



centro-zaragoza.com

Centro Zaragoza - Instituto de Investigación sobre reparación de vehículos S.A.

Carretera Nacional 232, Km 273. 50690 PEDROLA (Zaragoza) ESPAÑA.
Tel. (+34) 976 549 690 . Fax. (+34) 976 615 679 . czinf@centro-zaragoza.com
<http://www.centro-zaragoza.com/informacion/seguridadvial/estudios.asp>

ESTUDIO

Noviembre 2002

“El uso del alumbrado diurno en los vehículos de motor”



Libro en el que se analizan las ventajas e inconvenientes del uso diurno del alumbrado del vehículo para la seguridad vial, considerando los argumentos a favor y en contra de esta medida. Libro de 187 págs.

Prólogo

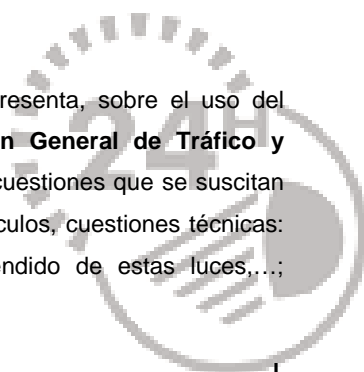
La investigación en profundidad de accidentes de tráfico pone de manifiesto, con reiteración, que **muchos accidentes se producen por causa de deficiencias en la percepción por parte de los conductores**, deficiencias tales como no apreciar la **presencia** de un vehículo que circula en sentido contrario, o estimar mal la **distancia** a la que se encuentra, cuando se inicia una maniobra de adelantamiento o no percibirse de la presencia de un vehículo que circula por la vía principal cuando se inicia la incorporación a la misma desde un cruce con una vía secundaria, y lo que más llama la atención de los investigadores es que **muchas de estas situaciones se producen en horario diurno**.

Al objeto de aumentar su contraste con el entorno se impuso la obligatoriedad de que ciclomotores y motocicletas llevaran permanentemente conectada su luz de cruce, para suplir la menor visibilidad que tienen los vehículos de dos ruedas, por razón de su menor tamaño, y **actualmente muchos países se plantean la posibilidad de hacer extensiva esta medida a todos los vehículos a motor, teniendo como referencia la eficacia mostrada por la medida en algunos países en los que ya está implantada**.

En este contexto surge la necesidad de abordar el estudio que aquí se presenta, sobre el uso del alumbrado diurno en los vehículos a motor, **promovido por la Dirección General de Tráfico y encargado a Centro Zaragoza**, para tratar de dar respuesta a las múltiples cuestiones que se suscitan alrededor de la implantación de luces de alumbrado diurno en todos los vehículos, cuestiones técnicas: relativas a la mejor ubicación, intensidad, automatización o no del encendido de estas luces,...;



”ver y ser visto”



cuestiones fisiológicas: relativas al posible deslumbramiento o a un hipotético enmascaramiento de vehículos sin luces y peatones, etc.; cuestiones medioambientales: como el incremento de consumo de combustible que esta medida supondría y su traducción en incremento de la contaminación; y cuestiones relativas a la eficacia estimada de esta medida en España y su relación coste/beneficio, según se implante todo el año o sólo en las estaciones con menor luminosidad.

A lo largo del presente trabajo se ofrecen respuestas a esas y a otras cuestiones, basadas en las conclusiones de diversas investigaciones previas sobre la materia, los resultados obtenidos en países que ya implantaron el uso obligatorio de las luces de alumbrado diurno y estimaciones de consumo de combustible de nuestro parque móvil, con lo que se espera aportar una visión objetiva acerca de los efectos previsibles de esta medida.

Conclusiones

Resumiendo los aspectos relevantes sobre las obligaciones de uso de las DRL (Daytime Running Lights; Luces de uso diurno) introducidas en el mundo se puede decir que:

- Las obligaciones totales de uso de las DRL que implican un cambio en el comportamiento del conductor seguramente encontrarán una fuerte oposición en países más al sur que Canadá y Dinamarca.
- Este tipo de obligaciones se han aceptado en los países nórdicos después de que el uso voluntario de las DRL se elevase hasta el 50% o más, gracias a la promoción de las DRL en los medios de comunicación o en campañas de publicidad de las autoridades nacionales.
- Las **obligaciones de uso parcial** de las DRL (sólo en los meses de invierno o sólo en zonas rurales) pueden ser **más fácilmente aceptadas** que las obligaciones totales.
- Las obligaciones totales probablemente sean más aceptables si **se introducen en varias fases** aumentando la red viaria y/o los períodos de tiempo de las obligaciones iniciales para partes de la red viaria y/o períodos de tiempo.
- La introducción obligatoria gradual de las DRL como un **elemento de serie en los vehículos nuevos** a partir de un año **no ha encontrado oposición** incluso en regiones de las mismas latitudes que Francia o Austria.
- Los conductores de los vehículos se convencen más fácilmente de los beneficios de las DRL para ellos que los peatones y ciclistas, mientras que **los conductores**, cuando se les informa sobre los efectos positivos de las DRL, no están, en su mayoría en contra de una obligación de DRL.
- Las organizaciones europeas de peatones, ciclistas y motociclistas, están en contra de una obligación de las DRL en coches, a pesar de que los gastos adicionales para las DRL los pagan los conductores de coches.
- Las organizaciones nacionales y los partidos políticos están en contra de la obligación de las DRL debido a razones de **protección medioambiental y de consumo de combustible**.
- Las compañías de seguros y los clubes nacionales de automovilistas son aquellos de cuyo apoyo depende que la obligación de uso de las DRL sea factible.



Está claro que la UE tiene la competencia legal para una normativa de DRL automáticas en el vehículo. Su introducción por fases podría tener la ventaja de una mayor aceptación por los usuarios en los países de la UE y en el parlamento europeo, siempre y cuando los beneficios en seguridad se dejen bien claros antes de implantar tal normativa.

La decisión final sobre la implantación obligatoria de las luces de uso diurno continuo en los vehículos, con todos los datos a la vista, corresponderá a las autoridades competentes de cada país.

DATOS DE LA PUBLICACIÓN:

Título	Uso del alumbrado diurno en los vehículos de motor
Lengua	Castellano
Edición	1ª ed., 1ª imp
Publicación	Pedrola. Centro Zaragoza Instituto de investigación sobre reparación de Vehículos , 11/2002
Descripción	187 p. : il. ; 24x17 cm
Encuadernación	cartoné
Precio	39,07 €
Materias	Ingeniería del transporte. Técnica de los medios de transporte. Vehículos en general.
ISBN	84-931964-9-5

Noviembre 2002

Dirección web con datos del documento original en formato libro:

<http://www.centro-zaragoza.com/informacion/seguridadvial/estudios.asp>



”ver y ser visto”

