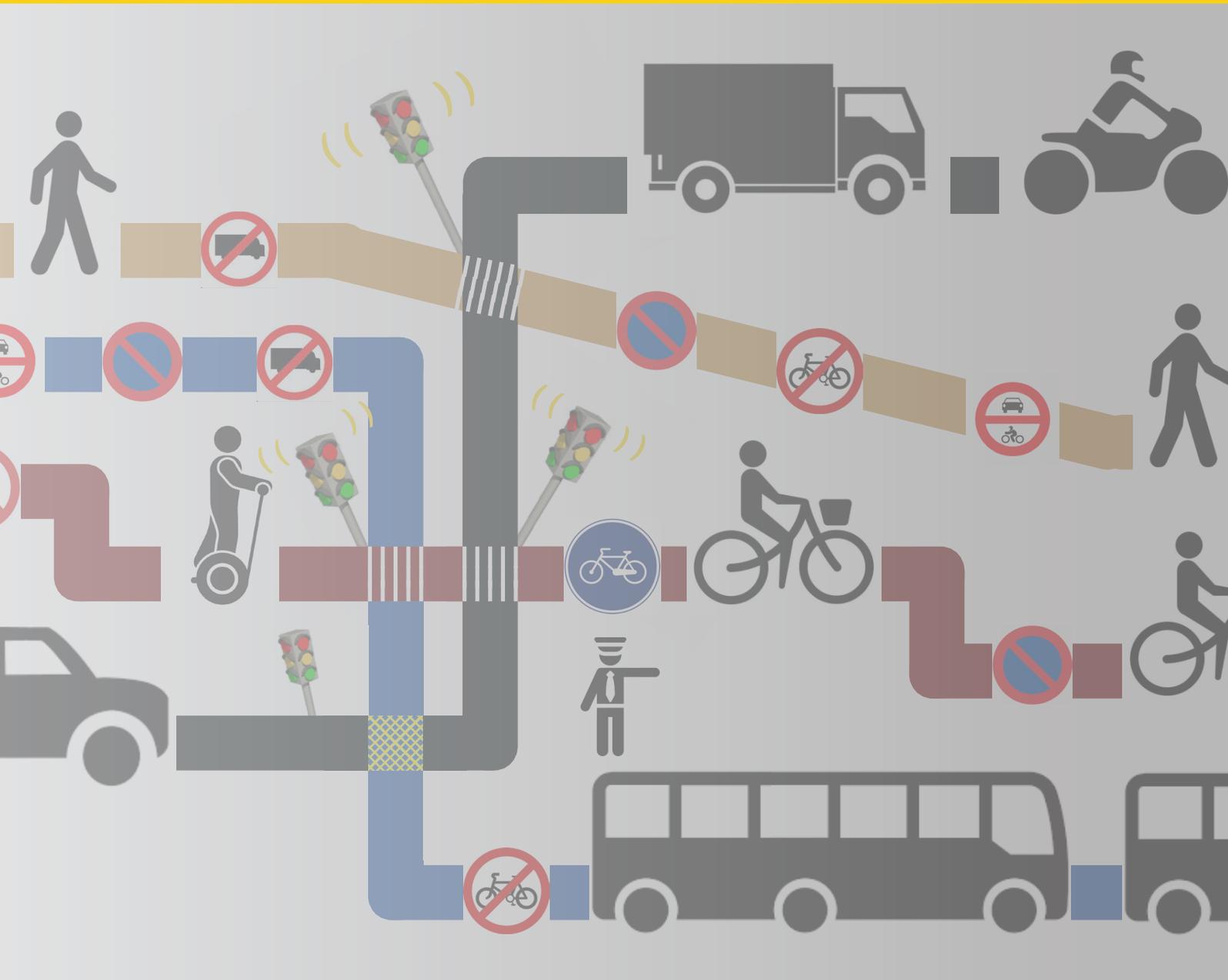
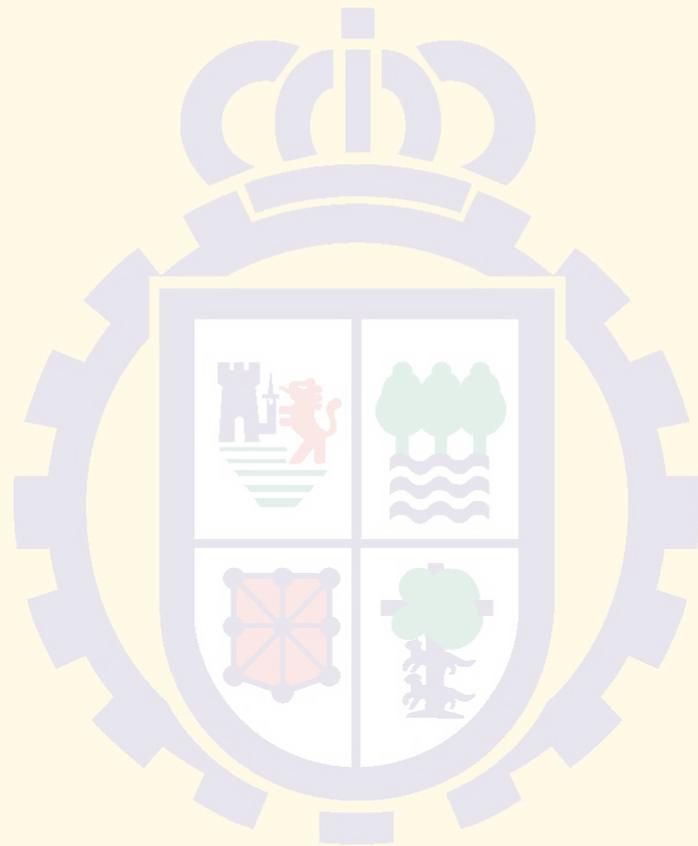


# INFORME RACVN: SEGUIMIENTO DEL VERANO 2019

Campaña de Verano RACVN





**RAC**  
VASCO NAVARRO

## **ÍNDICE**

### **1.- INTRODUCCIÓN**

### **2.- CAMPAÑA DE VERANO RACVN 2019**

#### **2.1.- ACCIONES PARALELAS DE LA CAMPAÑA**

### **3.- DESPLAZAMIENTOS POR CARRETERA**

#### **3.1.- DESPLAZAMIENTOS REALIZADOS**

### **4.- FALLECIDOS EN ACCIDENTE DE TRÁFICO**

#### **4.1.- DURANTE LOS MESES DE VERANO (JULIO+AGOSTO)**

#### **4.2.- EN VERANO MES A MES (JULIO+AGOSTO)**

#### **4.3.- EN SEPTIEMBRE**

#### **4.4.- EN EL PAÍS VASCO EN VÍAS URBANAS E INTERURBANAS**

### **5.- RELACIÓN ENTRE DESPLAZAMIENTOS REALIZADOS Y FALLECIDOS**

### **6.- ACCIDENTES REGISTRADOS**

#### **6.1.- RELACIÓN ENTRE ACCIDENTES Y FALLECIDOS**

### **7.- CLASIFICACIÓN DE FALLECIDOS POR ACCIDENTES DE TRÁFICO**

#### **7.1.- POR TIPO DE VÍA**

#### **7.2.- POR TIPO DE VEHÍCULO**

#### **7.3.- POR GRUPO DE EDAD**

#### **7.4.- POR GÉNERO**

#### **7.5.- POR TRAMOS HORARIOS**

#### **7.6.- SEGÚN ACCIDENTES (N.º FALLECIDOS POR ACCIDENTE)**

### **8.- EL PUENTE DEL 15 DE AGOSTO**

### **9.- CONCLUSIONES**

## 1.- INTRODUCCIÓN

Durante la época estival, cambia la dinámica de conducción al producirse un gran número de desplazamientos en automóvil en periodos cortos o muy concentrados de tiempo. Los conductores que optan por utilizar su vehículo privado para desplazarse con motivo de sus vacaciones, las fiestas patronales de distintos municipios o simplemente con el ánimo de poder hacer una pequeña escapada de fin de semana, cambian su dinámica al volante al realizar este tipo de desplazamientos. Si habitualmente realizan un tipo de itinerarios y conducción, durante el verano conducen por carreteras diferentes a las habituales y en muchos casos desconocidas para ellos.

La situación económica está relacionada directamente con los desplazamientos de verano. En función de la economía doméstica se realiza un número mayor o menor de desplazamientos. Hemos atravesado una década marcada por la crisis económica de 2008 que hizo que durante varios años el número de desplazamientos fuera menor. Durante este tiempo también fue menor el número de fallecidos por accidente de tráfico.

Durante los últimos ejercicios estamos recuperando e incluso superando las cifras de desplazamientos en carretera, o lo que es lo mismo, los usuarios vuelven a poder disfrutar de sus vacaciones viajando. Sin embargo, afortunadamente el número de fallecidos no ha crecido en la misma proporción que lo han hecho los desplazamientos realizados, sino que incluso han disminuido, aunque ambos aspectos estén directamente relacionados.

En el RACVN entendemos que se trata de una evolución favorable, que en ningún caso debe derivar a una “relajación”, ya que hay una serie de cuestiones de vital prioridad sobre las que queremos alertar y que se deben abordar de manera urgente para evitar que las cifras de fallecidos aumenten:

- Un año más debemos alertar sobre el envejecimiento alarmante del parque de vehículos (automóviles con una media de edad alta y en muchos casos mal conservados).
- Surgen nuevas formas de movilidad, especialmente en zonas urbanas, sin embargo no se abordan como es debido produciéndose cierta permisibilidad peligrosa y vacíos legales...). Estas nuevas formas de movilidad exigen empatía y coexistencia por parte de todos y la necesidad de nuevas regulaciones por parte de las instituciones y de los ayuntamientos y velar porque se cumpla la normativa.
- Las nuevas tecnologías pueden ser nuestras mejores aliadas pero también nuestras mayores enemigas al volante. Así pues, las distracciones producidas por éstas, especialmente por el uso indebido del teléfono móvil, se han consolidado como uno de los mayores factores de riesgo al volante.
- Hace falta una mayor inversión en el mantenimiento de infraestructuras.
- Ha aumentado el tráfico de vehículos pesados (especialmente camiones articulados).
- Renovación y adecuación de las señales.
- Nos visitan más extranjeros que llegan a tener problemas de comprensión con las señales e indicaciones.
- Se trata de una época del año en el que se celebran fiestas patronales cada fin de semana en distintos municipios.
- Ligado a las fiestas, aumenta el consumo de drogas y alcohol y el desplazamiento en horas de poca visibilidad y con cansancio acumulado.

Todos estos factores inciden negativamente en la seguridad vial, haciendo que aumenten los accidentes de tráfico y las víctimas mortales en carretera.

Precisamente reducir el número de víctimas en carretera hasta la cifra cero es el objetivo pretendido por las instituciones públicas en las campañas de verano y por otras organizaciones, como el Real Automóvil Club Vasco Navarro (RACVN). El RACVN realiza cada año una campaña informativa que pretende recordar a los usuarios aspectos importantes a tener en cuenta para viajar de forma segura, centrándose en cada ocasión en un aspecto concreto, en base a la información obtenida de los años anteriores y a los sucesos de la actualidad.

En este informe, en un apartado específico se explica en qué ha consistido la Campaña de Verano del RACVN 2019 y los aspectos concretos.

El RACVN cada verano analiza cuestiones como el número de víctimas mortales, el número de desplazamientos realizados, las retenciones y las infracciones más llamativas y preocupantes, etc.

El verano de 2019 ha estado marcado por las siguientes cuestiones relativas al sector del automóvil, la seguridad vial, la movilidad y el tráfico:

- El colapso de las estaciones ITV en el País Vasco y Navarra, sobre todo en Guipúzcoa al comienzo del verano.
- El aumento del tráfico (especialmente de vehículos pesados en la AP-1 al pasar a ser gratuita)
- El aumento de motoristas fallecidos en carretera.
- La necesidad de regular las nuevas formas de movilidad (patinetes eléctricos y otras que no son nuevas como la bicicleta).
- El cannabis, la droga más consumida por los conductores muertos en accidente, y el aumento de los positivos simultáneos (alcohol y drogas) en los controles.
- El aumento del tráfico y colapso en las ciudades (destacando el caso de Donostia-San Sebastián), debido a la llegada de turistas, a la coincidencia de varias obras en la ciudad con afección al tráfico y a la grabación de la película de Woody Allen que, entre otros eventos, ha hecho que se realicen cortes en la ciudad.
- San Sebastián se debate entre agilizar el tráfico o restringirlo y la propuesta del Ayuntamiento parece estar encaminada a la segunda opción.
- Disminuyen las ventas de automóviles nuevos en el País Vasco, en Navarra y en el conjunto de España.
- La incertidumbre en torno a los combustibles y a las limitaciones de uso y circulación inciden negativamente en las ventas de vehículos, mientras el parque sigue envejeciendo.
- El aumento del precio de la gasolina debido al mayor consumo, por encima del diésel en hasta 11 céntimos por litro.
- Los concesionarios auto-matriculan vehículos y bajan su precio ante una nueva restricción a las emisiones.

Un año más, nos encontramos con problemas o cuestiones a abordar que se han convertido ya en “tradicionales”, como son la necesidad de renovar el parque de vehículos y de mejorar el estado de las carreteras y las señales.

Además, surgen otras cuestiones como las nuevas formas de movilidad, el auge del uso del móvil, etc., que hacen que sea necesario seguir trabajando para subsanar los aspectos que puedan derivar en situaciones de peligro y sobre todo seguir concienciando a todos los protagonistas del tráfico urbano e interurbano.



## 2.- CAMPAÑA DE VERANO RACVN 2019

Las campañas de verano del RACVN tienen carácter informativo y pretenden advertir y concienciar a los usuarios para contribuir a disminuir la cifra de accidentes en carretera y de víctimas mortales que se producen la época estival. Las campañas han pasado a convertirse en una de las acciones clásicas del club automovilista, que recuerdan cuestiones imprescindibles a tener en cuenta al viajar con nuestro vehículo en verano. Además, en cada edición ponen su foco de atención en cuestiones concretas específicas.

La Campaña de Verano RACVN de 2019 se ha denominado “Convivencia Urbana, Seguridad Vial Urbana” y ha centrado su atención en el tráfico urbano y en los distintos colectivos que forman parte de la movilidad de las ciudades y los municipios, teniendo en cuenta que, además durante la época estival, el perfil de los usuarios cambia. Los municipios reciben la visita de turistas que desconocen las calles y nosotros mismos adoptamos ese perfil al viajar a otros lugares. Además, están surgiendo nuevos medios de transporte personales, cuyo uso se incrementa con el buen tiempo, pero que necesitan de acciones formativas e informativas, e incluso de nuevas normativas, y de una responsabilidad compartida para garantizar su propia seguridad y la del resto de los usuarios.

En el RACVN hemos querido recordar la relevancia de ser especialmente prudentes al circular en municipios que desconocemos, así como de respetar la normativa de tráfico, las señales viales, los semáforos y las indicaciones de los agentes de movilidad seamos automovilistas, motoristas, ciclistas, usuarios de patinetes o peatones. (En 2018 nos centramos en los desplazamientos que se realizan a otros municipios con motivo de sus fiestas patronales o de verano y los riesgos asociados a este tipo de desplazamientos).



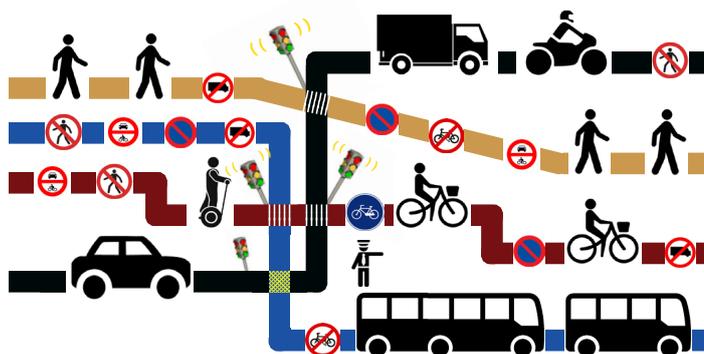
Arriba izqda: Cartel Campaña Verano 2018 y detrás cartel de la Campaña de ciclistas y motoristas de 2017  
Lado derecho: Cartel Campaña 2019

### Campaña de Verano RACVN 2019

## Convivencia Urbana, Seguridad Vial Urbana



*¡Empatiza, ponte siempre en el lugar del otro!*



[www.racvn.net](http://www.racvn.net)





El presidente del RACVN, Pedro Martínez de Artola, y el director gerente, Eduardo Martínez, presentaron la Campaña de Verano ante los medios de comunicación a comienzos del mes de julio.

## 2.1.- Acciones paralelas de la campaña

Durante los meses de verano, el club automovilista ha realizado un seguimiento del transcurso de los desplazamientos y de la actualidad relacionada con la movilidad, el tráfico y la seguridad vial.

El RACVN ha recordado a todos los usuarios los consejos principales para viajar en verano, reeditando su guía breve de consejos y recordándolos gracias a la cobertura de los medios de comunicación. La guía se ha podido descargar de manera gratuita en la página web del RACVN. El club automovilista ha recomendado imprimirla, revisarla y llevarla en el automóvil como recordatorio. (Véase guía con los consejos).

Al cierre de la campaña, el RACVN realiza un informe/balance en el que resume todo lo acontecido, se recuerdan aspectos o sucesos destacados y se incluyen las correspondientes conclusiones.

Asimismo, el club se ha puesto a disposición de los usuarios y de los medios de comunicación a través de sus oficinas y su departamento de prensa para responder cuestiones relacionadas con la campaña y con aspectos relacionados con la seguridad vial, el tráfico, la movilidad, etc.

La campaña ha estado vigente durante los meses de julio y agosto para coincidir con las campañas de la Dirección General de Tráfico y de Trafikoa (la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco). Sin embargo, hemos querido prestar una atención especial al mes de septiembre, al considerar que durante esos días también se realizan un número importante de desplazamientos con motivo de las vacaciones y las festividades de verano. Por esa razón, la elaboración y presentación de este documento la realizamos una vez finalizado el mes de septiembre.

Durante la época estival hemos hablado con varios medios de comunicación para abordar las siguientes temáticas:

- Los consejos y las cuestiones destacadas en la propia campaña del RACVN.
- La incidencia de las multas en las Zonas 30 de Bilbao.
- El colapso de las estaciones ITV en el País Vasco y Navarra.
- La necesidad de la apertura de nuevas estaciones ITV no sólo en Guipúzcoa y Vizcaya, sino que también en Álava.
- Rebatimos la postura del Gobierno Vasco y de Tráfico cuando anunciaron una campaña de control de ITV en pleno colapso, descartando perdonar multas derivadas de esa situación.
- La subida del precio de la gasolina proporcionalmente más que el gasoil.
- Los cortes de carreteras debido al G7 en Biarritz y cómo afrontar las retenciones.
- Cómo actuar si viene un vehículo de frente en carretera.
- El futuro del automóvil y la entrada en vigor de la nueva normativa sobre emisiones.
- La bajada del precio de los automóviles nuevos ante otra restricción a las emisiones.
- Las Operaciones Salida y Retorno.
- Cómo afrontar las posibles retenciones de la Operación Retorno.
- Cómo actuar en caso de quedar atrapados en automóvil por una riada.



Escanea el código QR con tu móvil o tablet para acceder al espacio de las Campaña RACVN en la página web del club automovilista.

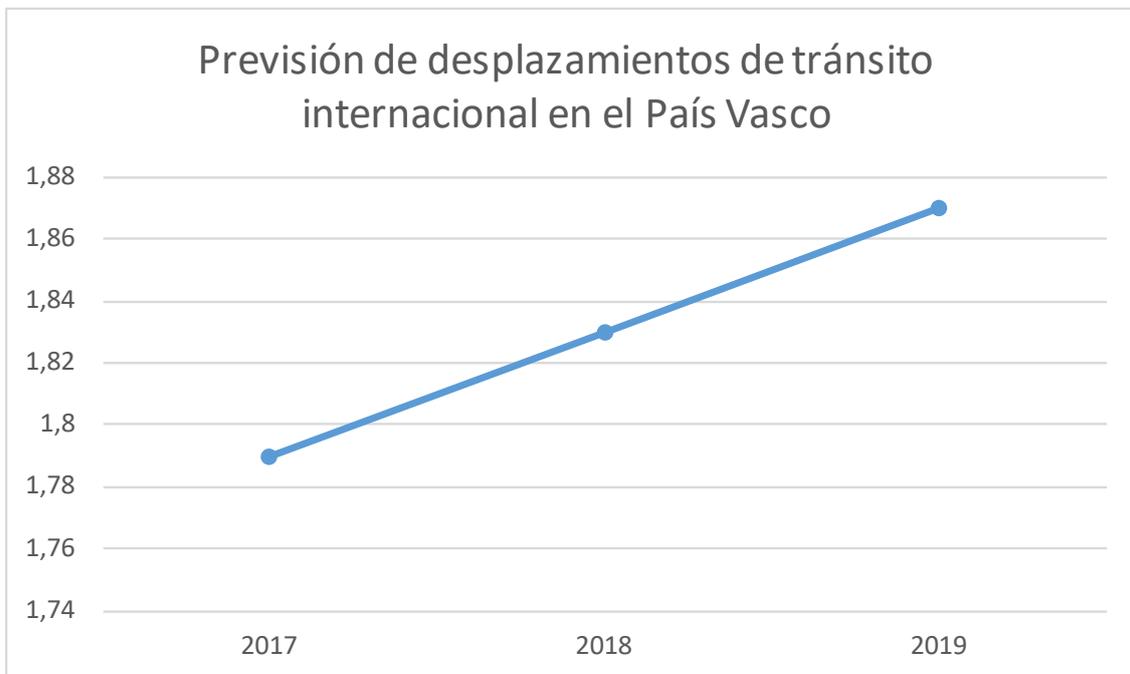
### 3.- DESPLAZAMIENTOS POR CARRETERA

Durante los últimos años, la previsión de desplazamientos ha sido creciente respecto a los años anteriores debido a la mejoría económica, después de un periodo en el que se redujeron debido a la crisis. Al disminuir el número de movimientos disminuyeron también el número de víctimas mortales.

El repunte de desplazamientos, sumado a determinadas circunstancias adversas (antigüedad del parque, infraestructuras, etc), ha desembocado en el aumento de las situaciones de peligro y ha incrementado los accidentes y las víctimas mortales. Aunque, tal y como veremos a lo largo del informe, las cifras de desplazamientos y las de víctimas mortales no son directamente proporcionales, sino que incluso siguen trayectorias opuestas.

#### 3.1.- Desplazamientos realizados

El verano de 2019 (julio y agosto) comenzaba en la Comunidad Autónoma del País Vasco con una previsión de casi dos millones de desplazamientos de tránsito internacional (1,87 millones) lo que suponía un aumento de un 2,5% respecto al año pasado, a lo que habría que sumar los desplazamientos interiores. Finalmente, los meses de julio y agosto han finalizado con un descenso del tráfico de tránsito internacional en un 1%, que ha estado motivado por la previsión de grandes aglomeraciones, los desvíos y los recorridos alternativos con motivo de la Cumbre del G7 que se celebró a finales de agosto en Biarritz.



Fuente: Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (Trafikoa)

# INFORME RACVN: SEGUIMIENTO DEL VERANO 2019

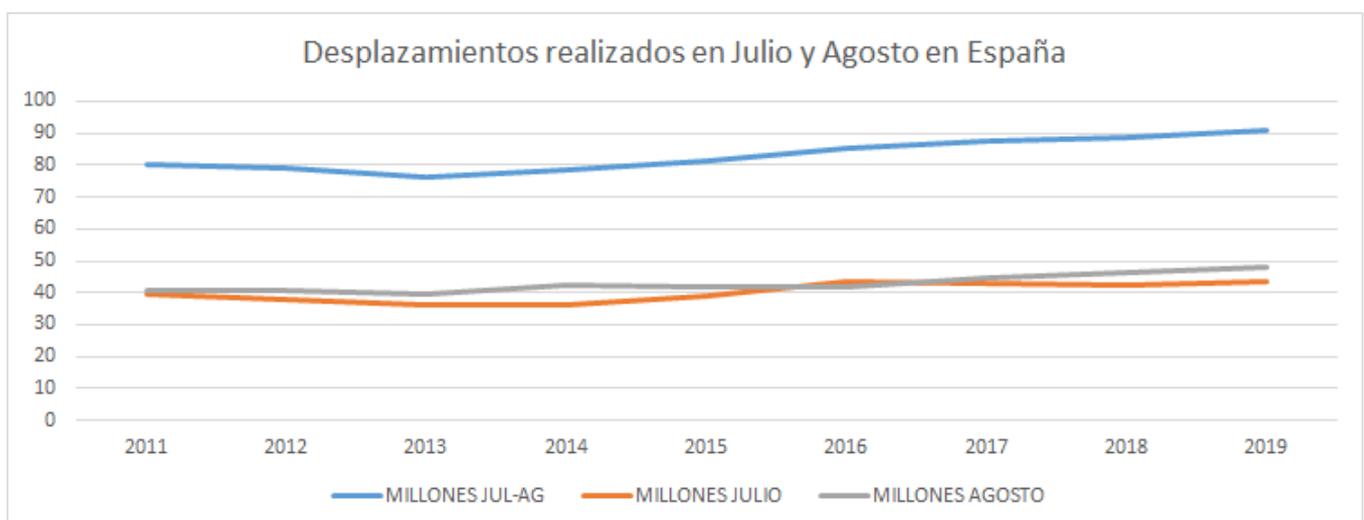
Campaña de Verano RACVN

En el caso de España el número de desplazamientos que se han realizado durante este verano ha superado la cifra prevista que se publicó a comienzos de verano. La previsión era de 90 millones de desplazamientos y finalmente se han realizado 91,1 millones.

En la siguiente gráfica se recogen las cifras correspondientes a los desplazamientos realizados a nivel estatal durante los meses de julio y agosto, entre los años 2011 y 2019. Éstos han ido aumentando durante los últimos años, desde 2014, mientras que entre 2011 y 2013 se redujeron respecto al año anterior.

DESPLAZAMIENTOS REALIZADOS JULIO Y AGOSTO EN ESPAÑA			
AÑO	MILLONES JUL-AG	MILLONES JULIO	MILLONES AGOSTO
2011	80,07	39,44	40,63
2012	78,82	38,03	40,79
2013	76	36,3	39,7
2014	78,48	36,31	42,17
2015	81,1	39,21	41,89
2016	85,07	43,38	41,69
2017	87,65	42,79	44,86
2018	88,53	42,26	46,27
2019	91,1	43,3	47,8

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)



## 4.- FALLECIDOS EN ACCIDENTE DE TRÁFICO

Antes de exponer las cifras recogidas por las direcciones de tráfico estatal y del País Vasco es preciso señalar que ambas instituciones realizan una recopilación de datos de manera diferenciada en sus respectivas campañas de verano:

La Dirección General de Tráfico (DGT) contempla sólo los fallecidos en vías interurbanas (no en áreas urbanas) y sólo durante los meses de julio y agosto.

La Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco publica tanto los datos correspondientes a los fallecidos en vías interurbanas, como los de las vías urbanas, centrándose también en los meses de julio y agosto.

Para poder realizar una comparativa, nos basaremos en los datos de vías interurbanas en julio y agosto. Además, durante los meses de julio y agosto no se han registrado víctimas mortales en áreas urbanas del País Vasco. Sin embargo, al igual que en los informes de los años anteriores, también incluiremos la información correspondiente a la suma de fallecidos registrados en el País Vasco interurbanos y urbanos. Asimismo, en este documento incluimos las cifras correspondientes al mes de septiembre ya que entendemos que también se trata de un mes en el que se realizan los desplazamientos correspondientes a las vacaciones de verano.

### 4.1.- Fallecidos durante los meses de verano (julio+agosto)

En el cuadro inferior se recogen las cifras correspondientes a las víctimas por accidentes de tráfico en vías interurbanas durante los meses de verano (julio y agosto) en España, Navarra, el País Vasco y sus tres territorios históricos. En la columna correspondiente al año 2019 las cifras aparecen con sombreado rojo si han aumentado respecto al año anterior; en amarillo anaranjado, si se han mantenido igual, y en color verde, si han disminuido.

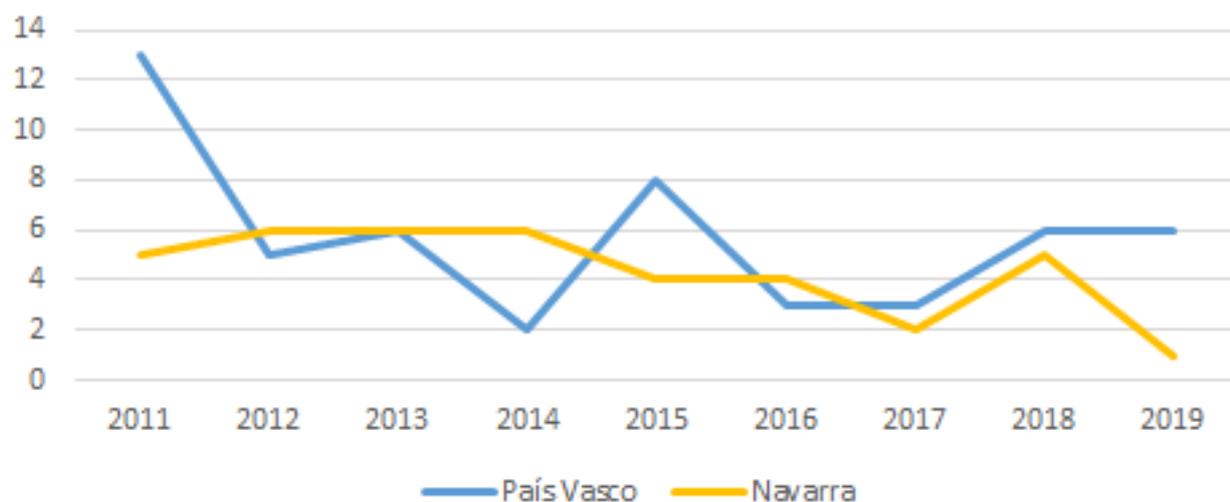
Analizando los datos correspondientes a las cifras de fallecidos en accidente de tráfico durante el verano de 2019 y comparándolas con los dos años anteriores, podemos apreciar que el número de víctimas ha disminuido significativamente en España (40 personas menos que en 2018) y en Navarra (4 menos que el año pasado). El País Vasco mantiene la misma cifra que registró en 2018 (6 fallecidos), aunque disminuyen en todos sus territorios e incluso en Álava se alcanza la cifra cero. La excepción en el País Vasco la ha marcado Guipúzcoa donde la cifra se ha duplicado al pasar de 2 fallecidos en 2018 a 4 en 2019.

En la siguiente página se recogen los datos del cuadro en dos gráficas para poder ver la evolución durante los últimos años en cada territorio.

	FALLECIDOS VÍAS INTERURBANAS (JULIO-AGOSTO)								
	JULIO-AGOSTO								
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ÁLAVA	2	1	0	0	1	1	0	1	0
GUIPÚZCOA	6	1	3	1	7	1	2	2	4
VIZCAYA	5	3	3	1	0	1	1	3	2
PAÍS VASCO	13	5	6	2	8	3	3	6	6
NAVARRA	5	6	6	6	4	4	2	5	1
ESPAÑA	324	260	233	220	226	255	225	260	220

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

Evolución por años del número de fallecidos en vías interurbanas en julio y agosto en el País Vasco y Navarra



Evolución por años del número de fallecidos en vías interurbanas en julio y agosto en España



## 4.2.- Fallecidos en verano mes a mes (julio y agosto)

En España y Navarra la evolución es muy favorable respecto al año anterior. En el caso del País Vasco, se repite la misma cifra del ejercicio pasado (6), atendiendo a las víctimas registradas sólo en vías interurbanas.

Sin embargo, tal y como detallamos más adelante, si atendemos a las cifras relativas a la suma de desplazamientos interurbanos y urbanos, según los datos estadísticos de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, la cifra disminuye en una víctima respecto al año pasado en el que se registraron 7 víctimas (6 en 2019).

**En Navarra y España disminuye el número de fallecidos por accidente de tráfico en vías interurbanas, mientras que en el País Vasco se mantiene la misma cifra del año pasado.**

FALLECIDOS VÍAS INTERURBANAS (JULIO)		
	JULIO 2018	JULIO 2019
ÁLAVA	1	0
GUIPÚZCOA	1	1
VIZCAYA	1	1
PAÍS VASCO	3	2
NAVARRA	4	1
ESPAÑA	129	119

FALLECIDOS VÍAS INTERURBANAS (AGOSTO)		
	AGOSTO 2018	AGOSTO 2019
ÁLAVA	0	0
GUIPÚZCOA	1	3
VIZCAYA	2	1
PAÍS VASCO	3	4
NAVARRA	1	0
ESPAÑA	131	101

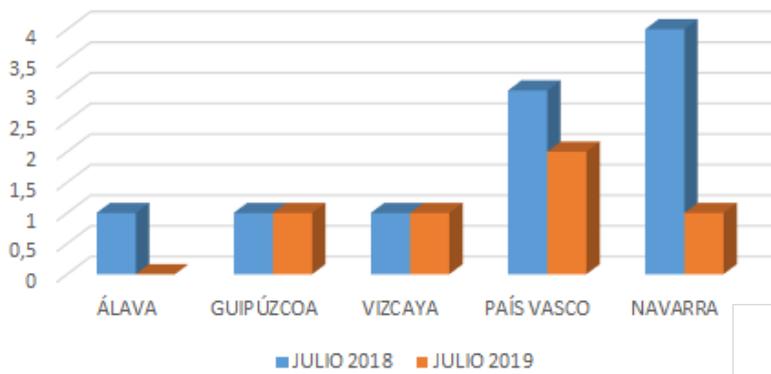
Si atendemos a los registros de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco que contemplan fallecidos, tanto en vías interurbanas como urbanas, la cifra disminuye respecto al año pasado.

En Guipúzcoa se duplica el número de fallecidos respecto al año pasado (de 2 en 2018 a 4 en 2019), mientras que en Álava y Vizcaya disminuyen.

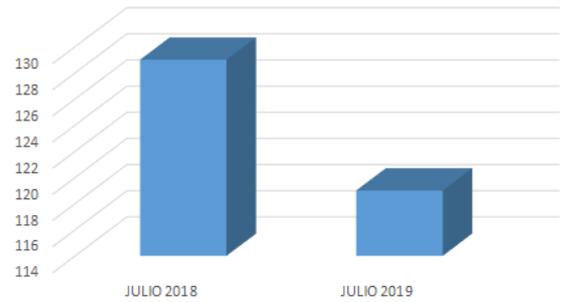
No se han producido víctimas mortales en Álava durante los meses de verano (julio-agosto).

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

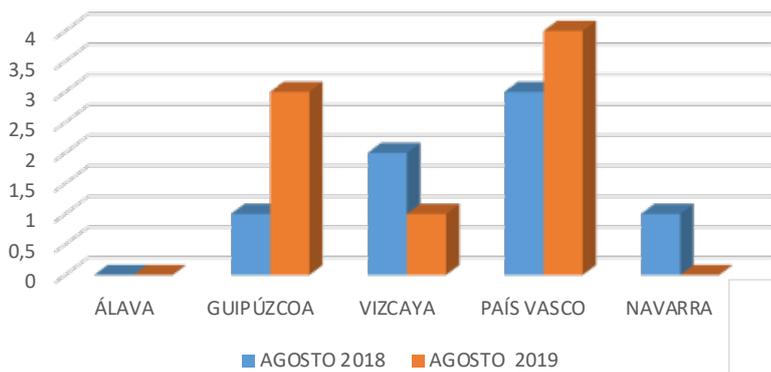
**Fallecidos en vías interurbanas en el País Vasco y Navarra en julio**



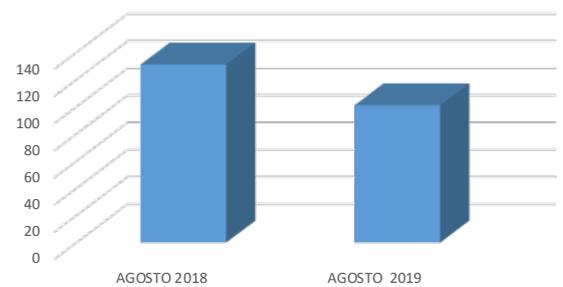
**Fallecidos en vías interurbanas en España en julio**



**Fallecidos en vías interurbanas en el País Vasco y Navarra en agosto**



**Fallecidos en vías interurbanas en España en agosto**



# VÍCTIMAS MORTALES

61 220

País Vasco  
Navarra  
España

**POR ACCIDENTES DE TRÁFICO EN VÍAS INTERURBANAS DURANTE LOS MESES DE JULIO Y AGOSTO**

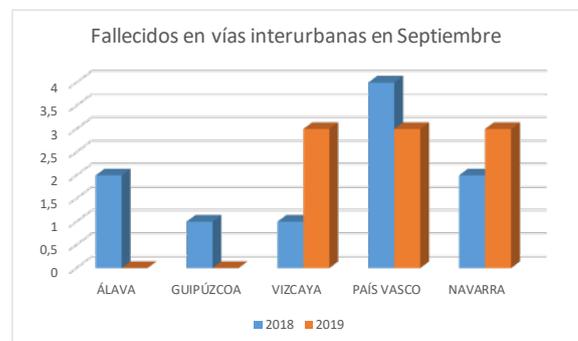
Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

## 4.3.- Fallecidos en septiembre

Las cifras indicadas en la parte superior de esta página no incluyen las del mes de septiembre porque las direcciones de tráfico no lo incluyen sus respectivas campañas estivales. El RACVN considera de interés incluir las cifras correspondientes al mes de septiembre en su informe/balance. Acorde con los datos registrados por la Dirección General de Tráfico (DGT) en áreas interurbanas, la tónica general de septiembre también ha sido la de una disminución en en número de víctimas mortales, excepto en Vizcaya y Navarra donde se ha producido un aumento de 2 y 1 fallecido más, respectivamente. Pese al aumento en Vizcaya, en el conjunto del País Vasco la cifra se reduce en una persona fallecida respecto al 2018.

FALLECIDOS VÍAS INTERURBANAS (SEPTIEMBRE)		
	SEPTIEMBRE 2018	SEPTIEMBRE 2019
ÁLAVA	2	0
GUIPÚZCOA	1	0
VIZCAYA	1	3
PAÍS VASCO	4	3
NAVARRA	2	3
ESPAÑA	96	91

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)



## 4.4.- Fallecidos en el País Vasco (en vías urbanas e interurbanas)

Tal y como exponíamos anteriormente, la DGT no incluye en sus registros el número de personas fallecidas en accidentes en vías urbanas. Esta institución se centra sólo en los accidentes mortales en carreteras interurbanas. Sin embargo, en el RACVN consideramos oportuno incluir estos siniestros en un apartado diferenciado. (En las siguientes tablas se incluyen en las columnas en blanco o coloreadas las cifras correspondientes a la suma de víctimas urbanas+interurbanas y en las columnas sombreadas en gris se diferencian cuáles de ellas se han correspondido sólo con las urbanas).

FALLECIDOS URBANAS+ INTERURBANAS (JULIO-AGOSTO) PAÍS VASCO				
JULIO-AGOSTO				
	2018	VÍA URBANA	2019	VÍA URBANA
ÁLAVA	2	1	0	0
GUIPÚZCOA	2	0	4	0
VIZCAYA	3	0	2	0
PAÍS VASCO	7	1	6	0
FALLECIDOS URBANAS+ INTERURBANAS (SEPTIEMBRE) PAÍS VASCO				
SEPTIEMBRE				
	2018	VÍA URBANA	2019	VÍA URBANA
ÁLAVA	2	0	1	1
GUIPÚZCOA	1	0	* 2	* 2
VIZCAYA	2	1	4	1
PAÍS VASCO	5	1	* 7	* 4
TOTAL FALLECIDOS JULIO+AGOSTO+SEPTIEMBRE				
URBANOS E INTERURBANOS				
	2018	VÍA URBANA	2019	VÍA URBANA
ÁLAVA	4	1	1	1
GUIPÚZCOA	3	0	* 6	* 2
VIZCAYA	5	1	6	1
PAÍS VASCO	12	2	*13	*4

Fuente: Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (Trafikoa)

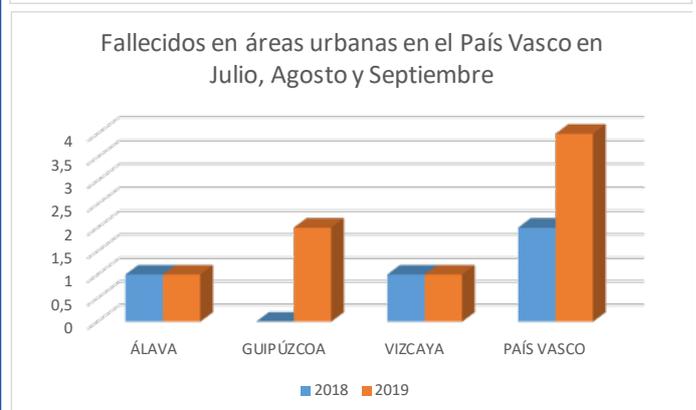
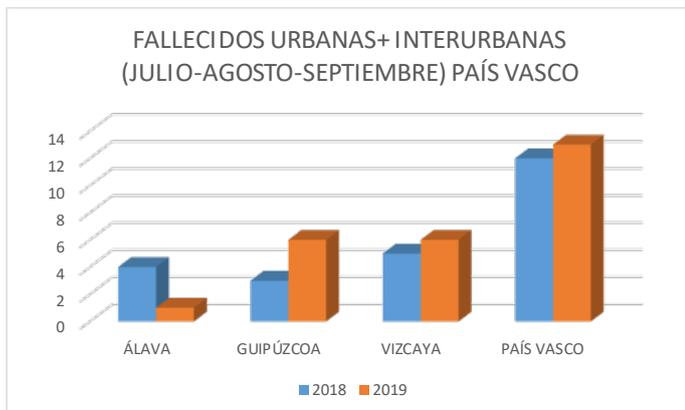
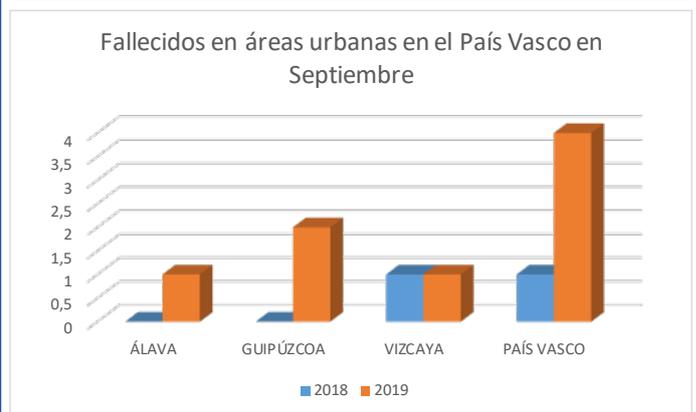
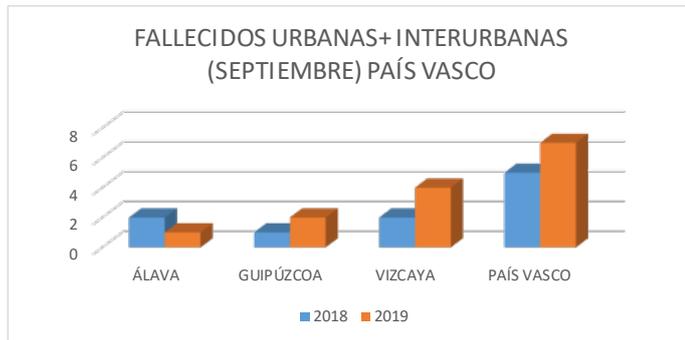
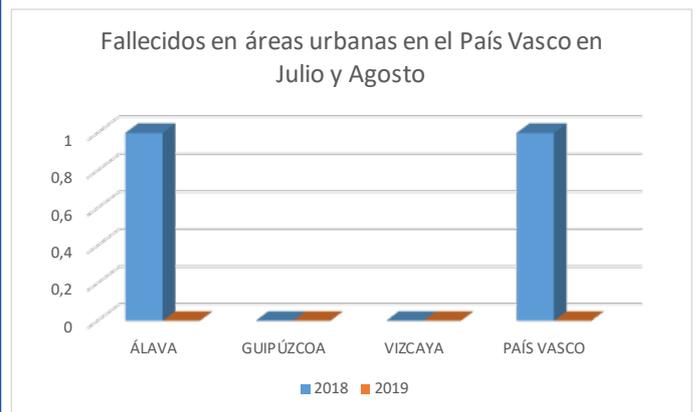
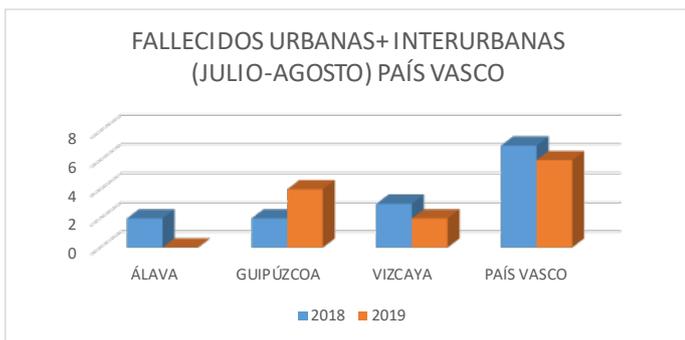
**Si tenemos en cuenta el total de fallecidos durante los meses de julio, agosto y septiembre, tanto en vías interurbanas como urbanas, en total han fallecido 13 personas en el País Vasco en accidente de tráfico, lo que supone 1 más que el año pasado.**

**Siguiendo ese criterio, sólo en Álava la cifra se ha reducido respecto al mismo periodo del año pasado, mientras que en el resto de territorios la cifra ha crecido.**

**Las cifras correspondientes a fallecidos en vías urbanas han tenido una incidencia significativa en ese aumento.**

\*Según los datos del portal estadístico de Trafikoa, en Guipúzcoa ha fallecido una sola persona en área urbana durante el mes de septiembre (la mujer atropellada en Rentería). Sin embargo, a comienzos de ese mes falleció una motorista en la zona urbana de Igara en San Sebastián, por lo que la hemos añadido a la lista sumando dos fallecidos en área urbana en Guipúzcoa en septiembre y cuatro en total en el País Vasco, repercutiendo también el dato en la lista de fallecidos totales (urbanas e interurbanas).

Si tenemos en cuenta los fallecidos registrados durante los meses de julio, agosto y septiembre, tanto en vías interurbanas, como en las urbanas, en total han fallecido 13 personas por accidente de tráfico en el País Vasco (9 en áreas interurbanas y 4 en urbanas), produciéndose un aumento significativo del número de personas fallecidas en áreas urbanas respecto al año pasado (de 2 en 2018 a 4 en 2019). Siguiendo este criterio, el número total de fallecidos durante los tres meses de verano en el País Vasco (áreas urbanas e interurbanas) ha crecido respecto al 2018 en 1 persona.



## 5.- RELACIÓN ENTRE DESPLAZAMIENTOS REALIZADOS Y FALLECIDOS

La relación entre el número de desplazamientos realizados y el de fallecidos por accidente de tráfico no es directamente proporcional. Aunque inevitablemente ambos parámetros guardan una relación, la evolución de ambos durante los últimos años demuestran que incluso siguen trayectorias diferentes. Mientras que año tras año el número de desplazamientos crece, el número de fallecidos se reduce, salvo en años puntuales que constituyen una excepción. A continuación mostramos en tabla y gráfica los datos de la DGT sobre los fallecidos en vías interurbanas durante los meses de julio y agosto y los desplazamientos realizados durante ese periodo.

COMPARATIVA EVOLUCIÓN FALLECIDOS CARRETERA JULIO-AGOSTO CON DESPLAZAMIENTOS REALIZADOS		
AÑO	FALLECIDOS	DESPLAZAMIENTOS MILLONES
2011	324	80,07
2012	260	78,82
2013	233	76
2014	220	78,48
2015	226	81,1
2016	253	85,07
2017	225	87,65
2018	259	88,53
<b>2019</b>	<b>220</b>	<b>91,1</b>

ESPAÑA

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)



**Aunque durante los últimos años se ha incrementado progresivamente el número de desplazamientos en carretera, el número de fallecidos ha seguido una trayectoria distinta en la que poco a poco, salvo años que constituyen excepciones, la cifra va disminuyendo.**

## 6.- ACCIDENTES REGISTRADOS

A continuación se muestra la evolución de los accidentes registrados en el País Vasco, en Navarra y en el conjunto de España.

La Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco tiene en cuenta los accidentes a 24h en áreas urbanas e interurbanas, tanto con víctimas mortales, como también con heridos graves o leves (véase tabla de la derecha).

Para la elaboración de las tablas referidas a los accidentes mortales en el País Vasco y sus territorios hemos recurrido directamente al registro de Trafikoa de víctimas mortales a 24h analizando accidente a accidente para comprobar si en los mismos ha fallecido una o más personas. Debemos tener en cuenta que estos datos incluyen accidentes sucedidos tanto en áreas urbanas como interurbanas, mientras que en el caso de los datos correspondientes a Navarra y España, se corresponden con el registro de la DGT, en el que no se computan los fallecidos en áreas urbanas.

ACCIDENTES CON FALLECIDOS		
PAÍS VASCO		
ACUMULADO VERANO (JUL/AGO)		
	2018	2019
ÁLAVA	1	0
GUIPÚZCOA	2	4
VIZCAYA	3	2
PAÍS VASCO	6	6

SEPTIEMBRE		
	2018	2019
ÁLAVA	1	1
GUIPÚZCOA	1	3
VIZCAYA	2	4
PAÍS VASCO	4	8

Fuente: Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (Trafikoa) Incluye áreas urbanas e interurbanas.

ACCIDENTES CON FALLECIDOS		
NAVARRA		
VERANO	2018	2019
JULIO Y AGOSTO	4	1
SEPTIEMBRE	2	3

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

ACCIDENTES CON FALLECIDOS		
ESPAÑA		
VERANO	2018	2019
JULIO Y AGOSTO	236	203
JULIO	116	106
AGOSTO	120	97
SEPTIEMBRE	89	86

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)



ACCIDENTES CON VÍCTIMAS MORTALES Y NO MORTALES SEGÚN TRAFIKOA		
MES A MES EN EL PAÍS VASCO		
	2018	2019
ÁLAVA		
JULIO	46	42
AGOSTO	42	35
SEPTIEMBRE	42	21
GUIPÚZCOA		
JULIO	95	94
AGOSTO	93	69
SEPTIEMBRE	85	71
VIZCAYA		
JULIO	94	107
AGOSTO	84	66
SEPTIEMBRE	99	82
PAÍS VASCO		
JULIO	235	243
AGOSTO	219	170
SEPTIEMBRE	226	179

Fuente: Trafikoa

**Sólo en Guipúzcoa han aumentado los accidentes de tráfico con víctimas mortales respecto a 2018 en el periodo de julio y agosto.**

**Navarra y todos los territorios del País Vasco, excepto Álava, han registrado en septiembre un incremento de los accidentes mortales respecto al mismo periodo del año pasado.**

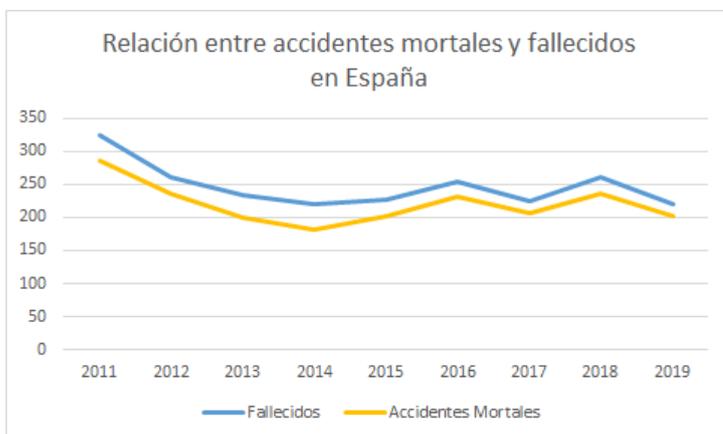
**En el País Vasco se mantiene la cifra de 2018 del periodo julio-agosto de accidentes con víctimas mortales, debido al incremento de Guipúzcoa.**

**En España el número de accidentes mortales ha disminuido respecto al 2018 en todos los meses del verano.**

## 6.1.- Relación entre accidentes y fallecidos

EVOLUCIÓN RELACIÓN ACCIDENTES MORTALES Y NÚMERO DE FALLECIDOS EN ESPAÑA									
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
FALLECIDOS	324	260	233	220	226	255	225	260	220
ACCIDENTES MORTALES	287	236	199	181	201	232	207	236	203
RATIO	1,13	1,10	1,17	1,22	1,12	1,10	1,09	1,10	1,08

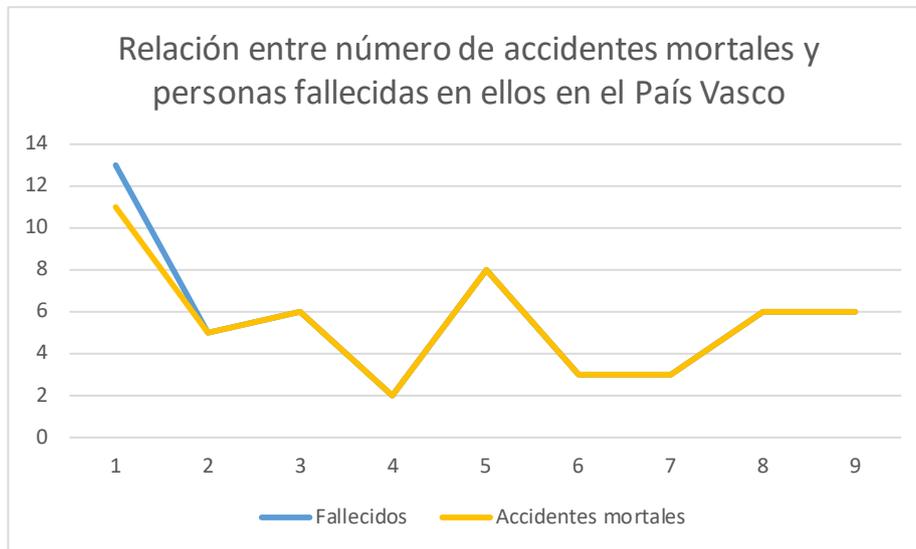
Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)



**El ratio de fallecidos por accidente de tráfico ronda la cifra 1 en todos los casos, es decir, en la mayoría de los casos fallece una sola persona en cada accidente mortal de tráfico.**

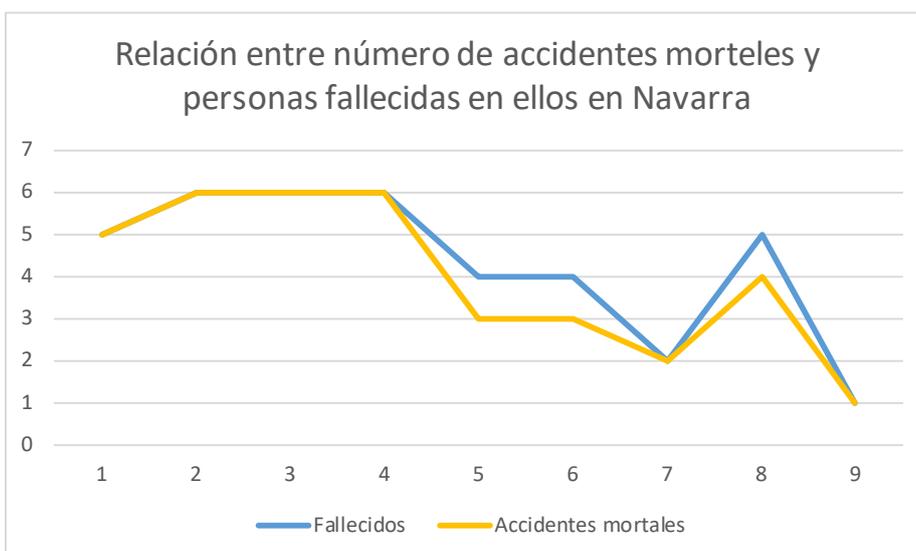
EVOLUCIÓN RELACIÓN ACCIDENTES MORTALES Y NÚMERO DE FALLECIDOS EN EL PAÍS VASCO										
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ÁLAVA	FALLECIDOS	2	1	0	0	1	1	0	1	0
	ACCIDENTES MORTALES	2	1	0	0	1	1	0	1	0
	RATIO	1,00	1,00	0,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00	0,00
GUIPÚZCOA	FALLECIDOS	6	1	3	1	7	1	2	2	4
	ACCIDENTES MORTALES	5	1	3	1	7	1	2	2	4
	RATIO	1,20	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
VIZCAYA	FALLECIDOS	5	3	3	1	0	1	1	3	2
	ACCIDENTES MORTALES	4	3	3	1	0	1	1	3	2
	RATIO	1,25	1,00	1,00	1,00	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00
PAÍS VASCO	FALLECIDOS	13	5	6	2	8	3	3	6	6
	ACCIDENTES MORTALES	11	5	6	2	8	3	3	6	6
	RATIO	1,18	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)



EVOLUCIÓN RELACIÓN ACCIDENTES MORTALES Y NÚMERO DE FALLECIDOS EN ESPAÑA										
		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
NAVARRA	FALLECIDOS	5	6	6	6	4	4	2	5	1
	ACCIDENTES MORTALES	5	6	6	6	3	3	2	4	1
	RATIO	1,00	1,00	0,00	0,00	1,33	1,33	0,00	1,25	1,00

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)



## 7.- CLASIFICACIÓN DE FALLECIDOS POR ACCIDENTES DE TRÁFICO

Podemos establecer una clasificación de los fallecidos en base a varios parámetros como su franja de edad, su sexo, el tipo de accidente en el que se han visto implicados, el transporte empleado, si pertenecen a colectivos vulnerables (peatones, ciclistas, motoristas), las horas en las que han sucedido los accidentes, y si han ocurrido en autopistas, autovías o en el resto de vías. Asimismo, tal y como hemos visto en anteriores apartados, se puede distinguir entre accidentes ocurridos durante el fin de semana y durante el resto de la semana. En base a todos los parámetros ahora citados se incluye una serie de tablas con sus correspondientes gráficas elaboradas en base a información publicada por la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco y por la DGT.

### 7.1.- Fallecidos por tipo de vía

Las siguientes dos tablas recogen los accidentes registrados por la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco durante los meses de julio y agosto, en vías interurbanas y urbanas.

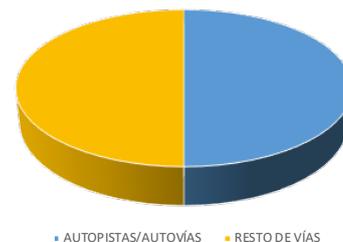
PAÍS VASCO		VÍA	TIPO VÍA	TERRITORIO	N.º ACCIDENTES	N.º FALLECIDOS
		JULIO	GI-3771	Convencional	Guipúzcoa	1
AP-8	Autopista		Guipúzcoa	1	1	
BI-2235	Convencional		Vizcaya	1	1	
AGOSTO	A-636	Autovía	Guipúzcoa	1	1	
	A-636	Autovía	Guipúzcoa	1	1	
	BI-2704	Convencional	Vizcaya	1	1	
TOTAL					6	6

Fuente: Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (Trafikoa)

FALLECIDOS POR TIPO DE VÍAS (JULIO-AGOSTO) EN EL PAÍS VASCO				
TIPO VÍA	2018		2019	
	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%
AUTOPISTAS/AUTOVÍAS	1	14,29	3	50
RESTO DE VÍAS	6	67,51	3	50

Fuente: Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (Trafikoa)

Fallecidos según el tipo de vía en el País Vasco (julio-agosto)



En el siguiente cuadro se muestran los datos referidos a los fallecidos según el tipo de vía en España. (En este caso se computan únicamente los fallecidos en vías interurbanas).

FALLECIDOS POR TIPO DE VÍAS (JULIO-AGOSTO) EN EL ESPAÑA						
TIPO VÍA	2018		2019		DIF 2018/2019	DIF PORCENTUAL
	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%		
AUTOPISTAS/AUTOVÍAS	61	23,46	66	30	5	6,54
RESTO DE VÍAS	199	76,54	154	70	-45	-6,54
<b>TOTAL</b>	<b>260</b>	<b>100</b>	<b>220</b>	<b>100</b>		

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

FALLECIDOS POR TIPO DE VÍAS (JULIO-AGOSTO) EN NAVARRA		
TIPO VÍA	2019	
	FALLECIDOS	%
AUTOPISTAS/AUTOVÍAS	1	100,00
RESTO DE VÍAS	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>100</b>

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)



En España, el número de fallecidos registrados en autopistas y autovías ha sido mucho menor que el registrado en el resto de vías. Mientras que en las vías convencionales han fallecido 154 personas (70%), en las autopistas y autovías han perdido la vida 66 (30%). Sin embargo, en comparación al año pasado, el número de fallecidos en autopistas ha crecido en 5 personas, mientras que ha disminuido en 45 en las vías convencionales.

En el caso del País Vasco, 3 de los 6 accidentes mortales (en los que sólo ha fallecido una persona en cada caso), han ocurrido en autopistas y autovías mientras que los otros 3 han perdido la vida en vías convencionales. (El año pasado tan solo falleció una persona en autopista o autovía y 6 en carreteras convencionales).

En Navarra, durante los meses de julio y agosto, sólo ha fallecido una persona en accidente de tráfico, un motorista que a finales de julio perdía la vida en la A-21 (la Autovía de los Pirineos) a la altura de Noain.

Pese a ello debemos reiterar una vez más la idea de que las vías más seguras son las autopistas y autovías.

## 7.2.- Fallecidos por tipo de vehículo

**3 de los 6 fallecidos en el País Vasco en julio y agosto han sido motoristas. En Navarra el único fallecido en el mismo periodo también ha sido motorista.**

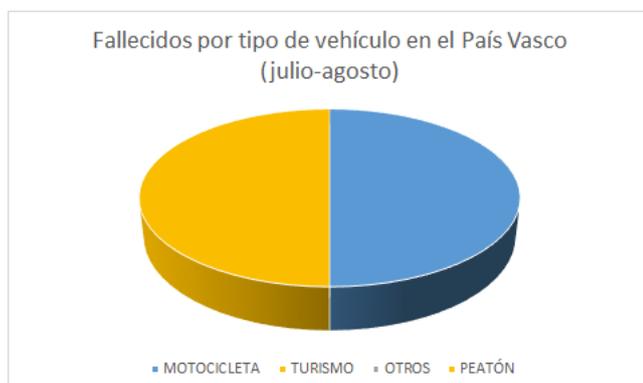
En las siguientes tablas se recogen los datos correspondientes a los fallecidos en el País Vasco y Navarra en función del medio de transporte en el que viajaban.

	FALLECIDOS POR TIPO DE VEHÍCULO		
	VEHÍCULO	FALLECIDOS	%
PAÍS VASCO	MOTOCICLETA	3	50
	TURISMO	3	50
	OTROS	0	0
	PEATÓN	0	0

Fuente: Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (Trafikoa)

	FALLECIDOS POR TIPO DE VEHÍCULO		
	VEHÍCULO	FALLECIDOS	%
NAVARRA	MOTOCICLETA	1	100
	TURISMO	0	0
	OTROS	0	0
	PEATÓN	0	0

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)



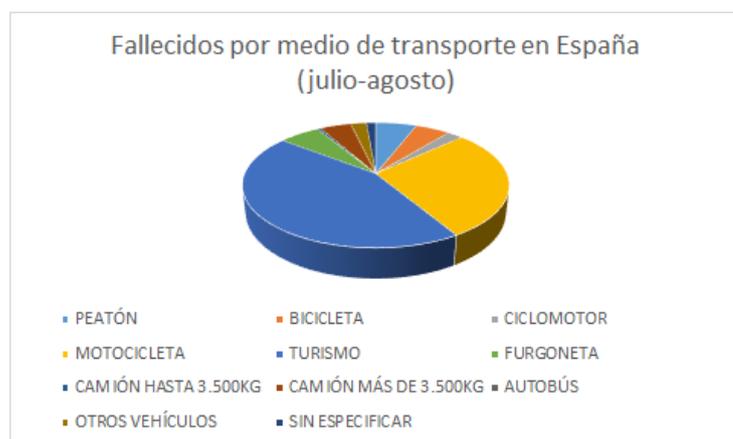
En el País Vasco la mitad de los fallecidos han sido motoristas. A cierre del informe del RACVN del año pasado recordábamos que la mayoría de los fallecidos en el mismo periodo de 2018 habían sido motoristas (5 fallecidos de un total de 7).

El gráfico correspondiente a España refleja una proporción muy diferente. El grupo mayoritario ha sido el de los automovilistas (prácticamente la mitad, el 49%), seguidos por los motoristas con un 20%. En este caso la suma de los colectivos más vulnerables (ciclistas, motoristas y peatones) han constituido 34% de los fallecidos.

En la siguiente página se recogen los datos correspondientes a los fallecidos en vías interurbanas durante los meses de julio y agosto en España, agrupados en función del medio de transporte.

FALLECIDOS POR MEDIO DE TRANSPORTE		
MEDIO	FALLECIDOS	PROPORCIÓN %
PEATÓN	13	6
BICICLETA	11	5
CICLOMOTOR	5	2
MOTOCICLETA	62	28
TURISMO	97	44
FURGONETA	13	6
CAMIÓN HASTA 3.500KG	1	0
CAMIÓN MÁS DE 3.500KG	10	5
AUTOBÚS	0	0
OTROS VEHÍCULOS	5	2
SIN ESPECIFICAR	3	1
<b>TOTAL</b>	<b>220</b>	<b>100</b>
<b>COLECTIVOS VULNERABLES</b>	<b>91</b>	<b>41</b>
<b>RESTO DE USUARIOS</b>	<b>129</b>	<b>59</b>

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

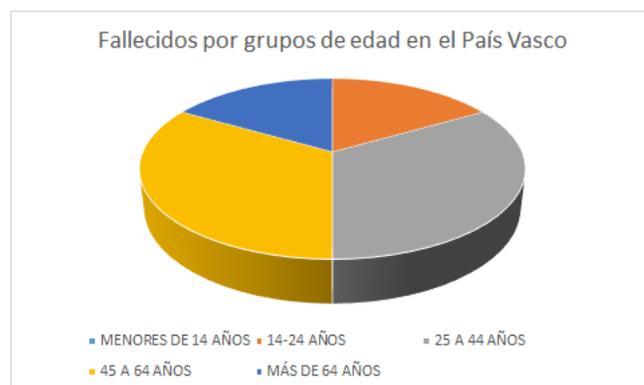


**En España los motoristas fallecidos en accidente han supuesto el 28% del total de víctimas mortales (el 30% si incluimos los ciclomotores), que junto al resto de colectivos vulnerables (peatones y ciclistas), representan el 41% (el 34% en 2018).**

### 7.3.- Fallecidos por grupos de edad

FALLECIDOS POR GRUPOS DE EDAD EN EL PAÍS VASCO		
GRUPOS	FALLECIDOS	PROPORCIÓN %
MENORES DE 14 AÑOS	0	0
14-24 AÑOS	1	16,67
25 A 44 AÑOS	2	33,33
45 A 64 AÑOS	2	33,33
MÁS DE 64 AÑOS	1	16,67
<b>TOTAL</b>	<b>6</b>	<b>100</b>

Fuente: Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (Trafikoa)



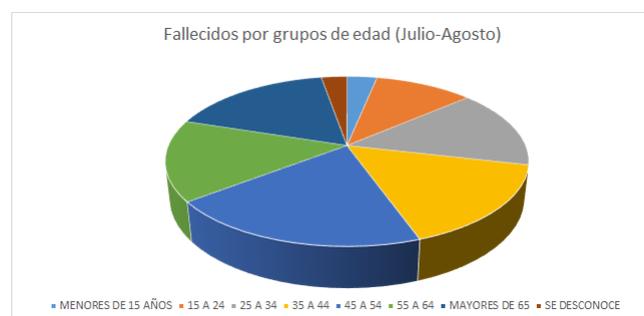
FALLECIDOS POR GRUPOS DE EDAD EN NAVARRA		
GRUPOS	FALLECIDOS	PROPORCIÓN %
25 A 44 AÑOS	1	100
RESTO GRUPOS EDAD	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>100</b>

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

**La única víctima mortal registrada en Navarra ha sido un varón motorista de 36 años de edad.**

FALLECIDOS POR GRUPOS DE EDAD EN ESPAÑA		
GRUPOS	FALLECIDOS	PROPORCIÓN %
MENORES DE 15 AÑOS	7	3
15 A 24	23	10
25 A 34	33	15
35 A 44	35	20
45 A 54	44	15
55 A 64	34	16
MAYORES DE 65	38	17
SE DESCONOCE	6	3
<b>TOTAL</b>	<b>220</b>	<b>100</b>

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)



## 7.4.- Fallecidos por género

FALLECIDOS POR GÉNERO EN EL PAÍS VASCO		
SEXO	FALLECIDOS	PROPORCIÓN %
HOMBRES	4	66,67
MUJERES	2	33,33
TOTAL	6	100

Fuente: Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (Trafikoa)

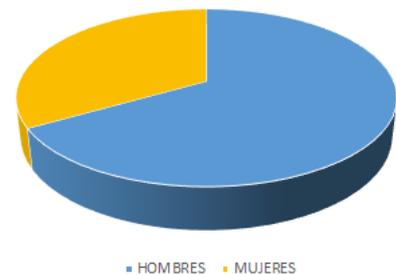
FALLECIDOS POR GÉNERO EN NAVARRA		
SEXO	FALLECIDOS	PROPORCIÓN %
HOMBRES	1	100
MUJERES	0	0
TOTAL	1	100

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

FALLECIDOS POR GÉNERO EN ESPAÑA		
SEXO	FALLECIDOS	PROPORCIÓN %
HOMBRES	173	79
MUJERES	42	19
SE DESCONOCE	5	2
TOTAL	220	100

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

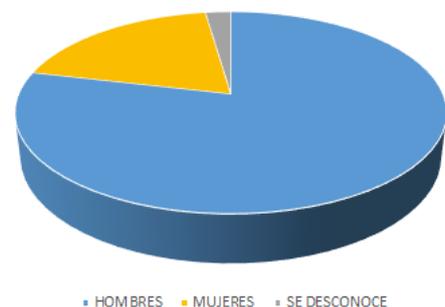
Fallecidos por género en el País Vasco (julio-agosto)



Tanto en el País Vasco, como en España la mayoría de los fallecidos en accidente de tráfico han sido hombres.

En Navarra, la única víctima mortal también ha sido un varón, sin registrarse ninguna mujer fallecida por accidente de tráfico.

Fallecidos por género en España (julio-agosto)



**Dos de cada tres fallecidos por accidente de tráfico durante los meses de julio y agosto en el País Vasco han sido hombres.**

**En España los hombres fallecidos han supuesto el 80% del total.**

## 7.5.- Fallecidos por tramos horarios

En este caso sólo se muestran los fallecidos por tramos horarios registrados en vías interurbanas durante los meses de julio y agosto en España.

FALLECIDOS POR FRANJAS HORARIAS EN ESPAÑA		
FRANJA HORARIA	FALLECIDOS	PROPORCIÓN %
00:00 - 6:59	43	20
7:00 - 13:59	62	28
14:00 - 19:59	77	35
20:00 - 23:59	38	17
<b>TOTAL</b>	<b>220</b>	<b>100</b>

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)



La mayoría de los fallecidos han perdido su vida en accidentes registrados entre las 7:00 de la mañana y las 20:00 de la tarde, correspondiente con las horas de más luz (de día), con un 63%. El 37% restante coincide con el periodo comprendido entre las 20:00 de la tarde-noche y las 7:00 de la mañana. Esta proporción se debe a que se realizan más desplazamientos de día que de noche, aunque las horas nocturnas representen más riesgos asociados principalmente por la falta de luz y la somnolencia.

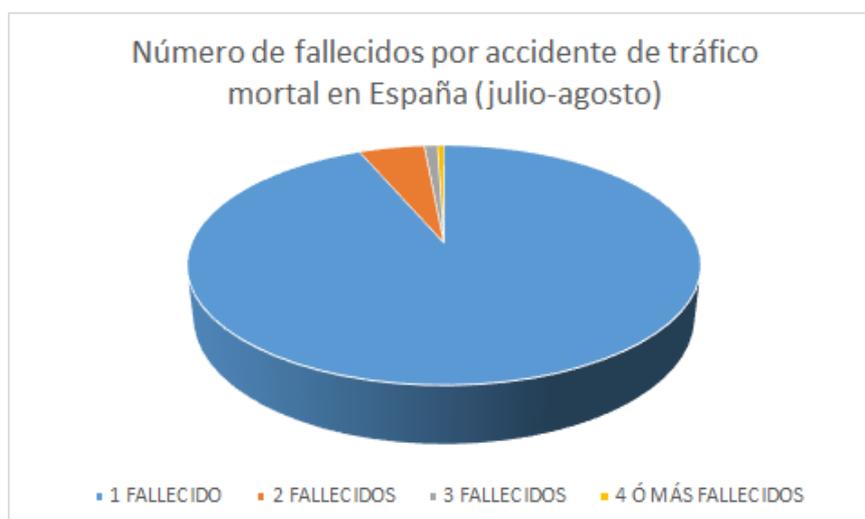
## 7.6.- Fallecidos según accidentes (n.º de fallecidos por accidente)

**En el País Vasco y en Navarra, en todos los casos registrados en julio y agosto, ha fallecido una sola persona por accidente.**

Fuentes: Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (País Vasco) Dirección General de Tráfico (DGT) (Navarra)

FALLECIDOS POR ACCIDENTE EN ESPAÑA (JULIO-AGOSTO)				
	N.º ACCIDENTES	% DEL TOTAL DE ACCIDENTES	N.º DE FALLECIDOS	% DEL TOTAL DE FALLECIDOS
1 FALLECIDO	190	94%	190	86%
2 FALLECIDOS	10	5%	20	9%
3 FALLECIDOS	2	1%	6	3%
4 Ó MÁS FALLECIDOS	1	0%	4	2%
<b>TOTAL</b>	<b>203</b>	<b>100%</b>	<b>220</b>	<b>100%</b>

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

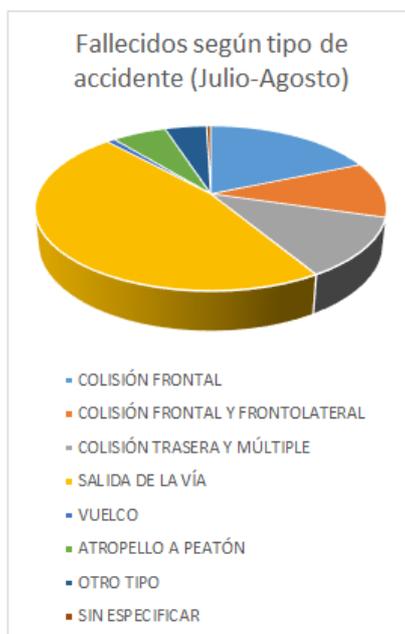


## 7.7.- Fallecidos por tipo de accidente

En este caso se muestran los fallecidos por tipo de accidente registrados en vías interurbanas durante los meses de julio y agosto en España. La salida de la vía repite un año más como causa más frecuente con 103 de los 220 fallecidos (el 47%).

FALLECIDOS SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE		
TIPO	FALLECIDOS	PROPORCIÓN %
COLISIÓN FRONTAL	41	19
COLISIÓN FRONTAL Y FRONTOLATERAL	24	11
COLISIÓN TRASERA Y MÚLTIPLE	26	12
SALIDA DE LA VÍA	103	47
VUELCO	2	1
ATROPELLO A PEATÓN	13	6
OTRO TIPO	10	5
SIN ESPECIFICAR	1	0
<b>TOTAL</b>	<b>220</b>	<b>100</b>

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)



**La salida de la vía ha sido el tipo de accidente de tráfico más frecuente de los accidentes de tráfico con víctimas mortales.**

**De los 220 fallecidos registrados en julio y agosto, el 47% se ha visto implicado en un accidente de este tipo.**

## 8.- EL PUENTE DEL 15 DE AGOSTO

FALLECIDOS PUENTE 15 AGOSTO EN ESPAÑA	
AÑO	FALLECIDOS
2016	17
2017	13
2018	8
<b>2019</b>	<b>19</b>

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)



**En el País Vasco y Navarra no se han registrado víctimas mortales por accidente de tráfico durante el Puente del 15 de Agosto.**

**En España la cifra de fallecidos registrada (19) en esta festividad ha duplicado a la del año anterior.**

El puente de la festividad del 15 de agosto de este año 2019 ha abarcado el periodo comprendido entre el miércoles 14 y el domingo 18. Tradicionalmente durante esta festividad se realizan un gran número de desplazamientos concentrados en periodos muy breves de tiempo que hacen que aumenten los riesgos en carretera.

Este año no ha habido que lamentar víctimas mortales durante este periodo festivo, ni en el País Vasco, ni en Navarra. Sin embargo, justo el día anterior al inicio del puente festivo, el 13 de agosto a la noche, fallecía un motorista por accidente de tráfico en la A-636 a la altura de Olaberria.

En el caso de España, en cambio, la cifra de fallecidos durante el puente festivo ha duplicado la del año pasado y ha sido superior a las cifras de los tres últimos ejercicios al registrarse un total de 19 fallecidos.

## 9.- CONCLUSIONES

### BALANCE FAVORABLE CON MATICES

Tras dos ejercicios en los que hacíamos un balance que calificábamos como “agridulce”, durante este año 2019 debemos apuntar a un cierto optimismo que, en ningún caso, debe traducirse en una “bajada de guardia” o conformismo. En el RACVN consideramos que se debe trabajar en una serie de cuestiones que consideramos prioritarias para conseguir consolidar la disminución sistemática y progresiva de víctimas mortales en accidente de tráfico: renovar el parque de vehículos, mejorar y reparar la red de carreteras, las señales y las marcas viales, y trabajar en materia de formación, educación y sensibilización de todos los usuarios (sean conductores o no) sobre la seguridad vial y su papel y responsabilidad en la misma.

El RACVN quiere manifestar una vez más su profundo respeto por todas las víctimas de los accidentes de tráfico de este verano. Debemos tener en cuenta que detrás de cada cifra se encuentra un ser humano y su entorno familiar. Por esa razón, el simple hecho de que haya que contabilizar víctimas cada verano, por pequeña que pueda llegar a ser esa cifra, es motivo y razón suficiente para seguir trabajando para alcanzar el objetivo cero. En ningún caso podemos hablar de un balance positivo, siempre que se registren víctimas, debiendo matizar que, en todo caso será “menos negativo” o “favorable”.

Así pues, si analizamos los datos registrados en los diferentes territorios, podemos hablar en términos generales de un balance “favorable” debido a la disminución de víctimas, con ciertas cuestiones que son necesarias puntualizar.



El caso de España los datos son excepcionalmente favorables debido a que se ha vuelto a alcanzar la cifra mínima histórica de 220 fallecidos durante los meses de julio y agosto (que ya se alcanzó en el año 2014). Además esa cifra se ha registrado en un contexto diferente, en el que también se han superado el número de desplazamientos de largo recorrido de los últimos años (91,1 millones). Respecto al año pasado se han registrado 2,6 millones de desplazamientos más, mientras que el número de fallecidos se ha reducido en 40 (39 acorde con las cifras registradas en el cierre de nuestro balance de verano de 2018).

En el caso de Navarra, sólo ha habido que lamentar un fallecido por accidente de tráfico en el mes de julio, sin registrarse víctimas durante el mes de agosto. (En 2018 se registraron 5 fallecidos)

Algo diferente ha sido el caso del País Vasco (6 fallecidos) que, si bien es verdad que reduce en una el número de personas fallecidas respecto a 2018 (7 a cierre de nuestro balance de 2018 englobando los fallecidos en áreas interurbanas y urbanas), lo hace en un contexto en el que se han realizado menos desplazamientos que en el mismo periodo del ejercicio anterior, debido sobre todo a la celebración de la Cumbre del G7 que ha obligado a muchos conductores a realizar recorridos alternativos fuera de Euskadi para poder cruzar a frontera. Por territorios ha bajado el número de fallecidos en Álava (0) y Vizcaya (2), lo que supone una disminución de 1 fallecido en cada territorio, mientras que en Guipúzcoa se ha duplicado, pasando de 2 fallecidos en 2018 a 4 en 2019.

## AUMENTAN MOTORISTAS FALLECIDOS

Especialmente preocupante han sido los registros de motoristas fallecidos en carretera durante este verano. En el País Vasco (3) han supuesto la mitad de los fallecidos registrados este verano, mientras que en Navarra la única persona fallecida en accidente de tráfico ha sido también motorista. En el caso de España, 67 de los 220 fallecidos registrados han sido motoristas, lo que supone el 30,46% de los fallecidos. Atendiendo a los datos de la DGT, los motoristas, junto con los ciclistas son los únicos colectivos en los que han aumentado la cifra de fallecidos respecto al año anterior. Según datos de la DGT, durante los meses de julio y agosto 11 ciclistas perdieron la vida en accidente de tráfico (3 más que en 2018).

## ¿CUÁLES SON LAS CAUSAS?

Hay varios factores que han incidido en que los accidentes aumenten. Sin embargo, cada siniestro es distinto, como son distintas las causas que los provocan.

El análisis del contexto y las características de los accidentes son una buena herramienta para poder analizar qué es lo que ha ocurrido, y en la medida de lo posible remediar futuros siniestros para lograr la cifra que todavía hoy resulta utópica de 0 víctimas por accidentes de tráfico.

La lógica nos dice que cuantos más desplazamientos se produzcan, más fallecidos se registrarán. Sin embargo, aunque inevitablemente hay cierta relación, ésta no es 100% equivalente, sino que depende también de otros factores. Precisamente los datos registrados por la DGT en el conjunto de España así lo corroboran al alcanzarse la cifra mínima histórica de fallecidos con una cifra mucho más alta de desplazamientos que la de los últimos años.

Tal y como avanzábamos el año pasado la mejora de la situación económica ha propiciado que cada vez más conductores se animen a viajar en su automóvil. Sin embargo, los últimos coletazos de la recesión económica junto a la incertidumbre generada acerca del futuro del automóvil y las posibles restricciones ha fomentado que el parque de automóviles siga envejeciendo a un nivel alarmante, teniendo en cuenta que además en muchos casos no está bien mantenido. La situación económica también ha repercutido en que el tráfico de vehículos pesados (de mercancías) haya remontado y recuperado la estampa habitual de los camiones articulados poblando nuevamente las carreteras. Además, la liberalización de las autopistas de pago ha hecho que estos vehículos pesados circulen por las mismas, haciendo que su tráfico se incremente de manera notable, despoblando prácticamente las carreteras alternativas convencionales, pero saturando en varios momentos o produciendo un tráfico intenso en estas autopistas ahora gratuitas.



No debemos olvidar que durante la época estival se celebran fiestas patronales por todo el país que animan a que mucha gente acuda a ellas en sus vehículos particulares, y utilizan carreteras convencionales o comarcales que no siempre están en las mejores condiciones. Precisamente este tipo de desplazamientos protagonizó nuestra campaña del pasado verano.

La afluencia de visitantes extranjeros en verano está creciendo en los últimos años y a ello hay que añadir la tradicional oleada de vehículos, también extranjeros, que cada verano atraviesan el país de norte a sur al comienzo de las vacaciones y realizan el recorrido inverso al finalizarlas. En la mayoría de los casos los visitantes desconocen las lenguas autóctonas y tienen dificultades para entender las señales y marcas viales de la carretera.

Asimismo, la evolución de la tecnología y su abaratamiento ha hecho que el acceso a un smartphone sea relativamente sencillo. Sin embargo, ligado a la conducción supone un nuevo peligro ya que es causa de gran parte de los despistes al volante.

El factor humano es la principal causa de los accidentes de tráfico con víctimas mortales. Entre estas causas destacan el consumo de drogas y alcohol, la conducción temeraria y, de manera creciente, las distracciones por el uso del móvil.

Tal y como indicábamos al comienzo del apartado conclusiones, este verano han sido especialmente destacados los accidentes mortales de motoristas y también han remontado los de ciclistas... (Colectivos vulnerables). Esta situación hace necesaria una reflexión sobre la coexistencia entre distintos tipos de movilidad y un análisis de las causas que han estado detrás de cada uno de esos accidentes y del repunte de los mismos.

### EL PERFIL TIPO DEL FALLECIDO POR ACCIDENTE DE TRÁFICO EN VERANO

Varón de mediana edad (o en segundo lugar persona mayor de 65 años), que viaja en automóvil turismo durante el día, cuyo vehículo sale de la vía (debido al factor humano como principal causa: mirar el móvil, distraerse con cualquier otra cosa, cansancio o consumo de drogas...), y en el accidente sólo fallece él.

En el caso del País Vasco y Navarra habría que tomar en consideración un segundo perfil tipo de fallecido que sería el del motorista, varón de mediana edad, que viaja en su motocicleta de día y colisiona con otro vehículo y/o sale de la vía.

### TIPOLOGÍA DE ACCIDENTES MORTALES

Atendiendo a los datos de julio y agosto registrados por la DGT, podemos establecer que la mayoría de accidentes con víctimas mortales se pueden agrupar atendiendo a distintos parámetros:

El 70% (154) han fallecido en vías convencionales, lo que refuerza un año más la idea de que las autopistas y autovías, además de ser las vías más rápidas, son también las más seguras (en ellas han fallecido menos del 30% del total (66). Se han registrado un total de 220 fallecidos durante este verano en un total de 203 accidentes de tráfico de los cuales, el 69% han ocurrido en vías convencionales (140) y un 31% (63) en autopistas y autovías. La proporción no ha sido igual en el País Vasco y en Navarra. Sin embargo, consideramos que se tratan de excepciones que no marcan una tendencia en ambas comunidades.

Entre las distintas tipologías de accidentes, la salida de la vía repite un año más como causa principal de las muertes por accidente en carretera con el 47%, seguida de la colisión frontal (19%).

De las distintas formas de movilidad en carretera o vías que hay, un 44% viajaban en vehículos turismo. Sin embargo, hay que tener en cuenta que también se trata del medio de transporte más utilizado y el tipo de vehículo que más frecuenta las carreteras con diferencia respecto al resto. Sin embargo, la suma de los colectivos vulnerables (peatones, ciclistas, motoristas y usuarios de ciclomotor) ha sido de 91, lo que ha supuesto el 41%. (En 2018 también se registraron 91 fallecidos, que respecto al total supuso el 34%). Debemos tener en cuenta que los motoristas y los ciclistas han sido los únicos colectivos cuyas cifras de fallecidos han aumentado respecto al año pasado en 8 (un 28% más) y 3 personas (un 5% más), respectivamente.

En el caso del País Vasco, la mitad de los fallecidos viajaban en motocicleta (3 de las 6 víctimas registradas), aunque esto supone un descenso respecto a las cifras de 2018 en el que la cifra de motoristas fallecidos ascendió hasta 5.

En Navarra el único fallecido registrado durante los meses de julio y agosto ha sido un motorista.

En cuanto a las franjas horarias, la mayoría de los siniestros mortales se han registrado durante el día (139 víctimas que suponen el 63%). Desglosando los datos, el 28% del total (62 fallecidos) se ha registrado entre las 7:00 y las 14:00 horas, mientras que el 35% (77) se ha registrado entre las 14:00 y las 20:00 horas. Durante el atardecer, noche y madrugada, entre las 20:00 y las 7:00 horas se ha registrado el 37% de los fallecidos (81).

En esta franja horaria se han registrado menos víctimas mortales que durante el día, a pesar de que se trata de las horas más peligrosas para conducir por la falta de luz, el retorno de las fiestas o el cansancio. No obstante, debemos tener en cuenta que la cantidad de desplazamientos realizados es mucho menor que durante el día. Sin embargo, aunque se hayan registrado menos fallecidos, debemos llamar la atención sobre la peligrosidad y los factores de riesgo en esa franja horaria.

La estadística por géneros sigue presentando que el perfil mayoritario de los fallecidos en carretera corresponde a hombres con un 79% (173). En este tipo de accidentes, prácticamente en todos los casos, tanto en el conjunto de España como en el País Vasco y Navarra, sólo ha fallecido el conductor.

Atendiendo a la edad de las víctimas durante el verano de 2019, el grupo que más fallecidos suma es el de mediana edad, que está comprendido entre los 45 y los 55 años. Con 44 fallecidos suponen el 20% del total. A este grupo le sigue el de mayores de 65 años con 38 fallecidos (17%), que repite en 2019 como segundo grupo de edad con más fallecidos. En 2018 supuso el 18% (46 víctimas), solo superado por el grupo de edad de jóvenes de entre 25 y 34 años, que sumó 47 víctimas mortales (19%).

## **LA CUMBRE DEL G7, UN BUEN OPERATIVO Y UN COMPORTAMIENTO EJEMPLAR DE LOS VECINOS**

La Cumbre del G7, celebrada en Biarritz, ha condicionado el tráfico de tránsito internacional durante este verano. Ante el anuncio de cortes y grandes retenciones en la frontera de Irún, la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, en colaboración con la DGT, activó un plan para responder a las afecciones derivadas de la Cumbre, teniendo en cuenta además que este evento se celebraba coincidiendo con uno de los fines de semana de mayor tránsito de vehículos debido a la Operación Retorno. Se reforzó la señalización y las acciones informativas, se mantuvo un canal de información, se reforzó la presencia de agentes de tráfico, y se desvió parte del tráfico por recorridos alternativos, que aunque supuso la realización de un número mayor de kilómetros evitó que las retenciones en la frontera se magnificasen.

De forma inevitable la Cumbre ha producido afecciones y molestias, tanto a los usuarios de automóviles y de vehículos de transporte como a los vecinos de las localidades fronterizas, cuya actividad y rutina ha sido afectada, en algunos casos causando perjuicios económicos. Sin embargo, debemos hacer un análisis positivo de cómo se ha gestionado desde las direcciones de tráfico los cortes y afecciones en la frontera y sobre todo la actitud de los agentes de tráfico y de los vecinos de los municipios fronterizos (vecinos de Hendaya que trabajan al otro lado de la frontera y al revés), que incluso han abandonado su residencia habitual para residir en casa de familiares o amigos durante los días de la Cumbre y evitar así el paso fronterizo.

## NUEVAS FORMAS DE MOVILIDAD

El año pasado en nuestro informe ya destacábamos como novedad las nuevas formas de movilidad, que comenzaron a verse especialmente durante ese verano, entre las que destacaban los patinetes eléctricos, cada vez más comunes en nuestras ciudades.

En el informe de 2018 hacíamos hincapié en la necesidad de una normativa con el objetivo de garantizar la fluidez del tráfico, el uso racional del espacio limitado y la seguridad vial. En el RACVN entendíamos que era imprescindible que la norma estuviera bien redactada y que fuera concisa para que no quedasen cuestiones que pudieran dar lugar a situaciones ambiguas o a malas interpretaciones. Un año después, sabemos que esa responsabilidad ha recaído en los ayuntamientos, en ausencia de una norma general unificada. Asimismo, en el RACVN entendemos que una vez desarrolladas las normas municipales, se deberían establecer una serie de cuestiones mínimas que pudieran estandarizarse y ser comunes a todos ellos y sobre todo se debe comenzar a informar, formar sobre esa normativa y en última instancia multar a los usuarios que no la cumplan.

## EL CRECIMIENTO DEL TRÁFICO EN LA AP1 AL PASAR A SER GRATUITA

La AP1 ha vuelto a estar de actualidad debido a la saturación de vehículos que está soportando, especialmente de tráfico pesado. Antes de la desaparición de los peajes, la alternativa a esta vía ha sido la N1, que soportaba una gran intensidad de tráfico que le hacía ser peligrosa.

En el RACVN entendimos que era necesario realizar un estudio sobre la idoneidad y viabilidad de la situación del momento y las posibles alternativas. Entre todas ellas, finalmente se ha optado por eliminar el peaje. Aunque la medida parece que sólo trae ventajas para los usuarios, se están produciendo unos efectos negativos que son necesarios abordar.

La eliminación del peaje ha hecho que prácticamente todos los conductores se decanten por la AP1, por lo que la situación se ha revertido. Es decir, si antes estaba saturada la N1, ahora lo está la AP1.

Si bien es verdad que el adelantamiento a camiones resulta menos peligroso en una autopista que en una carretera convencional, al aumentar la afluencia de tráfico, la seguridad en la AP1 ha descendido. Además, una mayor afluencia de tráfico pesado en una carretera supone un mayor deterioro de la misma y la necesidad de un mantenimiento mayor.

De manera contraria, la N1 ha quedado prácticamente en desuso, salvo los desplazamientos que se pueden realizar de unos municipios a otros (la AP1 no está conectada con los pueblos que atraviesa, a excepción de Miranda de Ebro, Pancorbo y Briviesca). La afluencia de vehículos en la N1 ha bajado de manera drástica, creando una desertización de zonas donde antes había tráfico, afectando a la actividad comercial de estos lugares.

En el RACVN creemos que algunas de las medidas interesantes que se podrían adoptar pasarían por desviar el tráfico pesado por la antigua N1 en periodos de grandes aglomeraciones de tráfico, cuando circulen por la AP1, prohibir el adelantamiento entre camiones, mejorar la N1 y eliminar sus puntos peligrosos para convertirla en una alternativa segura y atractiva a la AP-1 e incluso crear en la vieja carretera un tercer carril central, en el que a intervalos regulares, se utilizase alternativamente para cada uno de los dos sentidos, posibilitando así los adelantamientos seguros en uno y otro sentido, sin necesidad de invadir el carril contrario, etc.



## UN VERANO CAÓTICO EN MATERIA DE TRÁFICO EN DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN

Especialmente llamativo y preocupante nos ha parecido el caso de la capital guipuzcoana. La tónica del verano ha sido la de un completo caos circulatorio, con un gran número de obras por todos los rincones de la ciudad que se han traducido en cortes de calles o estrechamientos. A todo esto se ha sumado una gran afluencia de visitantes nacionales y extranjeros, que en muchos casos hacían caso omiso a las señales de tráfico, bien por desconocimiento, por el deterioro de las marcas viales, por cuestión de comprensión por no conocer nuestros idiomas. O también por una sensación de impunidad o pasotismo. El lamentable panorama diario se reflejaba en las colas para acceder a los parkings de la ciudad cuando lucían el cartel de completo, los usuarios dando vueltas para poder encontrar otro acceso u otro parking, turismos circulando por los carriles taxi-bus. Las bicicletas también han sido protagonistas del caos. No ha sido difícil ver ciclistas por las aceras, por los carriles taxi-bus o por la carretera en paralelo a los carriles bici o bidegorris, saltándose en muchos casos los semáforos, con el riesgo que supone.

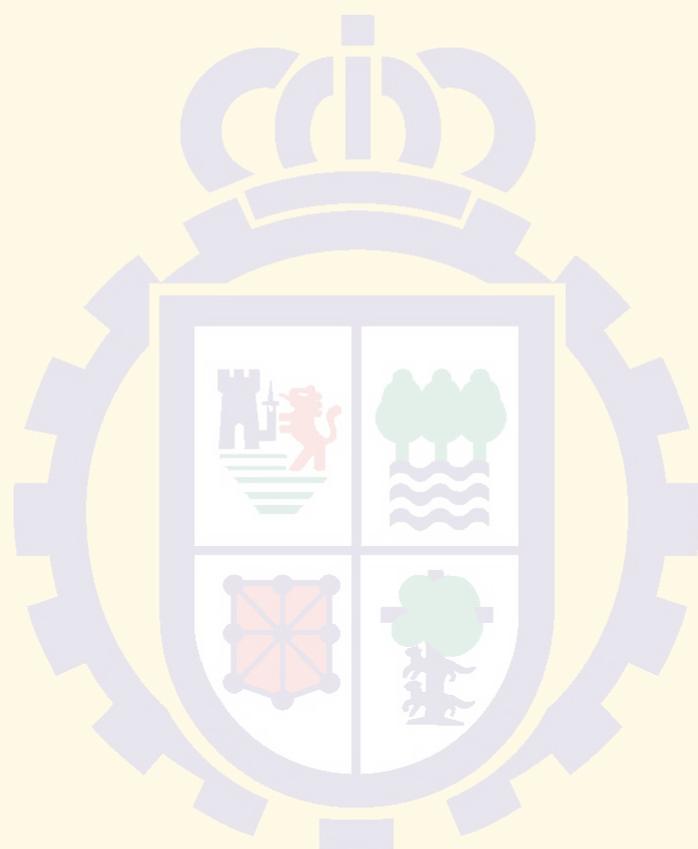
Durante este verano se puso en marcha una campaña del Ayuntamiento que motivaba que los usuarios dejaran su coche en casa y se movieran andando, en bicicleta o en transporte público. Sin embargo hemos echado en falta acciones más efectivas, como la creación de parkings disuasorios (de verdad) en las afueras de la ciudad, la señalización de estos, la creación de autobuses lanzadera y un trabajo coordinado con la oficina de turismo de la ciudad y con Basquetour, con Bidegi, con los hoteles de la ciudad y con las operadoras turísticas orientado a informar a los turistas y visitantes sobre esos supuestos parkings. Eso entre otras medidas, que no deben pasar en ningún caso por acciones que consideramos equivocadas como son el establecimiento de más restricciones en el centro de la ciudad, el estrechamiento de las calles, favorecer que los visitantes den vueltas y más vueltas por el centro de la ciudad en busca de sitios, el establecimiento de pivotes metálicos para delimitar accesos o las aceras (que son un verdadero peligro para las personas invidentes y los usuarios de las bicicletas y las motos) y un largo etcétera.

Otra de las situaciones, sobre la que ya hemos advertido con anterioridad y que además se ha intensificado durante el verano, ha sido la correspondiente a los colapsos en la Avenida de la Libertad. Esta arteria soporta un gran tráfico de vehículos, con dos carriles por sentido que quedan limitados para soportar el tráfico, especialmente en horas punta. Gran parte de esa afluencia de tráfico se corresponde con el transporte público (autobuses urbanos e interurbanos). Por esa razón, no entendemos cómo los autobuses que unen la ciudad con otras zonas de Guipúzcoa (las líneas de Lurraldebus), realizan paradas de media o larga duración, o de regulación de horarios, en esta vía en la que no existen apartaderos específicos como los que se observan en la Plaza Guipúzcoa para otras líneas.



En el RACVN creemos que para evitar los colapsos en la Avenida, estos autobuses podrían realizar sus paradas en la estación de autobuses y si, pese a ser nueva, no cuenta con una capacidad suficiente, se podría adecuar y utilizar el espacio de las dársenas de la antigua estación de PIO XII (hoy un espacio que consideramos que está infrautilizado). En esta segunda estación, los autobuses que ahora realizan sus paradas de cabecera de línea o de regulación de tiempos en la Avenida, podrían hacer lo propio sin colapsar el tráfico y sin anular ninguno de los carriles. Además, los usuarios de las líneas de estos buses estarían perfectamente conectados con cualquier punto de la ciudad, ya que podrían hacer transbordo, gracias a la tarjeta Mugi, con cualquiera de las líneas municipales de D-BUS que desde la calle Sancho el Sabio llegan a prácticamente todas las zonas de la ciudad.

En el RACVN consideramos que la situación del tráfico durante el verano en la capital guipuzcoana ha sido tan caótica que la abordaremos con una mayor profundidad al margen de este documento en otro diferenciado y centrado en esta cuestión. Queremos realizar un análisis de la situación actual, las últimas medidas y propuestas del Ayuntamiento y las situaciones existentes que necesitan una actuación y mejora. En ese documento también incluiremos una serie de propuestas del club automovilista que creemos que pueden ser útiles (como es la descrita en el anterior párrafo), para aumentar el nivel de seguridad de todos los usuarios y partícipes de la movilidad y para hacer un uso racional del espacio limitado. Queremos proponer alternativas que no pasen por las restricciones y el dificultar la vida de las personas para favorecer un tráfico fluido (que a su vez hace que disminuyan las emisiones).



**RAC**  
VASCO NAVARRO



**Son muchas las ventajas de las que disfrutas por ser socio del RACVN**



@RACVascoNavarro

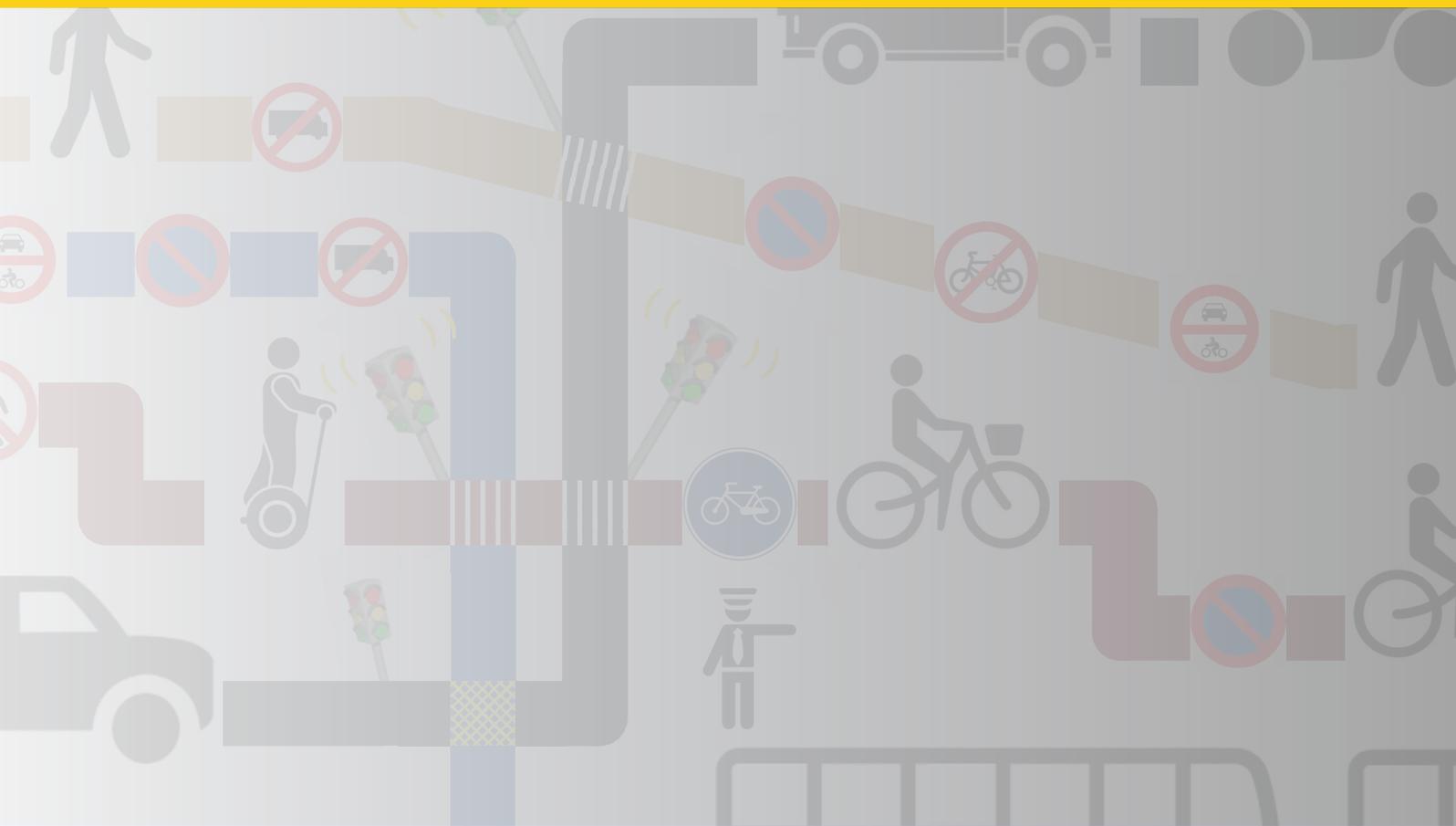


racvasconavarro

Socios / Seguros  
Noticias

[www.racvn.net](http://www.racvn.net)

📞 902 34 34 35



## INFORME RACVN: SEGUIMIENTO DEL VERANO 2019

Campaña de Verano RACVN

[WWW.RACVN.NET](http://WWW.RACVN.NET)

