

# Luces no para ver, sino para ser visto

● Se calcula que en España podrían evitarse entre 160 y 300 muertes al año en las carreteras circulando con los faros encendidos de día

● De hacerse obligatoria, la medida provocaría un gasto extra de combustible de 87 millones de euros y un coste medioambiental de 16

ELSA GRANDA, Madrid  
Conducir con las luces encendidas también durante el día, no es la panacea, tal como aseguran los expertos, pero puede ayudar a combatir el mortal cómputo que provocan los accidentes de tráfico. Se calcula que en España se podrían salvar entre 160 y 300 vidas al año. La Unión Europea maneja informes que apuntan a un descenso anual de la mortalidad en carretera de entre 1.200 y 4.000 personas en todo su territorio. Informes muy conservadores aseguran que se podrían evitar hasta el 5% de las víctimas mortales y hasta el 8% de los atropellos de peatones.

En Finlandia, el primer país en implantar la medida, y otra media docena de Estados europeos, los vehículos ya llevan instalado un sistema automático para que los faros se pongan en marcha en cuanto arranca el motor. Si mañana las autoridades decidieran implantar la medida en España, muchos modelos sólo precisarían una pequeña visita al taller, donde se activaría el sistema, ahora en letargo. Es el caso de Renault y Volvo.

Los fabricantes e importadores de automóviles apoyan la generalización del sistema y consideran que hay más ventajas que inconvenientes. El presidente de la Asociación Nacional de Importadores (Aniacam), Germán López Madrid, argumenta que si no fuera eficaz, los países escandinavos, "absolutamente obsesionados por la seguridad, no lo habrían establecido". La mayoría de las marcas asociadas en Aniacam cuentan con el equipamiento para la iluminación diurna, aunque no esté activado. Por esta razón, señala que obligar a conducir con las luces encendidas las 24 horas no debería acarrear un coste para el conductor.

El Senado instó al Gobierno a principios de febrero a encargar cuanto antes los estudios pertinentes para implantar este sistema en las carreteras españolas y en la Comisión Europea se abrió hace meses un periodo de consultas que deberá desembocar en la decisión de adoptar o no este hábito en todo el territorio de la Unión. El subdirector de Circulación de la Dirección General de Tráfico, Federico Fernández, cree que España acabará sumándose a la medida, "más o menos en un año".

La principal desventaja del sistema es el aumento del consumo y de las emisiones de CO<sub>2</sub>

El encargo del Senado incluye que Tráfico decida qué modelo de los existentes se adapta mejor a España. En Dinamarca, Austria o Estonia es obligatorio todo el año y en todo tipo de carreteras. En

Luxemburgo, es obligatorio en determinadas épocas del año (debido al menor número de horas de luz) y en Portugal, depende del tipo de vía por la que se circule.

Federico Fernández asegura que los cambios normativos necesarios para la implantación serían mínimos. Actualmente, cualquier conductor que lo desee puede circular con las luces de cruce encendidas, ya que, en contra de una creencia bien extendida, no está prohibido. Si se aprueba la medida, los propietarios de coches antiguos tendrían que encender y apagar manualmente los faros y usar

El subdirector de Circulación de la DGT cree que se podrían implantar en un año

las luces cortas; los modelos más recientes podrían activar su sistema automático de encendido, y todos los vehículos que salieran de fábrica lo tendrían ya activado con luces especiales, que duran más y consumen menos.

De hacerse obligatoria la medida, según datos de la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (FITSA), anualmente se produciría un gasto extra de combustible de 87 millones de euros, otros 112 millones se invertirían en recambios de bombillas y el coste medioambiental rondaría los 16 millones. Además, aumentarían las emisiones de gases nocivos para el medio ambiente.

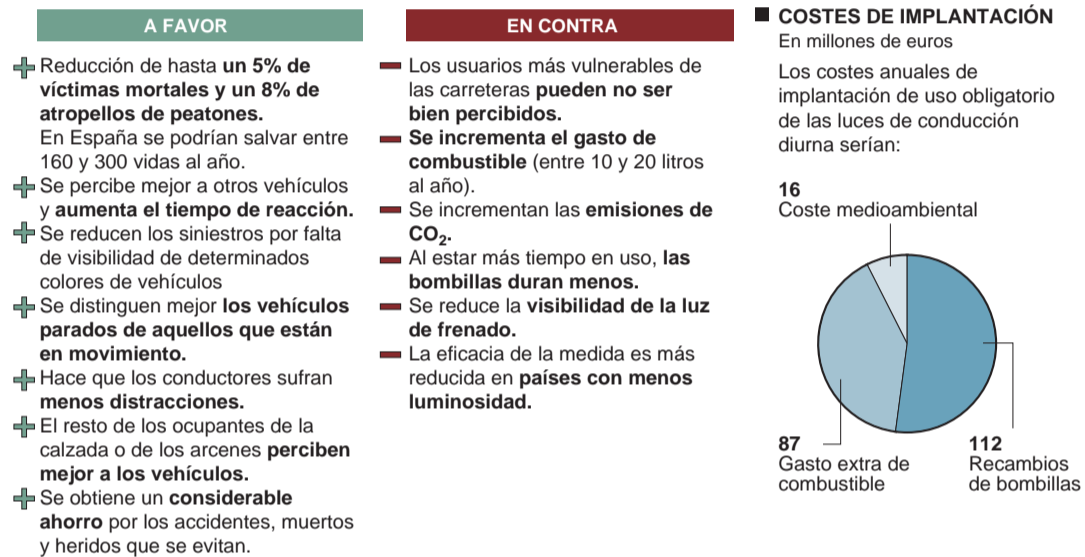
"Si se quiere salvar vidas lo que hay que hacer es reducir la velocidad de circulación y potenciar el transporte público", afirma Paco Segura, de Ecologistas en Acción. "Cada año, 16.000 personas mueren en España por la contaminación del aire", asegura.

No existe menos oposición a la futura medida entre los moteros: "Estaríamos inmersos en un mar de luces. Se produciría un efecto camuflaje", apunta José Manuel Reyes, presidente de la Asociación Mutua Motera. Otra de las objeciones a las luces de conducción diurna se refiere a que los peatones y otros usuarios de las carreteras y calles podrían ser más vulnerables. En este sentido, un estudio de la Administración Nacional para la Seguridad del Tráfico estadounidense considera que con el sistema de luces diurnas se produce un 5% menos de colisiones frontales con víctimas mortales, un 12% menos de atropellos de peatones y ciclistas, y un 23% menos de colisiones entre turismos y motocicletas. El Instituto SWOV, especialista en la investigación del impacto de la iluminación diurna en los vehículos, concluía que el coste económico de la seguridad vial se reduciría un 12%.

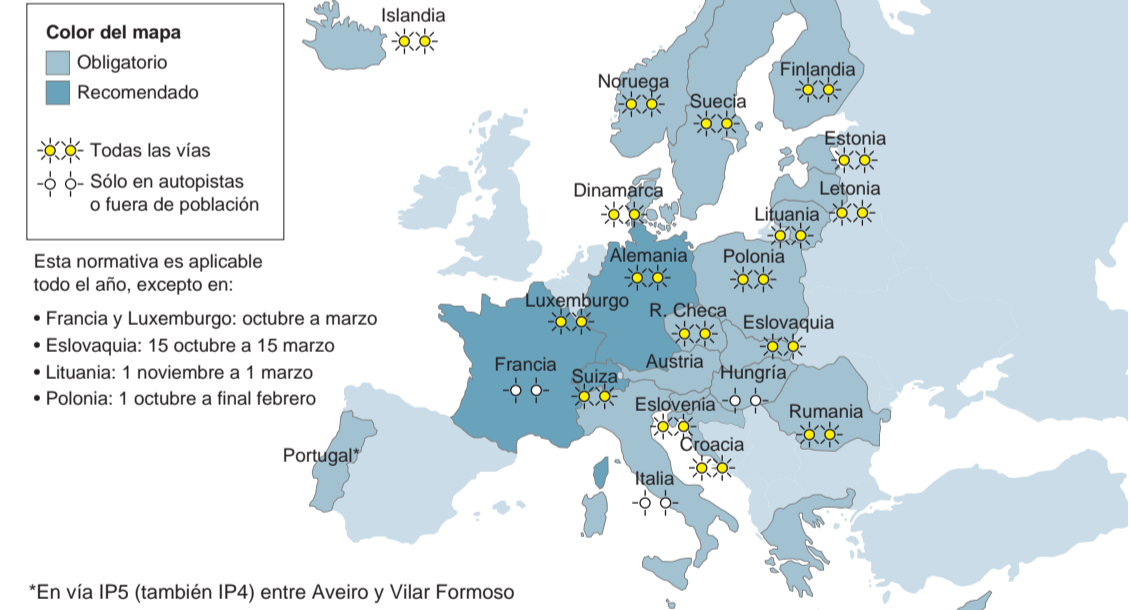


Retenciones en la carretera de A Coruña, N-VI, cerca de Madrid, en el inicio del puente de Todos los Santos. / ULY MARTÍN

## Conducción con luces diurnas



## PAÍSES EUROPEOS DONDE SE APLICA



Fuente: INTRAS/luces24horas.com / FITSA.

EL PAÍS

La primera encuesta realizada por el Observatorio de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico tras la entrada en vigor del carné de conducir por puntos constata un amplísimo apoyo de los ciudadanos al nuevo permiso. El 72% de los encuestados considera que es una medida eficaz para reducir el número de accidentes y que el "comportamiento de los conductores ha mejorado".

Quizás la iniciativa no tenga el mismo impacto en España que en otros países con menos luminosidad, explican los expertos, pero las cifras, señalan, animan a la implantación. "Si no se ha hecho; si

## El 72% apoya el carné por puntos

Antes de la entrada en vigor del permiso, el 1 de julio, el 49% de los entrevistados consideraba que se estaba moderando la velocidad en la carretera; casi cinco meses después ese porcentaje sube hasta el 79%. Entre los con-

sultados —2.000 entrevistas telefónicas— crece el número de quienes reconocen que ha mejorado sus hábitos al volante. Destaca sobre todo el mayor uso del cinturón (12 puntos más) y un descenso de seis puntos de quienes reco-

nocen consumir alcohol cuando han de conducir.

El 85% de los encuestados, al igual que en otros sondeos previos, está a favor de la instalación de limitadores de velocidad en los vehículos. Respecto a los motivos para la mejora del comportamiento de los conductores, el 76% menciona el miedo a perder el carné y sólo el 14% lo atribuye a una mayor concienciación.

dad Vial de la Universidad de Valencia, Luis Montoro, que subraya que hay estudios suficientes que apuntan a que los beneficios superan sobradamente a los perjuicios.