

Uso de las luces de cruce por el día

UNA DE LAS RAZONES QUE EN OCASIONES SE ALEGA COMO CAUSA DE ACCIDENTES ES LA FALTA DE VISIBILIDAD O VISIBILIDAD INSUFICIENTE. MÁS CONCRETAMENTE, EL FALLO DE ALGUNOS CONDUCTORES EN DETECTAR LA PRESENCIA DE OTRO VEHÍCULO PUEDE SER LA CAUSA DE ACCIDENTES, ESPECIALMENTE EN COLISIONES FRONTALES POR ADELANTAMIENTOS INADECUADOS O COLISIONES EN GIROS O INTERSECCIONES. EL HECHO DE QUE UN VEHÍCULO ENCIENDA SUS LUCES AL CIRCULAR AYUDA A PERCIBIR LA PRESENCIA DEL MISMO Y, POR TANTO, PUEDE CONTRIBUIR A LA SEGURIDAD VIAL.



Esta es la razón por la que las motocicletas deben circular obligatoriamente con las luces de cruce encendidas y no parece que esto haya supuesto ningún conflicto entre los usuarios. De hecho, por las mismas razones que se aplica a las motocicletas, en algunos países esta norma se ha hecho extensiva también a los vehículos de cuatro ruedas, que deben circular con las luces encendidas continuamente, desde que el vehículo se pone en marcha. Debido a esta obligación, los fabricantes de vehículos en estos países venden sus modelos con un sistema de iluminación automático que se enciende al poner en marcha el motor.

Los estudios con buenos resultados sobre accidentes tras los primeros experimentos pioneros, y ayudados por las particulares condiciones de iluminación ambiental, hicieron que los países escandinavos fuesen adoptando, uno tras otro, esta obligatoriedad de uso. Así pues, la primera obligación sobre DRL (Daytime Running Lights o luces de uso diurno continuo) se introdujo en Finlandia en el invierno de 1972/73 y posteriormente la obligación pasó a todo el año.

La experiencia Finlandesa estimuló la obligación de DRL en todo el año para Suecia, que se introdujo en octubre de 1977. En Noruega el uso voluntario de las DRL conseguido con campañas de recomendación aumentó desde casi cero a mediados de los sesenta al 60% en 1985, después de lo cual las DRL se convirtieron en un elemento de serie, lo que fue seguido por una obligación, en 1987/88, para los conductores de los vehículos de motor más antiguos. La ley sobre DRL se aprobó también en el parlamento danés sin mucha oposición. Sin embargo, fracasó un intento de obligación experimental para los países del Benelux, a pesar de una recomendación positiva de un comité internacional de expertos de la mayoría de los países de la UE.

Posteriormente, otros países como Canadá o Hungría también adoptaron esta medida basándose en resultados de estudios que todos coincidían en indicar beneficios en términos de accidentalidad. Sin embargo, la extensión de esta medida a los vehículos de cuatro ruedas ha suscitado más controversia de la que cabría esperar, dados los resultados aparentemente buenos que esta medida ha tenido en los países en los que se ha implantado.

Como se ve, hay oponentes entre algunos colectivos que se consideran perjudicados, principalmente los moto-



ciclistas, se oponen al uso de las DRL por parte de los coches alegando que las motocicletas pierden la ventaja relativa de la que ahora gozan en términos de visibilidad, puesto que ellas ya circulan con las luces encendidas. Por otro lado, también han surgido oponentes entre los grupos ecologistas que se quejan de un mayor gasto de combustible y con ello de contaminación.

Es cierto que la mayoría de los estudios realizados sobre DRL parecen contar con limitaciones técnicas dadas por la dificultad de aislar de forma eficaz el efecto de las luces de otros factores paralelos que hacen difícil medir la eficacia de las luces de forma exclusiva a la hora reducir (o no) el número de accidentes. No obstante, y a pesar de este último aspecto, se hace difícil negar que la coincidencia en todos estos estudios a la hora de encontrar un efecto beneficioso de las DRL se deba a un verdadero efecto intrínseco positivo de las luces y que sea sólo efecto de la casualidad en los datos.

Otro argumento en contra de la implantación de las DRL en países de latitudes inferiores a los escandinavos



EL USO VOLUNTARIO DE LAS LUCES
AUMENTA EN INVIERNO O CON MALAS CONDI-
CIONES CLIMATOLÓGICAS



*LAS LUCES TAMBIÉN
FAVORECEN A LOS
PEATONES*

(como los del sur de Europa o EE.UU.) sea la menor eficacia de las DRL en estos países debido a la mayor luminosidad ambiental media de los mismos. Esto parece un hecho demostrado para algunos investigadores, de modo que cuanto más cercano está el país al ecuador menor es la eficacia de las DRL. También se ha sugerido que en los países de latitudes inferiores la obligatoriedad de uso de las luces diurnas podría establecerse sólo para los meses de invierno, ya que la mayor eficacia de estas luces se obtiene en los momentos del día con visibilidad más reducida, como ocurre más frecuentemente en invierno y en las horas del crepúsculo.

El estudio más reciente, publicado en EE.UU por investigadores del IIHS, indica también resultados positivos de las DRL en Estados Unidos, aunque no tan grandes como indicarían otros estudios anteriores. Se sabe que en Francia se está llevando a cabo otro estudio

sobre las DRL, cuyos resultados serán de gran interés para los países del sur de Europa, pero sus resultados aún no se han publicado.

A pesar de ello, los grupos de oposición, principalmente la asociación nacional de conductores, se mantiene firme en su postura, indicando, además de los anteriormente citados, problemas de deslumbramiento, enmascaramiento de los intermitentes del vehículo, aumento de la confusión visual, disminución de la visibilidad de otros usuarios, distorsión de la percepción de la distancia o reducción de la visibilidad de los vehículos de emergencia. Sin embargo todas estas quejas no vienen apoyadas por estudios al respecto, y se basan más bien

*LAS DRL
AFECTAN AL CONSUMO DE COMBUSTIBLE*





....un beso bajo la lluvia



Con lluvia:

Utiliza unos limpiaparabrisas eficaces

Circula con neumáticos en buen estado

Enciende las luces de cruce

Modera la velocidad

Aumenta la distancia de seguridad

en la desacreditación de los estudios ya existentes o en apreciaciones de los miembros de la asociación, apreciaciones que, dado el carácter perceptivo del problema no dejan de tener un alto grado de subjetividad.

A la vista de los resultados de todos los estudios realizados parece claro que el uso de luces DRL tiene un efecto positivo para la seguridad vial ya que todos los estudios están de acuerdo en eso en mayor o menor medida. Lo difícil es cuantificar la magnitud de ese beneficio. Lo que para unos investigadores es un beneficio muy notorio para otros es un beneficio muy limitado. La dependencia de la eficacia de esta medida de la latitud del país (o lo que es lo mismo, de la iluminación ambiental) hace que la conveniencia de esta medida sea muy cuestionada en los países de latitudes más sureñas, como España. Dado que existe un coste en la aplicación de esta medida (aunque muy reducido según los estudios) se plantea la duda de si existen otras medidas más eficaces y prioritarias antes que la de implantar la obligatoriedad de uso de las luces durante el día.

En cualquier caso, si bien a plena luz del día podemos plantarnos la conveniencia de encender las luces de cruce del vehículo al circular por carretera, lo que está claro es que ante el más mínimo detrimento de visibilidad la utilización del alumbrado de cruce va a ser siempre beneficioso, por lo que no debemos dudar en encender las luces, aun cuando sea de día, siempre que el nivel de ilu-

minación ambiental o de visibilidad baje por alguna razón, como debido al empeoramiento de las condiciones meteorológicas o en los momentos en los que el día comienza a decaer, sin esperar a que sea más de noche. También al amanecer, con las primeras luces del alba, la iluminación ambiental está lejos de alcanzar sus niveles máximos, y en estos momentos de crepúsculo (tanto al amanecer como al anochecer) es cuando más se notan los beneficios del uso de las luces en cuanto a la detección de la presencia de otros usuarios.

En definitiva, no debemos ser reacios ni escatimar en exceso el empleo de la energía eléctrica del vehículo. El gasto extra por llevar las luces encendidas es mínimo, no nos va a perjudicar y sí nos puede beneficiar como usuarios del vehículo y a otros usuarios de la vía que adviertan mejor nuestra presencia. ■



RESUMEN DE ALGUNOS ESTUDIOS SOBRE LA EFICACIA DE LAS LUCES

AUTORES	AÑO	PAIS	EFICACIA *
Alle y Clark	1964	EE.UU.	7,2 %
Andersson y colab.	1972	Finlandia	27% en accidentes rurales
Attwood	1975	Canadá	20% en algunos vehículos militares
Andersson y colab.	1977	Suecia	Del 9% al 21% según el tipo de colisión
Stein	1985	EE.UU.	7% en vehículos seleccionados
Sparks	1989	Canadá	12%
Arora y colab.	1993	Canadá	11,3%
Hansen	1993	Dinamarca	Hasta el 37% según el tipo de colisión
Hollo	1995	Hungría	del 7% al 14% según el tipo de colisión
Farmer y colab.	2002	EE.UU.	3%

*Porcentaje de reducción de accidentes atribuido al uso de las luces por el día