

Los chalecos reflectantes, un negocio de 430 millones que no frena los atropellos

Un año y medio después de implantarse su uso obligatorio, los datos de la DGT constatan un aumento de conductores arrollados cuando bajaban del coche por pinchazo o avería ■ La medida sólo ha servido para evitar un muerto, pese a que se prevenían cientos

Las estadísticas se han chivado. Son las que han puesto al descubierto la ineficacia de los chalecos, que, además, caducan.

Rocío Ruiz

MADRID- Nunca ha estado tan cuestionado como hasta ahora que el chaleco reflectante, de uso obligatorio para los automovilistas españoles, sea un salvavidas en la jungla del asfalto, como se hizo creer a los conductores españoles hace casi tres años. La obligatoriedad de su uso entró en vigor en julio de 2004, pero las últimas estadísticas que ha hecho públicas la Dirección General de Tráfico (DGT) relativas a 2005 demuestran la inutilidad de la medida un año y medio después de su aplicación, y tiran por tierra la creencia generalizada de que los chalecos reflectantes evitan muertes y heridos por atropello.

En las vías donde es obligatorio el uso de este dispositivo luminoso, como son las travesías y carreteras, aumentó el número de peatones muertos en horario nocturno en 2005 con respecto al año anterior. Si en 2004 perdieron la vida en los citados tipos de vía 219 personas durante la noche; en 2005, los fallecidos fueron 248. Y eso precisamente cuando instituciones internacionales tan prestigiosas como la *Prévention Routière Internationale* (PRI), y su entonces presidente, el portugués José Miguel Trigo, aseguraban que «el uso del chaleco reflectante podría evitar la mayor parte de los accidentes que se producen cuando un conductor baja de su coche, por ejemplo, por una avería, en situaciones de poca visibilidad, como en horas de luz escasa».

Pero es que este incremento de peatones fallecidos también se produjo en travesías y carreteras que estaban iluminadas, como detalla la DGT en su estadística. En 2004, perecieron 89, y al año siguiente, 106.

Sin embargo, éstos no dejan de ser datos generales. La estadística de la DGT permite acotar más aún qué estaba haciendo el peatón cuando se produjo el incidente. Y es lo que evidencia la ineficacia de la norma. Así, se especifica que 56 conductores fueron víctimas de un atropello en el año 2004 cuando se encontraban subiendo o bajando



de su vehículo o reparando su coche, de los cuales 11 murieron; en 2005, un total de 60 automovilistas que se encontraban en las mismas circunstancias fueron atropellados y 10 están en el cementerio. En resumen: que aumentaron en cuatro los accidentados y sólo se redujo un muerto.

La voz de alerta la ha dado la aso-

ciación Automovilistas Europeos Asociados (AEA). Su presidente, Mario Arnaldo, lamentó el «fracaso de la norma. Se hizo un esfuerzo económico importantísimo de más de 400 millones de euros que podría haberse dedicado a la mejora de las carreteras y hubiera sido más efectivo que obligar a incorporar el chaleco». Arnaldo cree que lo que

ha podido ocurrir es un «efecto Superman», de tal manera que «mucha gente ha podido pensar que poniéndose el chaleco ya está libre de sufrir un atropello cuando en lo que se debería haber incidido es en lo peligrosísimo que es bajar de un coche en una calzada y en la recomendación de sacar el coche de la vía cuando ocurre una avería. Ése

Más fácil con las motos... más muertos

Otro de los cambios normativos que tampoco han ayudado a reducir la siniestralidad ha sido la reforma del Reglamento General de Conductores, que entró en vigor el 20 de octubre de 2004 y que permitía a los titulares del permiso B que tuvieran tres años de antigüedad de carné conducir motocicletas de hasta 125 centímetros cúbicos. Pues bien, las ventas sí subieron (un 60 por ciento nada más implantarse la medida), pero mejorar la fluidez de la circulación en las ciudades sigue siendo un asunto pendiente y, en cambio, las cifras de mortalidad en vías urbanas de estos usuarios se vieron incrementadas un 27 por ciento en Madrid y un 18 por ciento en Cataluña.

era el mensaje». Además, cree que se deberían haber puesto en marcha más campañas para advertir del riesgo a los peatones, a pesar de que desde 1992 es obligatorio que el peatón lleve elementos reflectantes en vías interurbanas.

El uso del chaleco supuso una reforma del Código de Circulación que se incorporó en 2004 en la anterior legislación junto con otras medidas, como la prohibición del uso del móvil, la obligatoriedad de llevar sillitas de retención infantil o la revisión del catálogo de señales. La cascada de cambios normativa obligó entonces al director general de Tráfico, Carlos Muñoz-Repiso, a remitir a todos los conductores españoles un tríptico informativo para que tuvieran claras las novedades que se introducían.

El uso del chaleco reflectante fue una de las modificaciones que generó más polémica. Asociaciones como el Comisionado Europeo del Automóvil (CEA), la *Prévention Routière Internationale* (PRI) y de víctimas como «Stop Accidentes» defendieron férreamente la ventaja de la medida hasta el punto de que CEA llegó a decir entonces que su imposición ahorraría 190 muertes en la carretera.

El actual director de tráfico, Pere Navarro, dijo en julio de 2004, nada más tomar posesión del cargo, que «comprar un chaleco es comprar seguridad» y que ese aspecto «es mucho más importante que el simple hecho de cumplir con la norma». RACE también se unió a las voces de alabanza con los augurios optimistas de su presidente, Juan Luis Huidobro, de que «el chaleco ayudaría a reducir los siniestros en carretera».

La voz discordante fue la de Automovilistas Europeos Asociados, que anunció su intención de recurrir la medida ante el Supremo porque el resto de países europeos no contempla la obligación de esta prenda, por lo que la exigencia iba a suponer un tratamiento discriminatorio para los conductores españoles.

La implantación del tan traído y llevado chaleco no fue una cuestión baladí. Se insistió sobre todo en

El director general de Tráfico decía que «comprar un chaleco es comprar seguridad»

CEA auguró que con su implantación evitarían hasta 190 muertos en la carretera

la necesidad de llevarlo a mano, de ahí que muchos conductores optaran por colocarlo en el mismo asiento, y en la conveniencia de que estuviera homologado para que surtiera efecto.

Se exigía que fuera un dispositivo homologado porque no siempre era efectivo este elemento de seguridad preventiva. Hasta RACE elaboró un informe en colaboración con el Ministerio de Sanidad y Consumo que concluía que el 34 por ciento de los encontrados en el mercado reflejaban la luz con la eficacia que exige la normativa de tráfico. Pero la mitad de ese 34 por ciento presentaba características claramente insuficientes para garantizar esa seguridad.

Los «destellos» caducan

El informe de Sanidad apuntaba que los fabricantes españoles de este tipo de prendas son los que mejor cumplen con la nueva ley que exige ser visible a una distancia de 150 metros.

Sanidad no hizo públicos los nombres de las marcas que no pasaron las pruebas, pero sí tomó medidas para que los distribuidores retiraran del mercado las prendas que no cumplían los requisitos.

El presidente de Automovilistas Europeos ha advertido de un aspecto desconocido para los conductores como es que «el paso del tiempo provoca que pierdan cualidades los elementos reflectantes del chaleco, de modo que es necesario reponerlos cada tres o cuatro años, dependiendo del uso que se dé».