



Proyecto Europeo Baseline

España, bien posicionada en el uso del casco y cinturón, pero con margen de mejora en velocidad, alcohol y distracciones

- Han participado 18 países en el proyecto y se han monitorizado 8 indicadores clave de rendimiento relacionados con el comportamiento de las personas, vehículos, infraestructura y atención post accidente.
- El cumplimiento del límite de velocidad establecido en las carreteras convencionales es del 43%, un nivel bajo. Por el contrario, el nivel de cumplimiento en autovías y vías urbanas se sitúa por encima de la mayoría de países europeos.
- En las plazas traseras, el nivel de uso del cinturón es del 94%, el segundo valor más alto de todos los países con observaciones.
- El porcentaje de conductores que no utilizaban dispositivos móviles mientras conducían oscila entre un 88% en ciudad y un 95% en autopista, valores bajos en comparación con otros países.

12 de abril 2023.- La Dirección General de Tráfico ha presentado hoy a la sociedad civil, asociaciones, administraciones y expertos en seguridad vial, los resultados del Proyecto Baseline, un programa de seguridad vial en el que han participado 18 países y con el que se pretende realizar un adecuado seguimiento de los progresos en seguridad vial de los países miembros a través de 8 indicadores clave de rendimiento relacionados con el comportamiento de las personas, vehículos, infraestructura y atención post accidente.

España, comparativamente hablando, obtiene resultado medio-alto en los indicadores de cinturón, casco y, en algunos casos, el de velocidad. En cambio, los de velocidad en carretera convencional, alcohol y distracción indican que es necesario trabajar más para mejorarlos.



A continuación, se muestran los indicadores obtenidos en España y su comparación con otros países europeos:

Velocidad

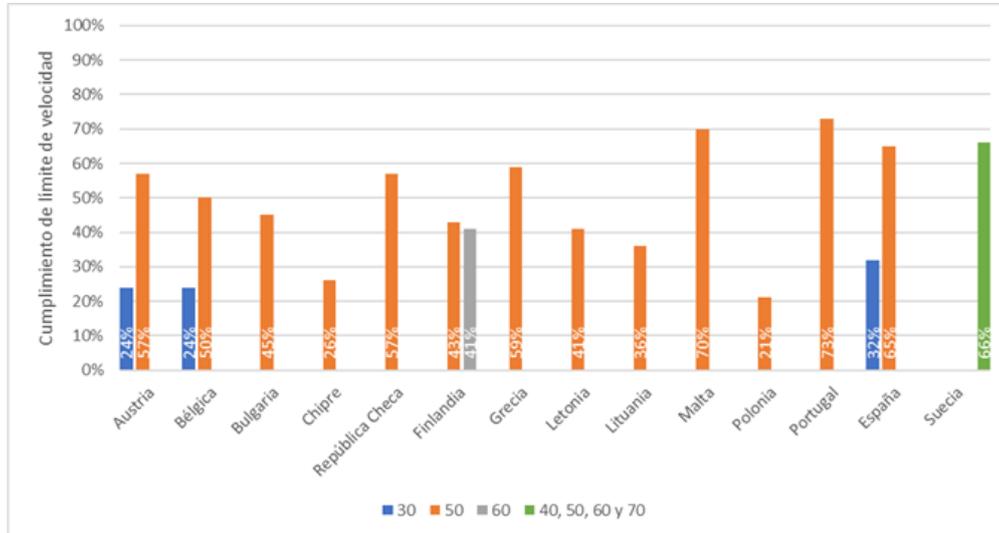
Respecto a la velocidad, en este estudio se ha medido la velocidad de circulación en diferentes tipos de vías y en condiciones de flujo libre, es decir, en circunstancias en las que los conductores no tienen restricciones para circular a la velocidad que desean. En la práctica, esto significa medir la velocidad en situaciones de baja intensidad de tráfico y buen tiempo atmosférico, en tramos rectos y sin elementos visibles de vigilancia.

En el caso español, el nivel de cumplimiento del límite de velocidad establecido varía en función del tipo de vía. Mientras que en autovía el 63% de los turismos circulan a la velocidad permitida (valor alto en comparación con otros países), en las autopistas este porcentaje baja al 51%. En el caso de las carreteras convencionales, el cumplimiento del límite de velocidad establecido es del 43%, un nivel bajo, similar al que registra Bélgica (46%).

En vías urbanas con límite de 50km/h, el nivel de cumplimiento de la velocidad por parte de turismos es de un 65%, el tercer valor más alto de los 13 países con los que compartimos límite.

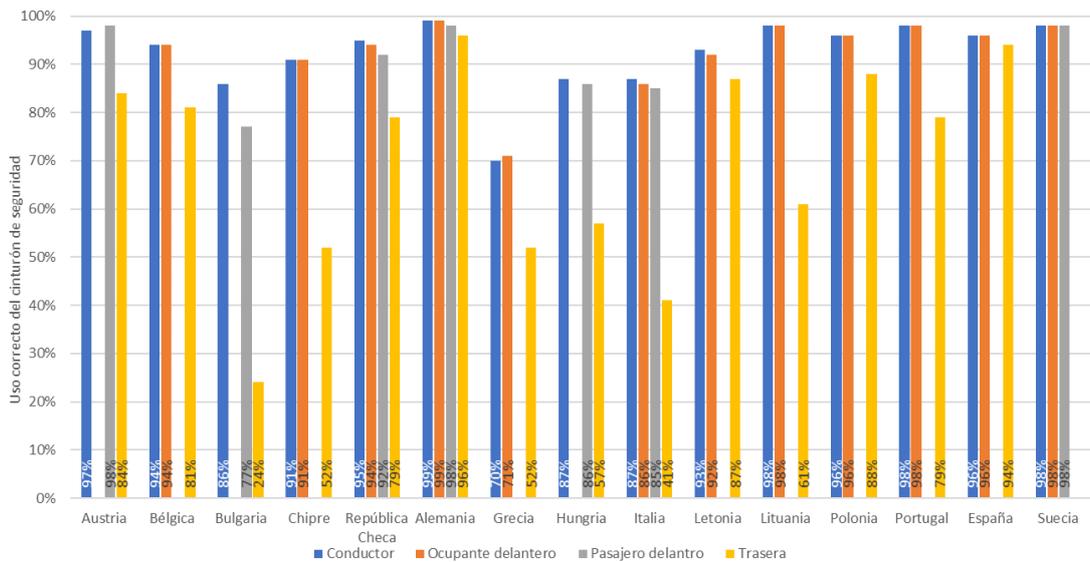
En las calles de 30 km/h, el nivel de cumplimiento es del 32%, el valor más alto de los tres países para los que se dispone de datos. Cabe destacar, además, que la velocidad media de los turismos en las calles 30 es 11 km/h inferior a la de las calles 50 (36 frente a 47 km/h), una diferencia que supone una gran reducción del riesgo de atropello mortal o grave.

Cumplimiento del límite de velocidad por parte de turismos en vías urbanas, en función del límite de velocidad.



En el caso del conductor y el acompañante delantero, el nivel global de uso del cinturón es del 96%, un valor que se sitúa en el rango medio-alto de los países observados; los valores más altos están entre el 98 y el 99%. En las plazas traseras, el nivel de uso es del 94%, el segundo valor más alto de todos los países con observaciones.

Uso del cinturón de seguridad en turismos.

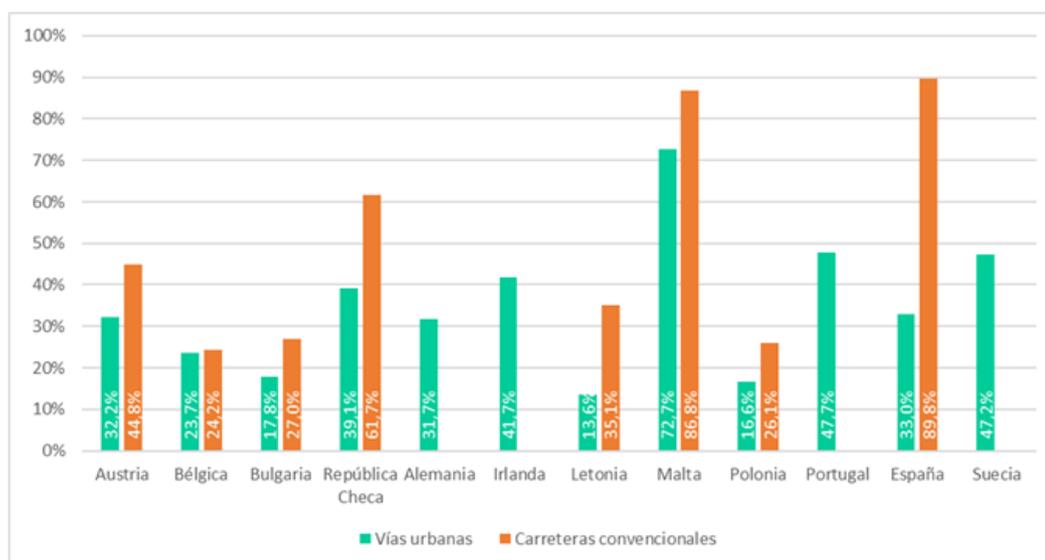


En el caso del sistema de retención infantil, se realizaron inspecciones en profundidad, en las que se observó que el porcentaje de uso correcto es de un 46%, el valor más bajo de todos los países con datos.

El uso del casco por parte de motoristas oscila entre el 99% en vías urbanas y el 100% en vías interurbanas.

En el caso de los usuarios de bicicletas, su uso es algo menor, el 90% en carreteras convencionales, siendo el valor más alto de todos los países. En vías urbanas, en cambio, su uso es del 33% de los ciclistas observados, un valor que puede considerarse intermedio. De los datos obtenidos destaca que, en muchos países en los que no es obligatorio el uso de casco en ciudad, muchos usuarios deciden llevarlo por seguridad.

Uso del casco en bicicletas

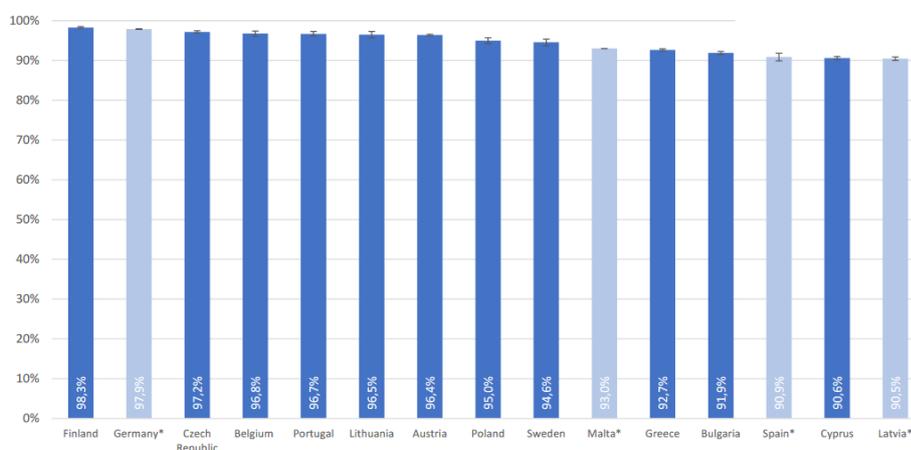


Aunque no estaba incluido en el proyecto Baseline, también se ha medido el uso del casco en ciudad entre usuarios de vehículos de movilidad personal. El valor obtenido es del 39%.

Distracciones

El porcentaje de conductores que no utilizaban dispositivos móviles mientras conducían oscila entre un 88% en ciudad y un 95% en autopista. En comparación con otros países, son valores bajos, aunque debe tenerse en cuenta que ha habido diferencias metodológicas. En España, no se impuso la condición de que el dispositivo tuviera que estar necesariamente sujeto con la mano, algo que sí hicieron otros países.

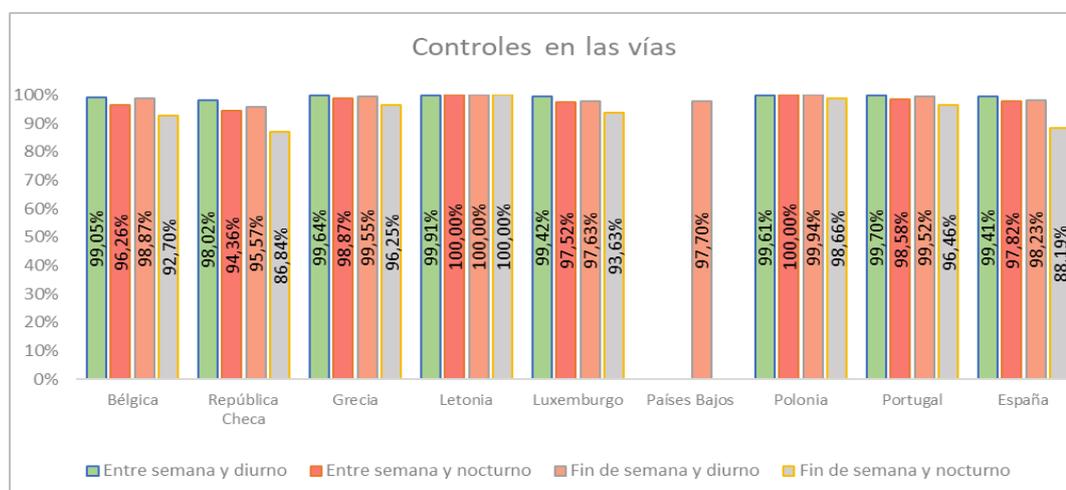
No uso de dispositivos móviles



Consumo de Alcohol

El porcentaje de conductores que dieron negativo a las pruebas de alcohol realizadas por los agentes de tráfico varió entre un 96% en autopista y autovía y un 98% en ciudad. El valor más bajo de negativos, un 88%, se observó en las noches de fines de semana, el segundo valor más bajo entre todos los países con datos.

Negativos en controles de alcohol



Seguridad de los vehículos

El indicador utilizado para cuantificar la seguridad del vehículo ha sido el porcentaje de turismos nuevos matriculados con un rating en las pruebas de Euro NCAP igual o superior a cuatro o cinco estrellas. Es un indicador de seguridad de las nuevas matriculaciones, no del parque de vehículos en su conjunto. El cálculo se ha realizado para los años 2019 y 2020.

Si se excluyen las matriculaciones para las que no se disponía de resultado de EuroNCAP, el porcentaje de turismos nuevos con una puntuación igual o superior a 4 estrellas en 2020 es del 99%; los vehículos con una puntuación de 5 estrellas (la máxima) suponen un 83% de las ventas.

El Proyecto Baseline es un proyecto financiado por la Comisión Europea y desarrollado por un consorcio de 18 países liderado por el Instituto Belga IVAS, en el que España ha estado representada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico.

El proyecto es el mayor esfuerzo realizado por Europa en el campo de la recopilación y análisis de datos para los indicadores de seguridad vial, se ha desarrollado entre los años 2020 y 2022 y, entre sus objetivos, destacan el de apoyar a los países en la recogida y envío armonizado de indicadores clave de rendimiento, de acuerdo con metodologías comunes, y potenciar



las capacidades de aquellos países que nunca antes habían realizado este tipo de trabajo

Próximos pasos

El Proyecto Baseline tiene continuación y ya se ha puesto en marcha la continuación del mismo en otro proyecto denominado Trendline, en el que participan 25 Estados Miembros. En este proyecto se avanzará en la homogeneización de las metodologías de elaboración de los indicadores y se investigarán indicadores experimentales adicionales.

En España, la Dirección General de Tráfico continuará midiendo anualmente todos los indicadores, y se analizará la viabilidad de incorporar indicadores sobre el nivel de seguridad de la infraestructura y el tiempo de respuesta posterior a un siniestro.

Estos resultados serán utilizados para monitorizar el progreso de la Estrategia de Seguridad Vial 2030, evaluar nuevas medidas y realizar análisis comparativos con los países con los mejores valores de los indicadores.

