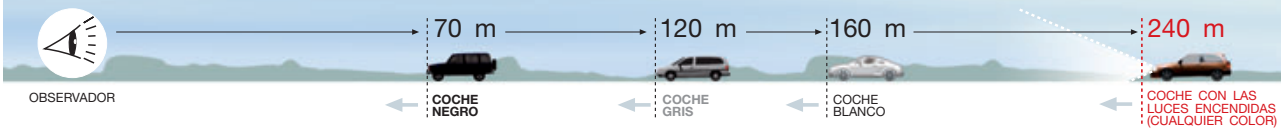


TEMA DEL DÍA Páginas 2 y 3

La seguridad viaria

A QUÉ DISTANCIA VISUALIZAMOS LOS COCHES QUE SE ACERCAN

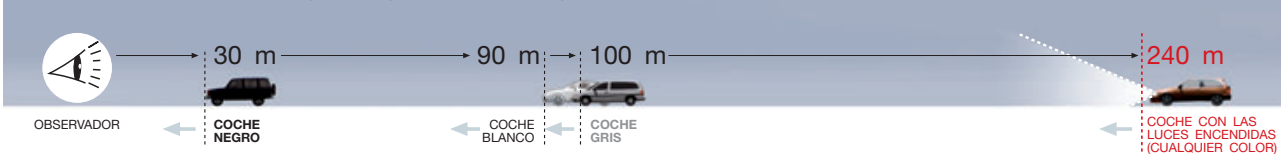
POR LA MAÑANA En una carretera mixta (combinación de asfalto, vegetación y cielo a partes iguales)



AL MEDIODÍA En una carretera cerrada (rodeada de vegetación alta)



DE TARDE En una carretera abierta (con claro predominio del asfalto)



Fuente: Applus

RAMON CURTIS

INICIATIVA PARA REDUCIR AÚN MÁS LOS ACCIDENTES

Tráfico pide a los conductores que lleven las luces encendidas de día

La recomendación se limita por el momento a las vías interurbanas y al periodo de horario invernal // En España se evitarían 225 muertes cada año si todos los automovilistas siguieran el consejo

MANUEL VILASERÓ
MADRID

Aunque el número de muertes en la carretera baja cada vez más -en septiembre cayó el 43%- Pere Navarro, el prolífico director general de Tráfico, no se relaja. Ayer abrió un nuevo frente al recomendar a los automovilistas que durante los meses en los que rige el horario de invierno -en la madrugada de hoy se ha producido el cambio de hora- pongan las luces de cruce incluso de día cuando circulen por vías situadas fuera de las poblaciones. El Servei Català de Trànsit apoya la recomendación y colaborará en su difusión.

El objetivo de la nueva medida es, cómo no, salvar vidas y reducir el número de accidentes al aumentar la visibilidad de los vehículos. Un automóvil que lleva las luces encendidas de día se detecta antes y es más fácil, por tanto, evitar un choque. Así de sencilla es la razón que explica la recomendación.

La DGT evitó fijarse oficialmente

una meta, pero un completo estudio encargado por este organismo a la consultora de tecnología del automóvil Applus Idiada estima que en España podrían evitarse unas 225 muertes anuales. Eso si todos los vehículos siguieran el consejo de Tráfico durante todo el año, sin limitarlo a los meses invernales.

MARGEN DE REACCIÓN // En las pruebas llevadas a cabo por Applus Idiada durante la investigación se observó, por ejemplo, que un coche negro que circule por la tarde en una carretera convencional no se percibe hasta que se encuentra a 30 metros de distancia si lleva las luces apagadas, pero con estas encendidas puede verse hasta a 240 metros. Si la velocidad es alta, 30 metros son muy pocos para reaccionar en un adelantamiento o en un cruce. Por lo tanto, el margen ganado es enorme.

El consejo, que empezó a difundirse ayer a través de los paneles luminosos de autopistas y autovías, no surge de la nada. A partir del 2011,

Lámparas especiales de bajo consumo



►► Faro de unos de los últimos modelos de Audi.

►► Algunas marcas, generalmente de gama alta (Audi, Volkswagen, General Motors y Volvo) ya incorporan de fábrica las luces de conducción diurna (LCD). Se trata de lámparas de bajo consumo y se conectan cuando arranca el coche. Cuando entre en vigor la directiva de la UE, en febrero del 2011, todos los vehículos deberán salir así de fábrica.

►► Para aquellos que no piensan en cambiar de coche en unos años existe una amplia variedad de soluciones. Sincronizar el arranque del motor con el encendido de las luces de cruce entraña escasa dificultad. También se pueden adquirir lámparas de bajo consumo. Se estima que una adaptación total puede costar un máximo de 150 euros.

dentro de solo tres años, los vehículos que salgan de fábrica deberán ir equipados con un nuevo tipo de faros, denominados LCD (luces de conducción diurna), que llevarán lámparas de bajo consumo y se conectarán de forma automática con el arranque. Será una manera de convertir en obligatoria la medida.

LARGO DEBATE // Tanto la Unión Europea como el Gobierno español llevaban años debatiendo la conveniencia o no de implantar la medida. La utilidad para los países nórdicos e incluso los centroeuropeos, donde la luz escasea todo el año, estaba muy clara. En la mayoría de ellos la medida se hizo obligatoria hace tiempo con buenos resultados. La discusión se centraba en ver hasta qué punto conectar la luz de día era positivo en países meridionales como España. Pero la directiva comunitaria ha cerrado el debate.

Lo único que debe decidir ahora cada uno de los gobiernos de los Veintiséis es si espera al 2011 o ade-



LA NORMA, EN OTROS PAÍSES

ENTRE PARÉNTESIS, LA FECHA DE ENTRADA EN VIGOR

Obligatorio todo el año en todas las vías

- Finlandia (1972)
- Suecia (1977)
- Noruega (1985)
- Islandia (1988)

- Dinamarca (1990)
- Rep. Checa (2001)
- Polonia (2007)
- Suiza (---)
- Canadá (1989)
- Uruguay (2007)

Obligatorio todo el año en algunas vías

- Hungría (1993)
- Italia (2003)
- Argentina (2001)
- Portugal (---)

Obligatorio en invierno en todas las vías

- Eslovaquia (---)
- Lituania (---)
- Israel (---)

Recomendado en todas las vías todo el año

- Alemania (2005)
- EEUU (1999)
- Brasil (1998)
- Japón (---)

JULIO CARRO

la norma

NO MÁS SEÑALES CON LA MANO

NO ES UNA INFRACCIÓN

Muchos conductores deben de estar convencidos de que llevar las luces puestas en horario diurno es una infracción. De otra manera no se explica la costumbre de advertir a quienes las llevan puestas con un código visual que consiste en abrir y cerrar la mano. A partir de hoy este hábito deberá ser totalmente desterrado porque, además, el reglamento general de circulación nunca ha contemplado sanción alguna.

SEÑALES EN TÚNELES

Solo es sancionable la actitud contraria. No poner la luces de noche o en condiciones de baja luminosidad –como lluvia, niebla y nieve– y durante el crepúsculo y el amanecer. La DGT también deberá reflexionar sobre si hay que eliminar los carteles que a la salida de los túneles recuerdan al conductor con un interrogante y el dibujo de un faro que ya puede desconectar las luces.



Varios coches circulan por la C-17 de día y con las luces encendidas, a la altura de Tagamanent (Vallès Oriental), el viernes.

INCONVENIENTES DE UNA PRECAUCIÓN QUE MEJORA LA SEGURIDAD

La medida conlleva un aumento leve del consumo de gasolina

Los ecologistas se oponen porque la solución incrementa las emisiones de CO₂

Los motoristas han rechazado el plan en otros países porque pierden visibilidad

M. V. MADRID

El aumento del consumo y, por tanto, de las emisiones de CO₂ es uno de los puntos débiles que los expertos han achacado tradicionalmente a la luces de conducción diurna, junto al perjuicio que podría suponer para los motoristas. Pero el estudio encargado por la Dirección General de Tráfico (DGT) a la consultora Applus Idiada minimiza ambos inconvenientes. El gasto en combustible se incrementaría como máximo en un 2,24% (0,17 litros por cada 100 kilómetros). Y para los usuarios de los vehículos de dos ruedas existen alternativas para que sigan siendo más visibles que los coches en las ru-

tas interurbanas, siempre según el mismo documento.

El primer colectivo en reaccionar ayer contra el anuncio de la DGT fue Ecologistas en Acción. La oenegé criticó el aumento de las emisiones contaminantes, aunque no las cifró. Greenpeace sostuvo, en cambio, una postura más matizada. «Si mejora la seguridad, es bueno, pero debe aumentarse también la eficiencia de los motores», dijo su responsable de la campaña de transporte en España, Sara Pizzinato.

Es la misma línea que traza el informe de Idiada. Tras exhaustivas pruebas en rodillos móviles –los mismos que se utilizan para la homologación oficial de los vehículos–, se llegó a conclusión de que la diferencia en el consumo es muy baja. Incluso con el motor en caliente puede llegar a ser tan solo del 0,25%. Y con lámparas de bajo consumo y larga duración aún menos.

COCHE CARGADO // El informe compara también la propuesta con otras prácticas. Cargar el coche con 400 kilos de peso dispara el gasto entre el 6,44% y el 9,55%, y una conducción poco eficiente –con acelerones y velocidad excesiva– lo incrementa entre el 14,09% y el 29,07%.

el origen

UNA WEB LANZÓ LA IDEA

EL SENADO

La reivindicación de las luces diurnas la lanzó en España por primera vez la página web Luces24horas.com. La iniciativa partió, en el 2005, de Rubén Méndez, un profesional del marketing residente en el País Vasco y sensibilizado por las experiencias de otros países. Dos años después, el Senado instó al Gobierno a llevar a cabo «los estudios pertinentes» para hacer obligatorias las LCD.

ITALIA Y PORTUGAL

En Luces24horas.com puede consultarse abundante información y conocer las experiencias de otros países. Aunque aquí puede parecer chocante, en estados próximos como Italia y Portugal forma parte de la cotidianidad desde que las autoridades convirtieron en obligatoria la medida.

Respecto a los motoristas, Idiada reconoce que puede ser un inconveniente. Ahora son los únicos vehículos que circulan iluminados en las vías interurbanas –están obligados a ello–, pero apunta dos alternativas. La primera consiste en añadir dos luces extra en la parte delantera, de modo que formen un triángulo y sigan siendo así más visibles que los coches. También sugiere la obligación de portar chaleco reflectante.

El informe cita asimismo otro estudio reciente de la fundación FITSA basado en datos de accidentes de motocicleta de toda la Unión Europea en el que ofrece esta sorprendente conclusión: «Los vehículos de cuatro ruedas resultan menos visibles para los conductores de motos que viceversa, por lo que el uso de luces de conducción diurna en los automóviles» sería muy beneficioso para los vehículos de dos ruedas.

Los colectivos de motoros no comparten esta opinión y cada vez que se ha apuntado la posibilidad de hacer obligatorias las luces diurnas se han opuesto. La prueba piloto que tuvo lugar en Las Landas (Francia) en el 2004 fracasó en parte por el rechazo de los motoristas. Ciclistas y peatones también frenaron su implantación en Holanda. =

lanta la medida. El estudio de Applus Idiada indica que, en los países donde la propuesta se implantó de modo voluntario y la siguieron más de la mitad de los automovilistas, el paso a la obligatoriedad despertó menos oposición.

TAMBIÉN EN VERANO // Tráfico ha optado, siguiendo el consejo del estudio, por una implantación gradual, al darle un carácter voluntario y al limitarla a las vías interurbanas. «Si la acogida es buena y los resultados prueban su utilidad», es probable que Tráfico mantenga su recomendación para el resto del año, indicó Navarro.

Mientras la medida se quede solo en el terreno de la recomendación, llevar las luces apagadas no conllevará sanción, pero sí puede originar un aumento de las situaciones de peligro. Si una mayoría de los conductores optan por seguir el consejo de la DGT, el resto pasarán a ser menos visibles para los demás por razón de contraste.

APOYO DEL SERVEI CATALÀ // Cuando este diario informó, en octubre del 2006, de que la DGT se planteaba por vez primera la cuestión, el Servei Català de Trànsit pidió que se efectuaran estudios en profundidad sobre la utilidad de la medida. Dos años después, su actual director, Josep Pérez Moya, explicó ayer que conocía personalmente la intención de Navarro y que le había brindado su apoyo. «Es una referencia visual que refuerza la seguridad vial y sigue los pasos marcados por la Unión Europea para el 2011», indicó. =



EL PERIÓDICO DE CATALUNYA

Director: Rafael Nadal

Director adjunto: Sebastián Serrano

Subdirectores: Juancho Dumall, Iosu de la Torre, Bernat Casulla y Joan Busquet

Director de arte: Ferran Grau. Delegado en Madrid: Enric Hernández

ÁREAS. **Cierre:** Enric Sala. **Opinión:** Carles Pastor. **Internacional:** Eva Peruga. **Política:** Joan M. Perdigó. **Economía:** Joaquín Romero. **Sociedad:** Carles Col. **Cataluña:** Miguel Ángel Maestro. **Gran Barcelona:** Javier Balmonte. **Deportes:** David Tomás. **Cultura:** Teresa Candrés. **Edición gráfica:** Xavier Jubierre.

Diagramación: Ricard Sans. **Infografía:** Ricard Gracia. **Documentación:** Miren Casado. **Edición en catalán:** Ricard Fitó. **Edición digital:** David Sanja.

Secretario general de redacción: Xavier Martínez Chico

Editoriales

La opinión del diario se expresa solo en los editoriales. Los artículos exponen posturas personales.

Más luces en la seguridad vial

Las últimas estadísticas referidas a la prevención de accidentes en carretera son concluyentes. Gracias a muchas de las medidas implantadas por la Dirección General de Tráfico en los últimos años, la siniestralidad se ha reducido de manera eficaz y contundente. Es una buena noticia que no ha de servir para bajar la guardia. Al contrario: se deben incorporar al Código de Circulación todas las iniciativas que acaben derivando en un aumento de la seguridad vial.

La recomendación de llevar las luces de cruce encendidas durante el día puede parecer, en un primer momento, algo anecdótico, y más en un país con un elevado índice de insolación anual. Pero los números cantan. Una medida así

evitaría numerosos accidentes porque va más allá de lo que hoy día marca la ley, que sólo prevé la necesidad de encenderlas para «ver y ser vistos» de noche o en circunstancias excepcionales, como por ejemplo con niebla, lluvia intensa o en la circulación por túneles. Además, la normativa europea avala una decisión así a partir del 2011, con la obligatoriedad de fabricar vehículos equipados con faros LCD (luces de conducción diurna), un dispositivo que disminuye el consumo de manera notable, quizás el único inconveniente —el del mayor consumo— que podría plantearse en un caso como este.

En muchos países europeos ya llevan años conduciendo de día con luces de cruce. En Suecia y Noruega es obligatorio desde ha-

ce más de 20; en Italia, desde hace 5 en las autopistas; en Francia, la obligatoriedad se implantará previsiblemente en la próxima primavera. Los conductores también deben encenderlas en Argentina, Uruguay y Canadá. Y las consecuencias son evidentes: a mayor visibilidad menos siniestros.

En España, la medida se plantea desde una perspectiva gradual y voluntaria. Es decir, sin sanciones. Como una especie de campaña de concienciación que se concreta en carreteras, autovías y autopistas y que persigue dos objetivos: introducir la costumbre de manera cotidiana para que no resulte chocante de golpe, en el momento en que sea general, y valorar el nivel de implantación y las consecuencias positivas que tal consejo conllevará.

Por de pronto, ahora que oscurece antes, y con la perspectiva de una futura legislación al respecto, la DGT recomienda circular con los faros encendidos en horario diurno. Es bueno que nos vayamos acostumbrando a más luces en el camino de la seguridad.

Acoso a Erdogan

a hostilidad manifiesta del Ejército y la judicatura de Turquía hacia el Partido de la Justicia y el Desarrollo (PJD), islamista moderado, que gobierna el país con una confortable mayoría en el Parlamento, se ha traducido una vez más en un enfrentamiento institucional. El fallo del Tribunal Constitucional que señala al PJD y a sus principales figuras, incluido el primer ministro, Recep Tayyip Erdogan, como contrarios al espíritu laico de la Constitución, plantea un conflicto entre poderes difícilmente resoluble, salvo que el Gobierno opte por renunciar a su propósito de introducir reformas en la Carta Magna para que deje de estar prohibido llevar velo en las universidades. Un proyecto que concita en la calle más adhesiones que recelos, pero que los depositarios de la herencia de Kemal Atatürk han convertido en el símbolo de un com-

bate político en el que, con harta frecuencia, el ruido de sables impide el debate sereno.

Las razones esgrimidas por los custodios del laicismo constitucional turco podrían considerarse legítimas en cualquier país democrático si no fuera porque, tras el purrito de los jueces y la vigilancia de los generales, no es difícil descubrir una estrategia de acoso sin tregua al Gobierno islamista. Una situación agravada estos días por el juicio a una oscura trama conspiratoria, con implicación de algunos uniformados, que ha encabritado aún más los ánimos en los cuarteles. Y así, mientras el Gobierno se escuda en la utopía europeísta para demostrar la bondad de sus objetivos, los guardianes de las esencias encuentran material en la represión de las tramas golpistas para ahondar en la división social, una constante en la tradición política turca, cuajada de golpes de Estado.

Nombres propios



Walter Veltroni
Líder del Partido Democrático

Centenares de miles de italianos se manifestaron en Roma para protestar contra las políticas de Berlusconi, convocados por el partido de Veltroni, que empieza a levantar cabeza tras la derrota electoral.



Hugo Chávez
Presidente de Venezuela

El líder bolivariano ha amenazado con utilizar la fuerza militar en el caso de que la oposición gane la gubernación y las alcaldías del estado petrolero del Zulia en las próximas elecciones regionales.



Juan José Ibarretxe
Presidente de Euskadi

Ha lanzado un mensaje que los catalanes ya conocemos aunque no le hemos hecho caso: solo los partidos nacionalistas pueden gobernar Euskadi, porque el centro de decisión de los socialistas está en Madrid.



Montserrat Tura
'Consellera' de Justicia

Estrenó la nueva cárcel de Lledoners (Bages), en compañía de medio centenar de periodistas que pasaron la noche en las celdas de esta prisión de última generación: moderna, pequeña y, en lo posible, amable.



Jesús Acebedo
Responsable de Farmaindustria

La patronal farmacéutica está dispuesta a renovar su «mensaje de responsabilidad», ha dicho su nuevo responsable, y aboga por el control del gasto farmacéutico «a través de un diálogo constructivo y abierto».

La escalera de caracol

RAMON FOLCH

Subvención

Info Catalunya, revista gratuita de la Generalitat, procura información de interés ciudadano, lo dice la portada. Es un catálogo dadivoso. La Administración catalana se presenta como un padre providente que facilita de todo: vivienda protegida, colegios públicos, aulas de acogida, ayudas varias... El caso es que es verdad. El Estado del bienestar viene a ser eso.

Tenemos demasiado de todo. Pero nunca nos había faltado tantísimo, no hay más que ver la angustia de

los jóvenes (sobrealimentados, por cierto). Por eso nos quejamos y no nos basta con las subvenciones, queremos vivir de balde. Toda una generación ha crecido con esa mentalidad. No le salen las cuentas, cierto, en buena medida porque su programa de mínimos hubiese parecido de máximos 40 años atrás, cuando se iba de vacaciones a Viladrau, quienes iban, y los fines de semana se comía en casa. Vivimos subvencionados. De media, el kilowatio hora industrial nos cuesta 9 céntimos, cuando en Alemania vale 13; pagamos 14 por el doméstico y los alemanes, 22. El déficit tarifario de la electricidad ya supera los 16.000 millones de euros, aunque las compañías no pierden nada porque el Estado lo cubre mediante créditos bancarios que algún día alguien pagará. ¿Somos conscientes?

La universidad pública es prácticamente gratuita, los matriculados apenas cubren el 18% del costo real, pero todo el mundo la encuentra carísima. Es de locos. Quisiéramos estudiar de balde en ciudades con

transporte público gratuito, energía regalada y espectáculos sin cargo. La exigencia es vivir en Jauja.

Financiación

«Ustedes se quejan de lletos», dice una amiga chilena. Lleva razón. La vida subvencionada convierte en derecho adquirido lo que no pasa de vicio consolidado. Nuestra cotidianidad está sobrevalorada, como las hipotecas subprime americanas. Estiramos más el brazo que la manga, convencidos de que es un derecho básico. Sin subvención, los teatros no abren, los estudiantes no se matriculan y los campesinos no labran.

La subvención genera dependencia y fracaso. En lugar de subvencionar el fracaso es mejor financiar el éxito. Vale más destinar el dinero público a hacer funcionar las cosas que a tapar sus descubiertos. La última crisis financiera debería hacernos pensar. Habría que optar por el crédito blando retornable, invertido en actuaciones rentables que activa-



MARÍA TITOS

ran la vida cultural y productiva y que premiaran el esfuerzo de la ciudadanía digna.

Entre especuladores financieros y ciudadanos subvencionados tenemos la moral económica por los suelos. El territorio se cae a pedazos mientras la poca payesía restante recibe subvenciones para cultivos innecesarios en los que gasta gasoil también subvencionado. Se subvenciona a las compañías low-cost para que vendan a bajo precio viajes inútiles que consumen la gasolina que no tenemos, y con electricidad por supuesto subvencionada dejamos prendidas luces innecesarias.

Todo ello es insosteniblemente insostenible, pero hemos inventado la subvención de la insostenibilidad. Los valores añadidos que el admirable Estado del bienestar redistribuye equitativamente deben ser generados previamente por alguien. ¿Quién se esforzará en ello, si nos dicen que vivir es gratis y recibir subvenciones, un derecho? Cuando las cosas vuelvan a costar lo que valen, lo pasaremos fatal.