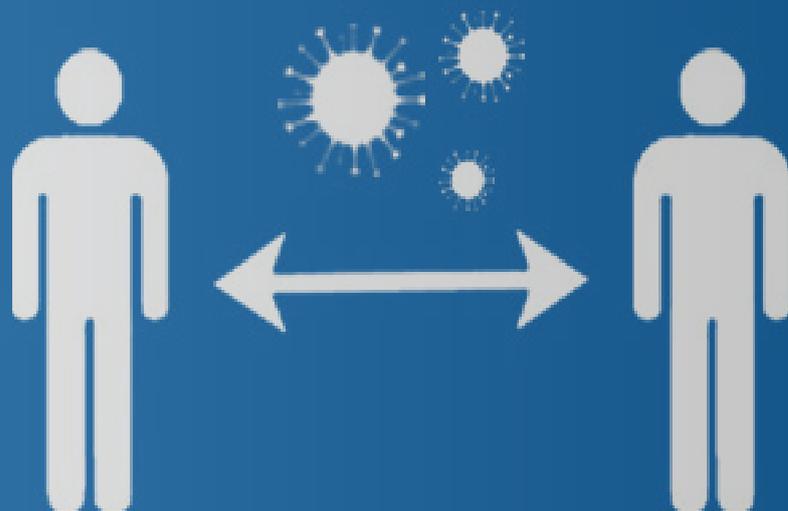


INFORME RACVN: SEGUIMIENTO DEL VERANO 2020

Campaña de Verano RACVN





RAC
VASCO NAVARRO

ÍNDICE

1.- INTRODUCCIÓN

2.- CAMPAÑA DE VERANO RACVN 2020

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.- LA FESTIVIDAD DEL 15 DE AGOSTO

9.- CONCLUSIONES

1.- INTRODUCCIÓN

Tradicionalmente, durante la época estival, cambia la dinámica de conducción. Se realiza 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.

Sin embargo, este año se han roto todos los esquemas tradicionales. La presencia de la Covid19, su afección a la vida ordinaria de los ciudadanos y a la economía, así como las restricciones en el ámbito estatal e internacional, han afectado también, de manera inevitable, a los desplazamientos que se producen durante la época estival. Este año es completamente anómalo, por lo que la realización de cualquier previsión previa ha resultado prácticamente imposible.

El verano comenzaba marcado la denominada “nueva normalidad” que dejaba atrás, aunque no en el olvido, el confinamiento y las posteriores fases de desescalada. Los meses de parón económico y el aislamiento internacional, vinculados al confinamiento, han condicionado, como es lógico, el verano de los ciudadanos, ya sea por motivos económicos, de salud o por ambos, sin olvidar las miles de personas que han fallecido tras haberse contagiado. Asimismo, las fiestas patronales y municipales, propias del verano, se han suspendido, por motivos de seguridad en prácticamente todos los lugares, aunque en algunos casos se haya querido realizar unos “sucedáneos” de fiestas, denominados “las no fiestas”, con actividades que evocasen el carácter festivo del momento, pero evitando aglomeraciones, con mayor o menor éxito. Desafortunadamente, también han sido noticia los botellones, fiestas y aglomeraciones realizadas al margen de la ley por jóvenes y no tan jóvenes, que han puesto de manifiesto la falta de compromiso, concienciación y responsabilidad por parte de muchos ciudadanos. Por último, el contexto internacional también ha condicionado el verano, especialmente el cierre de fronteras de Marruecos, que ha impedido que miles de ciudadanos, procedentes de Francia y de otros países europeos, crucen la península para visitar sus lugares de origen y a sus familiares. También ha disminuido de

manera drástica el número de turistas extranjeros que nos han visitado este verano.

En el informe del pasado ejercicio, en esta misma sección, recordábamos que 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. Sin embargo, durante los últimos ejercicios hemos recuperado e incluso superado 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.

Precisamente, el año pasado, a nivel estatal, se batían dos records. Por una parte, el verano (julio-agosto) con mayor número de desplazamientos de largo recorrido realizado de la última década (91,16 millones) y el menor registro de víctimas de la serie histórica (220), tan solo igualado anteriormente en el año 2014.

Este año, tal y como mostramos en el informe, la cifra de fallecidos ha alcanzado un nuevo record histórico de mínimos, aunque se haya producido en un contexto completamente excepcional en el que se han producido muchos menos desplazamientos que en los años anteriores. Quizás sea, de manera entrecomillada, el único de los efectos positivos de la pandemia, que poco tiene de buena, y que realmente ha producido muchas más víctimas mortales por contagio, que las que se han evitado por accidente de tráfico. En cualquier caso, este nuevo descenso en el número de fallecidos por accidente de tráfico y el protagonismo constante de la pandemia no debe hacer que descuidemos la seguridad vial y todas las cuestiones relacionadas con la misma.

Alzanza la cifra de cero fallecidos en accidentes de tráfico debe seguir siendo el horizonte de trabajo que debemos perseguir las instituciones públicas y otras organizaciones, como el Real Automóvil Club Vasco Navarro (RACVN).

La Campaña de Verano del RACVN, nace con el objetivo de contribuir a la causa. Pretende recordar y concienciar a los usuarios aspectos importantes a tener en cuenta para viajar de forma segura.

El RACVN, año tras año recuerda aspectos fundamentales para viajar de manera segura, pero en cada ocasión se centra y destaca un aspecto concreto, en base a la información obtenida de los años anteriores y a los sucesos de la actualidad. 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. En este informe, en un apartado específico se explica en qué ha consistido la Campaña de Verano del RACVN 2020 y los aspectos concretos de este ejercicio.

Un año más, nos encontramos con problemas a abordar que se han convertido ya en “tradicionales”, que siguen sin estar resueltos y que en algunos casos, ahora más que nunca son necesarios resolver y que se pueden resumir en los siguientes grandes grupos:

- La situación del parque de automóviles, su envejecimiento y todas las cuestiones relacionadas con ésta.

- La necesidad de renovar y mejorar el estado de las carreteras y su señalética.

- El auge de las nuevas tecnologías, el móvil, la conectividad smart y el uso indebido de estas tecnologías como causa de los accidentes.

- La conducción bajo los efectos del alcohol y drogas y los excesos de velocidad.

- La accidentalidad registrada entre los usuarios de las motocicletas.

- Las nuevas formas de movilidad y su convivencia especialmente en el entorno urbano (vacíos legales, desconocimiento de la norma, ausencia de medidas, permisibilidad, etc).

- Una crítica injustificada hacia el automóvil privado en general y la tesitura de ponerle todo tipo de trabas.

- Una doble moral respecto al automóvil en las instituciones: se ensalza como sector fundamental para la economía y se elogian los planes de estímulo y los crecimientos en fabricación y ventas y al mismo tiempo se le ponen cada vez más trabas para su uso y posesión.

- Medidas absurdas como el Bilbao 30 que no sólo no ayuda a la ciudad ni a los ciudadanos, sino que perjudica la movilidad.



2.- CAMPAÑA DE VERANO RACVN 2020

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 2020 se ha denominado “Un verano para no bajar la guardia, respetar las distancias de seguridad y descubrir nuevos lugares en el País Vasco, Navarra y la España vaciada”. Tal como indica el propio nombre se ha centrado en tres aspectos: que la presencia y el peligro del virus no descuide la atención que debemos mantener en la carretera, la relevancia de la distancia de seguridad con un doble sentido, entre personas para evitar la propagación del virus, y entre vehículos para evitar golpes por colisión, y por último, la oportunidad de descubrir lugares de proximidad a los que llegar en nuestro vehículo, evitando zonas de aglomeración, buscando alternativas seguras y contribuyendo a paliar los daños económicos provocados por la caída de turistas extranjeros en nuestro entorno más próximo.

La presencia del virus ha condicionado la vida ordinaria de las personas y con ella también los desplazamientos que se han realizado durante la época estival. Al comienzo del verano, tal y como indicaba la Dirección General de Tráfico, la incertidumbre sobre la previsión en el número de desplazamientos de largo recorrido que se iban a realizar durante el verano era total. No obstante, era lógico apuntar a que se produjese una disminución de los mismos, tal y como finalmente ha ocurrido.



Arriba izqda: Cartel Campaña Verano 2019 y detrás cartel de la Campaña de Verano 2018 y la Campaña de ciclistas y motoristas de 2017
Lado derecho: Cartel Campaña 2020

¡viaja con seguridad!

Campaña de Verano RACVN 2020

UN VERANO PARA...

no bajar la guardia, respetar la distancia de seguridad

Y DESCUBRIR NUEVOS LUGARES
EN EL PAÍS VASCO, NAVARRA
Y LA ESPAÑA VACIADA

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 realiza 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:

- La Campaña de Verano RACVN y aspectos relacionados con ésta.
- Cuestiones curiosas por las que los automovilistas y acompañantes pueden ser sancionados.
- Qué aspectos debemos tener en cuenta en nuestro vehículo cuando el calor azota y cómo afecta el calor al propio automóvil.
- El Paseo de la Concha, muy estrecho para autobuses. El RACVN recordó que el pasado verano ya alertó sobre esta cuestión.
- La detección y alerta sobre un cruce confuso con alto riesgo de multa en el Centro de San Sebastián.
- La felicitación al Consistorio donostiarra por su rápida actuación en el cruce confuso.
- La puesta en valor del automóvil como medio de transporte seguro contra el coronavirus.
- La puesta en valor del automóvil como pilar fundamental de la economía y la doble moral de la Administración.
- La puesta en valor de la iniciativa del autobús lanzadera y el parking disuasorio de Illumbe en San Sebastián.
- La réplica a la propuesta de Kalapie de eliminar los semáforos en la ciudad y establecer más sobresaltos.
- La crítica a la medida de establecer el límite 30km/h en todas las vías de Bilbao y aspectos relacionados con la medida.
- Describimos cómo afecta la medida Ciudad 30km/h produciendo efectos contrarios a los pretendidos.
- Describimos cuáles son las multas a las que los usuarios se pueden exponer con el cambio de limitación de velocidad.



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 significativamente los viajes en automóvil debido a la crisis. Al disminuir el número de movimientos se redujeron 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 2020 (julio y agosto) comenzaba en la Comunidad Autónoma del País Vasco con una incertidumbre total en lo que a la previsión del número de desplazamientos se refiere, al igual que sucedía en el caso estatal. Debemos tener en cuenta que la época estival comenzaba con las fronteras de Marruecos cerradas, lo que imposibilitaba que muchos ciudadanos pudiesen cruzar la Península Ibérica, procedentes de Francia, para llegar a sus lugares de origen en Marruecos u otros países del norte africano. En 2019 la previsión del número de desplazamientos de tránsito internacional fue de 1,87 millones, (un 2,5% más que el 2018). Sin embargo, finalmente ese tránsito se vio reducido en un 1%, debido a los desvíos y recorridos alternativos que se produjeron con motivo de la Cumbre del G7 a finales de agosto en Biarritz.



Fuente: Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (Trafikoa)

INFORME RACVN: SEGUIMIENTO DEL VERANO 2020

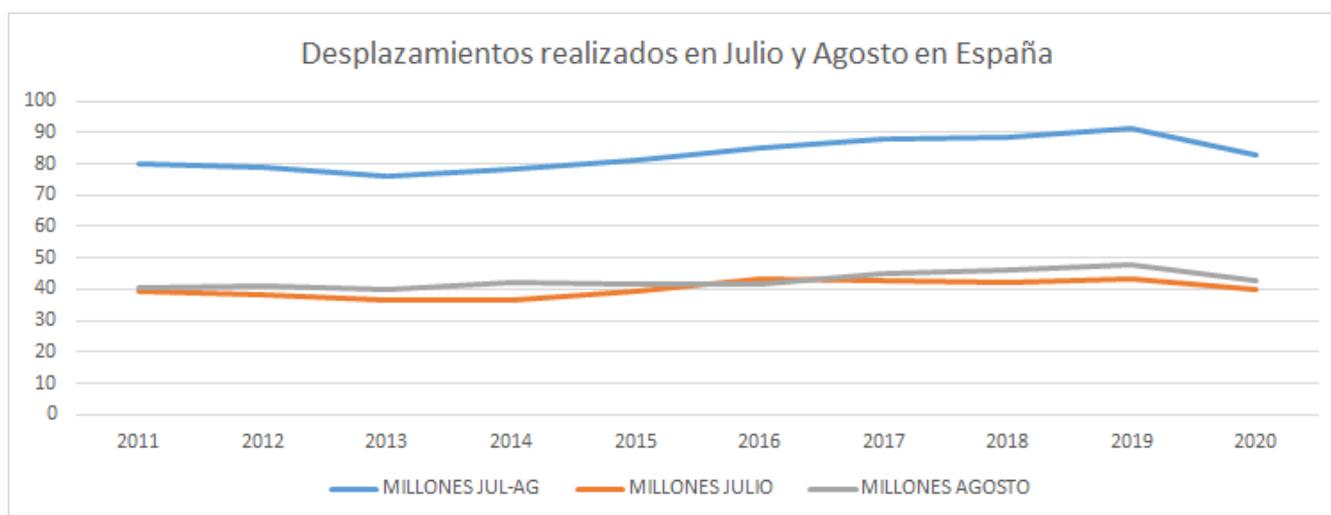
Campaña de Verano RACVN

En el caso de España el número de desplazamientos que se han realizado durante este verano, la cifra ha sido menor que la de los desplazamientos realizados durante los cuatro últimos años. Sin embargo, resulta llamativo que, pese a encontrarnos en mitad de una pandemia, la cifra de desplazamientos supera las del verano de 2015 y los cuatro anteriores. Este año, en el conjunto del Estado se han realizado 8,3 millones de desplazamientos de largo recorrido menos que el año pasado.

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 2020. Éstos han ido aumentando durante los últimos años, desde 2014, mientras que entre 2011 y 2013 se redujeron respecto a su 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
2020	82,8	40,2	42,6

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 (criterio DGT) . 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 (Criterio Trafikoa). 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 2020 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.

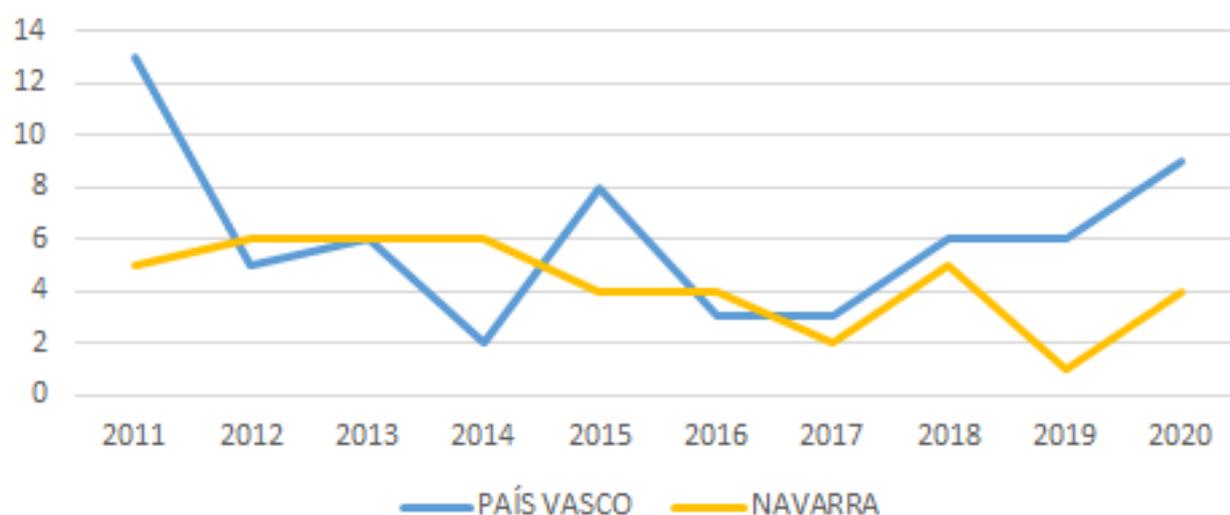
Analizando los datos correspondientes a las cifras de fallecidos en accidente de tráfico durante el verano de 2020 y comparándolas con los dos años anteriores, podemos apreciar que el número de víctimas ha disminuido en España (18 personas menos que en 2018) hasta alcanzar un nuevo mínimo histórico. Hay que tener en cuenta el descenso en el número de desplazamientos provocado por la pandemia. Sin embargo, en el País Vasco y Navarra, las cifras de fallecidos han aumentado respecto al ejercicio anterior (3 más en el País Vasco y 3 más en Navarra), pese a la disminución del número de desplazamientos, lo cual hace que estos repuntes sean todavía más preocupantes.

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.

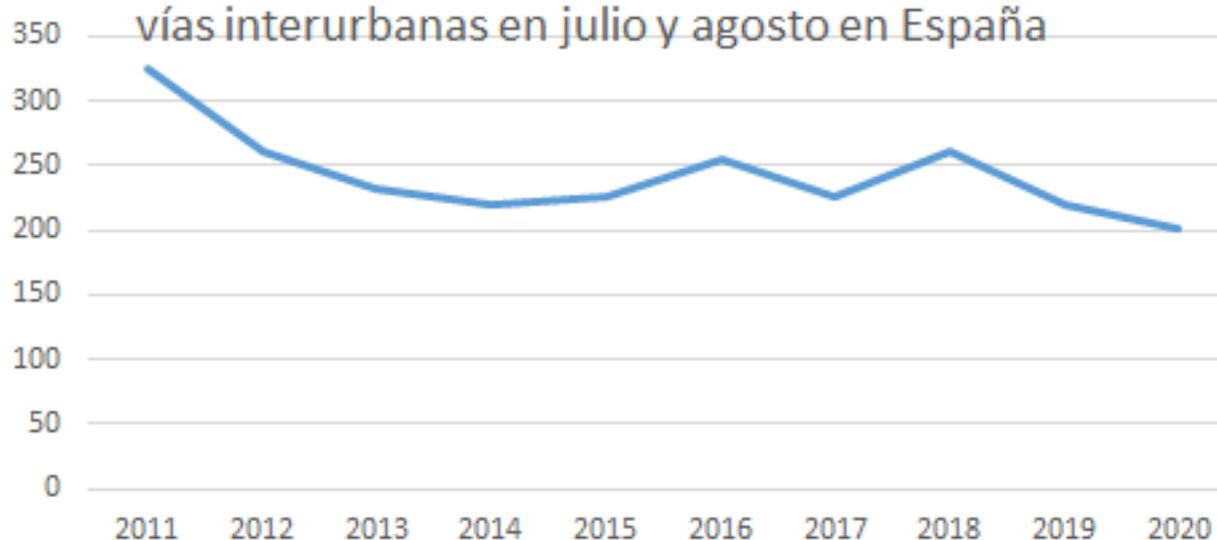
	FALLECIDOS VÍAS INTERURBANAS (JULIO-AGOSTO)										
	JULIO-AGOSTO										
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
ÁLAVA	2	1	0	0	1	1	0	1	0	0	
GUIPÚZCOA	6	1	3	1	7	1	2	2	4	6	
VIZCAYA	5	3	3	1	0	1	1	3	2	3	
PAÍS VASCO	13	5	6	2	8	3	3	6	6	9	
NAVARRA	5	6	6	6	4	4	2	5	1	4	
ESPAÑA	324	260	233	220	226	255	225	260	220	202	

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 la evolución es favorable respecto al año anterior. En el caso del País Vasco y de Navarra el número de fallecidos por accidente de tráfico en vías interurbanas han aumentado respecto al ejercicio anterior.

A continuación, se muestran los datos correspondientes a cada territorio, comunidad autónoma y al conjunto del Estado, en base al criterio DGT (fallecidos interurbanos), mes a mes.

FALLECIDOS VÍAS INTERURBANAS (JULIO)			
	JULIO 2018	JULIO 2019	JULIO 2020
ÁLAVA	1	0	0
GUIPÚZCOA	1	1	3
VIZCAYA	1	1	3
PAÍS VASCO	3	2	6
NAVARRA	4	1	4
ESPAÑA	129	119	114

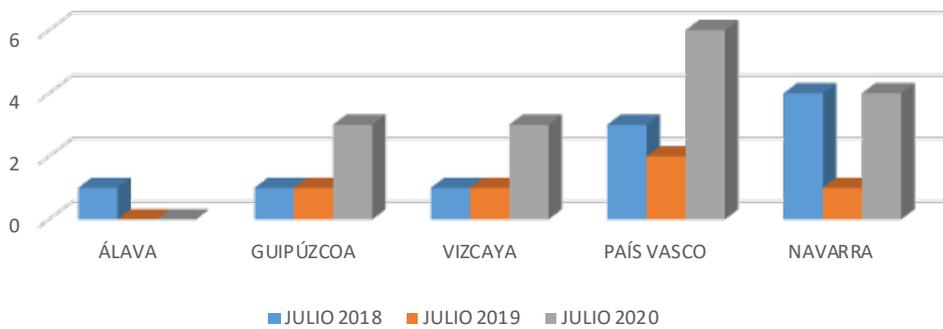
FALLECIDOS VÍAS INTERURBANAS (AGOSTO)			
	AGOSTO 2018	AGOSTO 2019	AGOSTO 2020
ÁLAVA	0	0	0
GUIPÚZCOA	1	3	3
VIZCAYA	2	1	0
PAÍS VASCO	3	4	3
NAVARRA	1	0	0
ESPAÑA	131	101	90

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

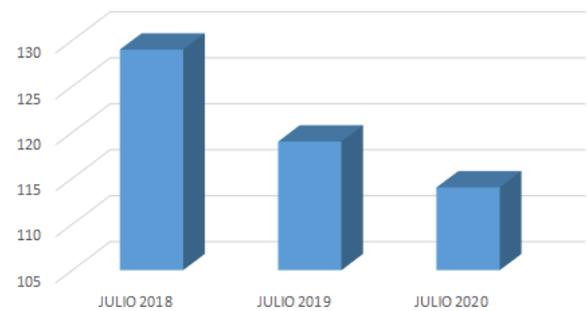
En España disminuye el número de fallecidos por accidente de tráfico en vías interurbanas, mientras que en el País Vasco y Navarra han aumentado respecto al año pasado.

En términos generales se puede decir que julio ha sido más lesivo que agosto, pese a que, según la DGT, se han realizado menos desplazamientos en julio que en agosto. Tanto en el País Vasco, como en Navarra y en el conjunto de España, se han registrado más fallecidos por accidente de tráfico en julio que en agosto. El caso de Navarra, en agosto no hubo que lamentar ningún fallecido. Dentro del País Vasco, por territorios, en Álava y Vizcaya tampoco se contabilizaban víctimas mortales durante el mes de agosto, mientras que en Guipúzcoa se registró el mismo número de víctimas que el mes anterior (3). Además, en Álava tampoco hubo accidentes mortales en julio.

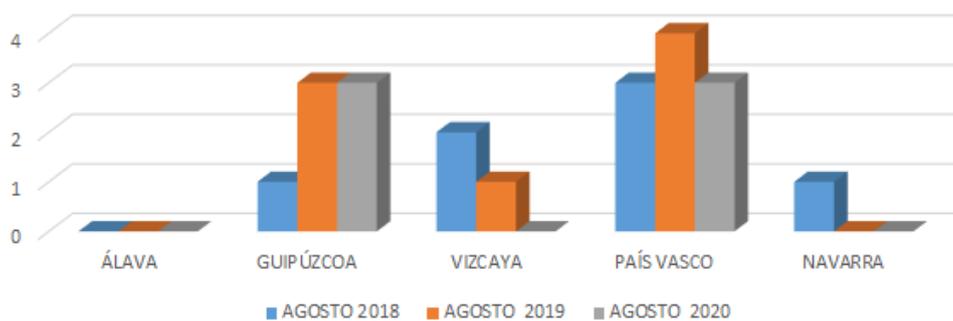
Fallecidos en vías interurbanas en el País Vasco y Navarra en julio



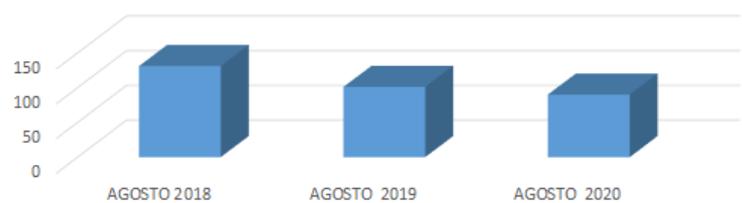
Fallecidos en vías interurbanas en España en julio



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



Fallecidos en vías interurbanas en España en agosto



VÍCTIMAS MORTALES 2020

9 País Vasco
4 Navarra
5 España

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

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

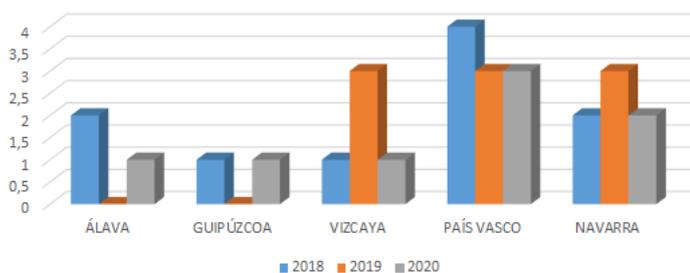
4.3.- Fallecidos en septiembre

Las cifras indicadas en la parte superior de esta página no incluyen las del mes de septiembre porque las direcciones de tráfico no incluyen sus respectivas campañas estivales. El RACVN considera de interés incluir las cifras correspondientes a septiembre en su informe/balance. Acorde con los datos registrados por la Dirección General de Tráfico (DGT) en áreas interurbanas, en el País Vasco se han registrado las mismas cifras del pasado ejercicio (3), mientras que en Navarra se ha reducido en una víctima (2) y en España han aumentado en (5), rompiendo con la tónica favorable de los meses de julio y agosto.

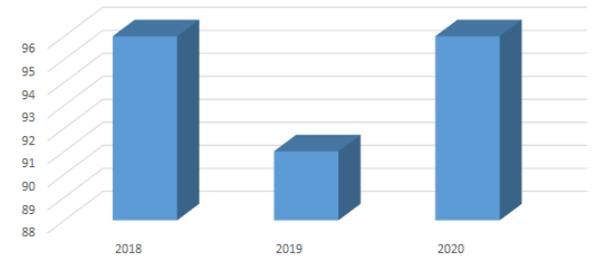
FALLECIDOS VÍAS INTERURBANAS (SEPTIEMBRE)			
	2018	2019	2020
ÁLAVA	2	0	1
GUIPÚZCOA	1	0	1
VIZCAYA	1	3	1
PAÍS VASCO	4	3	3
NAVARRA	2	3	2
ESPAÑA	96	91	96

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

Fallecidos en vías interurbanas en septiembre



Fallecidos en vías interurbanas en España en septiembre



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				
	2019	VÍA URBANA	2020	VÍA URBANA
ÁLAVA	0	0	0	0
GUIPÚZCOA	4	0	6	0
VIZCAYA	2	0	4	1
PAÍS VASCO	6	0	10	1

FALLECIDOS URBANAS+ INTERURBANAS (SEPTIEMBRE) PAÍS VASCO				
SEPTIEMBRE				
	2019	VÍA URBANA	2020	VÍA URBANA
ÁLAVA	1	1	1	0
GUIPÚZCOA	2	2	1	0
VIZCAYA	4	1	2	0
PAÍS VASCO	7	4	4	0

TOTAL FALLECIDOS JULIO+AGOSTO+SEPTIEMBRE				
URBANOS E INTERURBANOS				
	2019	VÍA URBANA	2020	VÍA URBANA
ÁLAVA	1	1	1	0
GUIPÚZCOA	6	2	7	0
VIZCAYA	6	1	6	1
PAÍS VASCO	13	4	14	1

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 14 personas en el País Vasco en accidente de tráfico, lo que supone 1 más que el año pasado y dos más que en 2018.

Siguiendo ese criterio, en ningún territorio histórico se ha reducido la cifra respecto al 2019. En Álava y Vizcaya se repiten y en Guipúzcoa ha aumentado.

Tan solo se ha registrado una víctima mortal en área urbana (en Vizcaya en agosto) frente a las 4 registradas en 2019.

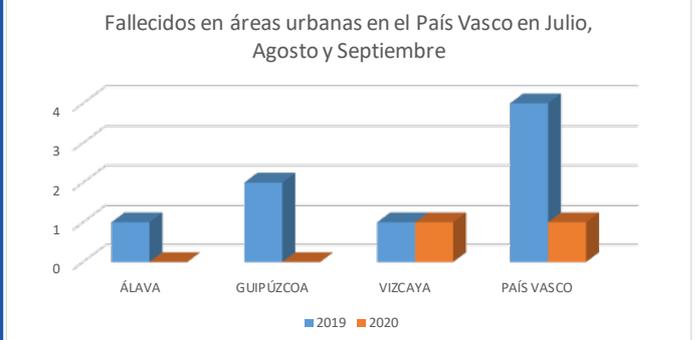
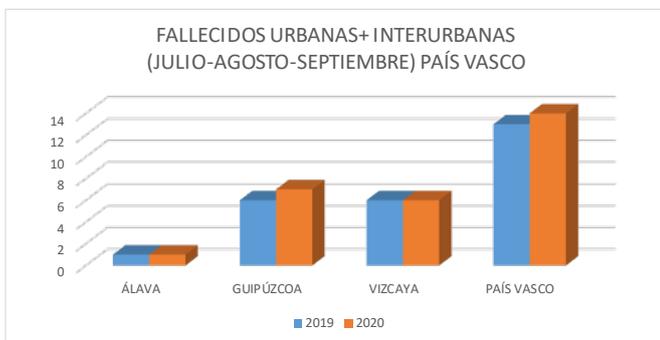
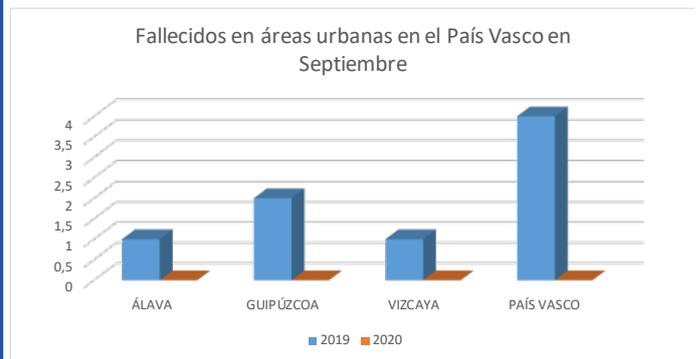
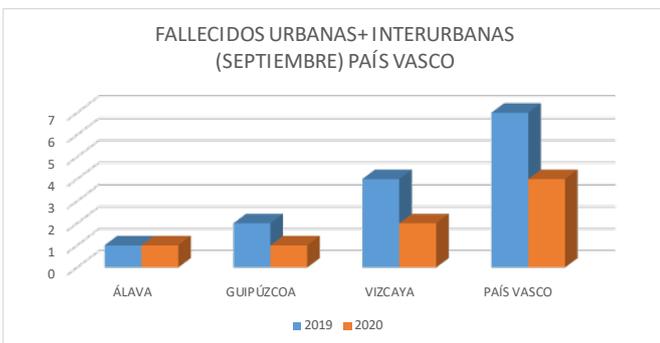
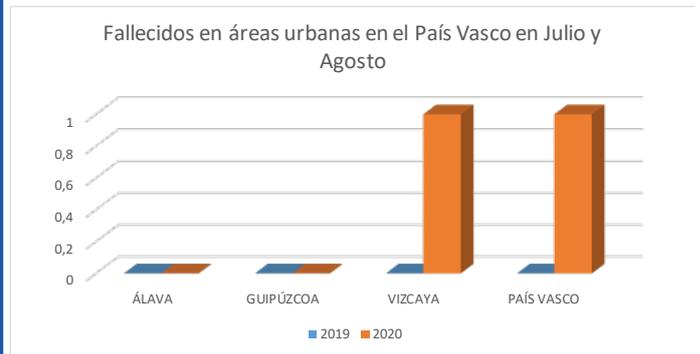
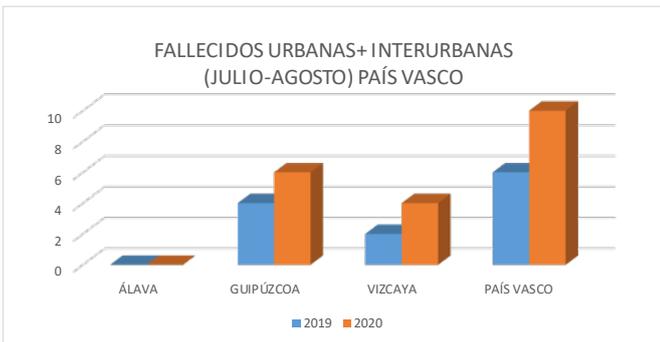
VÍCTIMAS MORTALES
EN EL PAÍS VASCO

10 JULIO
AGOSTO

14 JULIO
AGOSTO
SEPTIEMBRE

POR ACCIDENTES DE TRÁFICO EN VÍAS URBANAS E INTERURBANAS (CRITERIO TRAFIKOA)

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 14 personas por accidente de tráfico en el País Vasco (13 en áreas interurbanas y 1 en urbanas), produciéndose un descenso del número de personas fallecidas en áreas urbanas respecto al año pasado (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 2019 en 1 persona y dos respecto a 2018.



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. La tónica de los últimos años refleja que, año tras año, el número de desplazamientos ha ido creciendo, mientras que el número de fallecidos ha ido reduciéndose, salvo en años puntuales que constituyen una excepción. Este año, la pandemia ha roto con la tendencia creciente del número de desplazamientos. La cifra de fallecidos ha decrecido nuevamente (18 menos que en 2019) hasta alcanzar un nuevo record histórico.

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
2019	220	91,1
2020	202	82,8

ESPAÑA

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)



Este año los desplazamientos han caído significativamente debido a la pandemia. La cifra de fallecidos en accidente de tráfico ha decrecido, siguiendo con la tendencia de los últimos años y ha marcado un nuevo record de mínimos en España.

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)		
	2019	2020
ÁLAVA	0	0
GUIPÚZCOA	4	5*
VIZCAYA	2	3*
PAÍS VASCO	6	8

*En uno de los 5 accidentes mortales de Guipúzcoa han fallecido 2 personas y lo mismo ha ocurrido en otro de los 3 de Vizcaya. En el resto de accidentes mortales sólo ha fallecido una persona por accidente registrado.

ACCIDENTES CON FALLECIDOS			
ESPAÑA			
JULIO Y AGOSTO	2018	2019	2020
AGOSTO	236	203	184
JULIO	116	106	105
AGOSTO	120	97	79
SEPTIEMBRE	89	86	96

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

ACCIDENTES CON FALLECIDOS		
SEPTIEMBRE		
	2019	2020
ÁLAVA	1	1
GUIPÚZCOA	3	1
VIZCAYA	4	2
PAÍS VASCO	8	4



*En la tabla superior, para la inclusión de los datos de los ejercicios anteriores, se han tomado como referencia las cifras de la DGT publicadas en los anteriores balances del RACVN a fecha de su cierre.

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

ACCIDENTES CON FALLECIDOS			
NAVARRA			
VERANO	2018	2019	2020
JULIO Y AGOSTO	4	1	3
SEPTIEMBRE	2	3	2

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

En Guipúzcoa, Vizcaya y el País Vasco han aumentado los accidentes de tráfico con víctimas mortales respecto a 2019 en el periodo de julio y agosto. En Álava se ha repetido la cifra de cero víctimas del pasado ejercicio. En septiembre las cifras mejoran en todos los territorios, salvo en Álava que también repite la cifra de 2019.

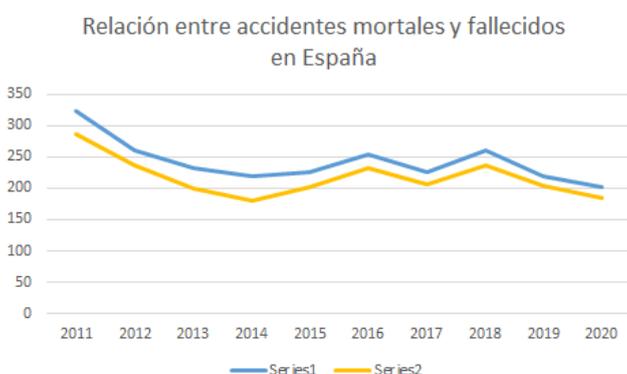
En Navarra se han registrado dos accidentes mortales más que el año pasado en julio y agosto, pero en septiembre la cifra se reduce respecto al mismo periodo de 2019.

En España el número de accidentes mortales ha disminuido respecto al 2019 en todos los meses del verano, salvo en septiembre que ha aumentado.

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	2020
FALLECIDOS	324	260	233	220	226	255	225	260	220	202
ACCIDENTES MORTALES	287	236	199	181	201	232	207	236	203	185
RATIO	1,13	1,10	1,17	1,22	1,12	1,10	1,09	1,10	1,08	1,09

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)



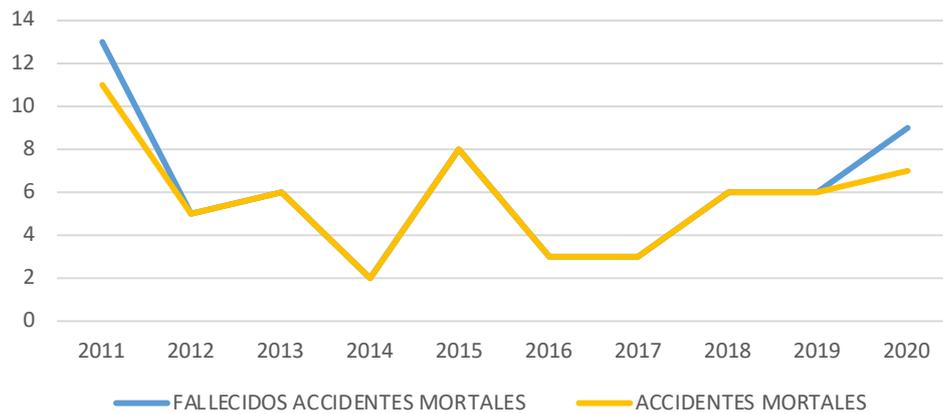
El ratio de fallecidos por accidente de tráfico ronda la cifra 1 en todos los casos, es decir, en la mayoría de los casos fallece una sola persona en cada accidente mortal de tráfico.

La tabla inferior muestra la relación de accidentes mortales y número de fallecidos con el criterio de la DGT (sólo áreas interurbanas). Por lo tanto, no está incluida la persona fallecida registrada en Vizcaya en área urbana, que elevaría la cifra a 10 fallecidos.

EVOLUCIÓN RELACIÓN ACCIDENTES MORTALES Y NÚMERO DE FALLECIDOS EN EL PAÍS VASCO											
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
ÁLAVA	FALLECIDOS	2	1	0	0	1	1	0	1	0	0
	ACCIDENTES MORTALES	2	1	0	0	1	1	0	1	0	0
	RATIO	1,00	1,00	0,00	0,00	1,00	1,00	0,00	1,00	0,00	0,00
GUIPÚZCOA	FALLECIDOS	6	1	3	1	7	1	2	2	4	6
	ACCIDENTES MORTALES	5	1	3	1	7	1	2	2	4	5
	RATIO	1,20	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,20
VIZCAYA	FALLECIDOS	5	3	3	1	0	1	1	3	2	3
	ACCIDENTES MORTALES	4	3	3	1	0	1	1	3	2	2
	RATIO	1,25	1,00	1,00	1,00	0,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,50
PAÍS VASCO	FALLECIDOS	13	5	6	2	8	3	3	6	6	9
	ACCIDENTES MORTALES	11	5	6	2	8	3	3	6	6	7
	RATIO	1,18	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,29

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

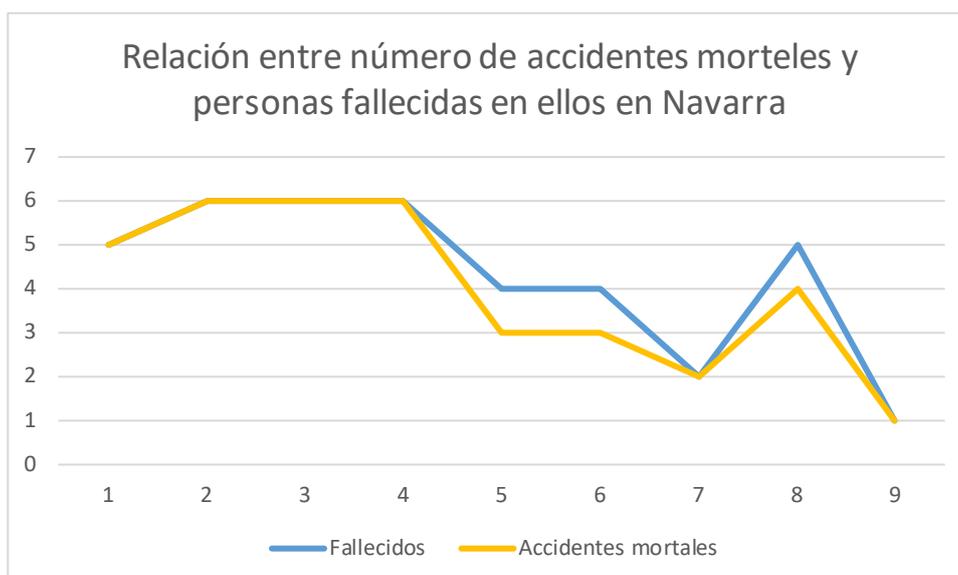
Relación entre número de accidentes mortales y personas fallecidas en ellos en el País Vasco



EVOLUCIÓN RELACIÓN ACCIDENTES MORTALES Y NÚMERO DE FALLECIDOS EN NAVARRA											
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
NAVARRA	FALLECIDOS	5	6	6	6	4	4	2	5	1	4
	ACCIDENTES MORTALES	5	6	6	6	3	3	2	4	1	3
	RATIO	1,00	1,00	0,00	0,00	1,33	1,33	0,00	1,25	1,00	1,33

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

Relación entre número de accidentes mortales y personas fallecidas en ellos en Navarra



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 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 (incluyen áreas urbanas e interurbanas).

PAÍS VASCO		VÍA	TIPO VÍA	TERRITORIO	N.º ACCIDENTES	N.º FALLECIDOS
		JULIO	N-634	Convencional	Guipúzcoa	1
GI-636	Convencional		Guipúzcoa	1	1	
N-634	Convencional		Guipúzcoa	1	1	
BI-630	Convencional		Vizcaya	1	1	
BI-635	Convencional		Vizcaya	1	2	
AGOSTO	GI-2633	Convencional	Guipúzcoa	1	1	
	GI-2634	Convencional	Guipúzcoa	1	2	
	Barrio Al	Convencional	Vizcaya	1	1	
TOTAL					8	10

Fuente: Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (Trafikoa)

El 100% de los accidentes mortales registrados en el País Vasco en julio y agosto han sucedido en vías convencionales.

No se han registrado accidentes mortales en autopistas ni autovías durante el citado periodo.

FALLECIDOS POR TIPO DE VÍAS (JULIO-AGOSTO) EN EL PAÍS VASCO						
TIPO VÍA	2018		2019		2020	
	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%
AUTOPISTAS/AUTOVÍAS	1	14,29	3	50	0	0
RESTO DE VÍAS	6	67,51	3	50	10	100

Fuente: Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (Trafikoa)

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).

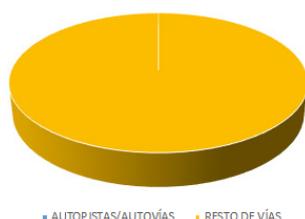
FALLECIDOS POR TIPO DE VÍAS (JULIO-AGOSTO) EN EL ESPAÑA								
TIPO VÍA	2018		2019		2020		DIF 2019/2020	DIF PORCENTUAL
	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%		
AUTOPISTAS/AUTOVÍAS	61	23,46	66	30	49	24,26	-17	-5,74
RESTO DE VÍAS	199	76,54	154	70	153	75,74	-1	5,74
TOTAL	260	100	220	100	202	100		

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

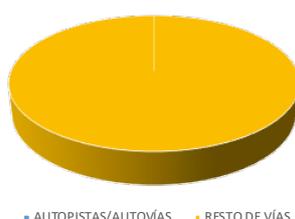
FALLECIDOS POR TIPO DE VÍAS (JULIO-AGOSTO) EN NAVARRA				
TIPO VÍA	2019		2020	
	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%
AUTOPISTAS/AUTOVÍAS	1	100%	0	0%
RESTO DE VÍAS	0	0%	4	100%
TOTAL	1	100%	4	100%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

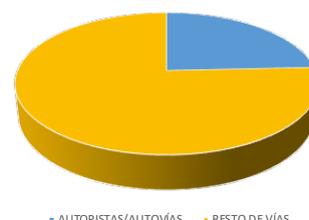
Fallecidos según el tipo de vía en el País Vasco (julio-agosto)



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



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



Al igual que los ejercicios anteriores, en España, según datos de la DGT, 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, este verano (julio-agosto) han fallecido 153 personas (75,74%), en las autopistas y autovías han perdido la vida 49 (24,26%). En comparación al año pasado, el número de fallecidos en ambos tipos de vía ha descendido, siendo un descenso mucho más acusado el registrado en autopistas y autovías. En las carreteras convencionales la diferencia ha sido de un sólo fallecido respecto al año pasado.

En el caso del País Vasco, atendiendo a los datos de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, no se han registrado víctimas mortales en autopistas ni autovías entre los meses de julio y agosto. Se han registrado 8 accidentes mortales que han sumado un total de 10 fallecidos, todos ellos registrados en vías convencionales. En 2019 tres personas fallecieron en vías convencionales y 3 en autopistas o autovías.

En Navarra, según datos de la DGT, durante los meses de julio y agosto, fallecieron 4 personas (todas ellas en julio) en carreteras convencionales. 1 persona arrollada por el turismo al que ayudaba a empujar por avería en la NA170, un motorista en la N135 y dos usuarios de automóvil en la NA4104. El año pasado, la única víctima mortal se registró en julio en Autovía (un motorista).

7.2.- Fallecidos por tipo de vehículo

4 de los 10 fallecidos en el País Vasco en julio y agosto han sido motoristas. En Navarra uno de los cuatro fallecidos era 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.

PAÍS VASCO	FALLECIDOS POR TIPO DE VEHÍCULO		
	VEHÍCULO	FALLECIDOS	%
	MOTOCICLETA	4	40
	TURISMO	5	50
	OTROS	1	10
	PEATÓN	0	0

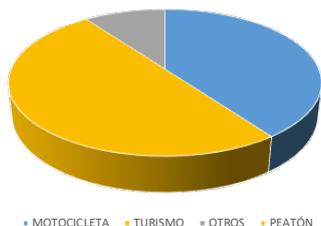
Fuente: Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (Trafikoa)

NAVARRA	FALLECIDOS POR TIPO DE VEHÍCULO		
	VEHÍCULO	FALLECIDOS	%
	MOTOCICLETA	1	25
	TURISMO	1	25
	OTROS	1*	25
	PEATÓN	1*	25

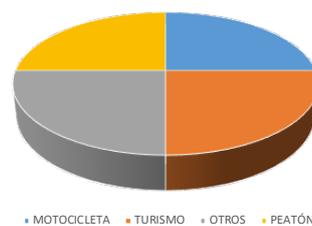
Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

*La persona fallecida, que en la tabla superior figura como peatón, falleció arrollada por el vehículo al que estaba ayudando. En "otros" se incluye al conductor de la furgoneta que falleció en un accidente con un turismo en el que también falleció su conductor.

Fallecidos por tipo de vehículo en el País Vasco (julio-agosto)



Fallecidos por tipo de vehículo en Navarra (julio-agosto)



En el País Vasco cuatro de cada diez fallecidos en accidente de tráfico en julio y agosto han sido motoristas. En 2019 supusieron el 50% de los fallecidos (3 de 6) y en 2018 la mayoría de los fallecidos fueron motoristas (5 fallecidos de un total de 7).

En el caso de Navarra, cada uno de los cuatro fallecidos pertenecía a un colectivo diferente (motocicleta, turismo, furgoneta y peatón). En 2019 la única persona que falleció en la Comunidad Foral en el mismo periodo fue motorista.

En el caso de España, el grupo mayoritario ha sido el de los usuarios de vehículos turismos 45,54%, seguido por el de motoristas 24,26% (27,23% si se incluyen los ciclomotores). En todos los colectivos se ha reducido en número de fallecidos respecto al 2019 salvo en el de los peatones y los ciclomotores, que han aumentado en siete y un fallecido, respectivamente.

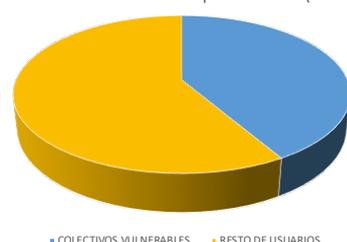
ESPAÑA				
FALLECIDOS POR MEDIO DE TRANSPORTE				
MEDIO	2019		2020	
	FALLECIDOS	PROPORCIÓN %	FALLECIDOS	PROPORCIÓN %
PEATÓN	13	5,91	20	9,90
BICICLETA	11	5,00	9	4,46
CICLOMOTOR	5	2,27	6	2,97
MOTOCICLETA	62	28,18	49	24,26
TURISMO	97	44,09	92	45,54
FURGONETA	13	2,27	11	5,45
CAMIÓN HASTA 3.500KG	1	0,45	0	0,00
CAMIÓN MÁS DE 3.500KG	10	4,55	6	2,97
AUTOBÚS	0	2,27	0	0,00
OTROS VEHÍCULOS	5	2,27	5	2,48
SIN ESPECIFICAR	3	1,36	4	1,98
TOTAL	220	100	202	100
COLECTIVOS VULNERABLES	91	41,36	84	41,58
RESTO DE USUARIOS	129	58,64	118	58,42

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

Fallecidos por medio de transporte en España (Julio-Agosto)



Fallecidos colectivos vulnerables respecto al total (Julio-Agosto)



En España los motoristas fallecidos en accidente han supuesto el 24% del total de víctimas mortales (el 28% en 2019). Si incluimos a los ciclomotores la cifra asciende al 27% (30% en 2019).

El conjunto de colectivos vulnerables ha supuesto el 42%, cifra similar al año pasado.

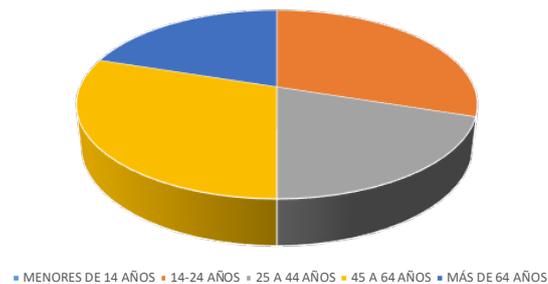
En general las cifras de fallecidos han descendido respecto al año pasado, excepto en el caso de los peatones (+7) y de los ciclomotores (+1).

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	3	30%
25 A 44 AÑOS	2	20%
45 A 64 AÑOS	3	30%
MÁS DE 64 AÑOS	2	20%
TOTAL	10	100

Fuente: Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (Trafikoa)

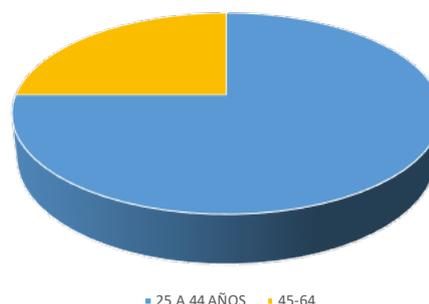
Fallecidos por grupos de edad en el País Vasco



FALLECIDOS POR GRUPOS DE EDAD EN NAVARRA		
GRUPOS	FALLECIDOS	PROPORCIÓN
25 A 44 AÑOS	3	75
45-64	1	25
TOTAL	4	100

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

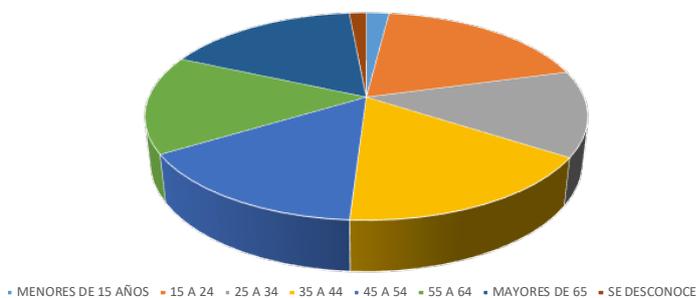
Fallecidos por grupos de edad en Navarra



FALLECIDOS POR GRUPOS DE EDAD EN ESPAÑA		
GRUPOS	FALLECIDOS	PROPORCIÓN %
MENORES DE 15 AÑOS	4	2
15 A 24	38	19
25 A 34	27	13
35 A 44	34	15
45 A 54	31	15
55 A 64	31	16
MAYORES DE 65	34	17
SE DESCONOCE	3	1
TOTAL	202	100

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

Fallecidos por grupos de edad en España (Julio-Agosto)



7.4.- Fallecidos por género

FALLECIDOS POR GÉNERO EN EL PAÍS VASCO		
SEXO	FALLECIDOS	PROPORCIÓN %
HOMBRES	9	90
MUJERES	1	10
TOTAL	10	100

Fuente: Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (Trafikoa)

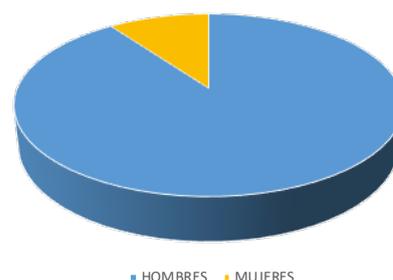
FALLECIDOS POR GÉNERO EN NAVARRA		
SEXO	FALLECIDOS	PROPORCIÓN %
HOMBRES	4	100
MUJERES	0	0
TOTAL	4	100

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

FALLECIDOS POR GÉNERO EN ESPAÑA		
SEXO	FALLECIDOS	PROPORCIÓN %
HOMBRES	164	81,19
MUJERES	36	17,82
SE DESCONOCE	2	0,99
TOTAL	202	100

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

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

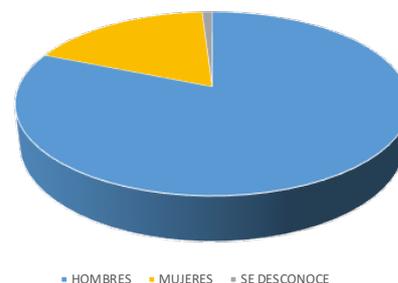


En el País Vasco 9 de los 10 fallecidos han sido varones. Tan solo se ha registrado una mujer fallecida.

En España 8 de cada 10 fallecidos han sido hombres.

En Navarra, las cuatro víctimas mortales registradas también han sido varones.

Fallecidos por género en España (julio-agosto)



Nueve de los diez fallecidos por accidente de tráfico durante los meses de julio y agosto en el País Vasco han sido hombres.

En Navarra los 4 fallecidos en el mismo periodo han sido hombres.

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

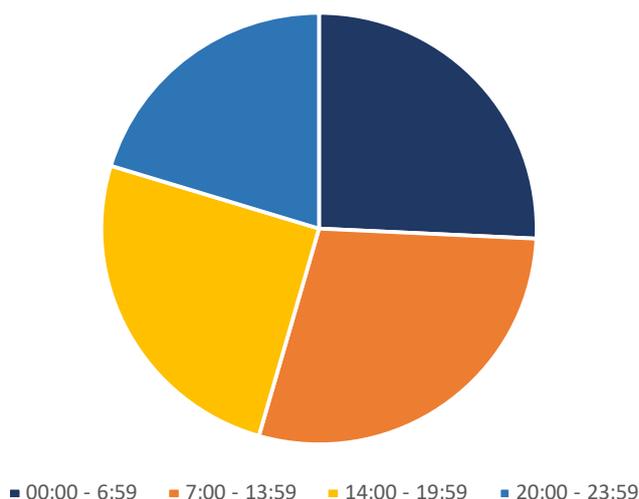
7.5.- Fallecidos por tramos horarios

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	52	25,74
7:00 - 13:59	58	28,71
14:00 - 19:59	51	25,25
20:00 - 23:59	41	20,30
TOTAL	202	100

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

Fallecidos por franjas horarias en España



La mayoría de los fallecidos han perdido su vida en accidentes registrados entre las 7:00 de la mañana y las 13:59 de la tarde, correspondiente con las horas de más luz (de día), con un 28,71%. En segundo lugar, las franjas correspondientes a la madrugada (de 00:00 a 6:59) y al atardecer (de 14:00 a 19:59) han registrado prácticamente el mismo número de fallecidos (52 y 51, respectivamente), que suponen algo más del 25% en cada caso. La franja horaria que menos fallecidos ha registrado es la del anochecer (entre las 20:00 y las 23:59), pese a ser la franja horaria en la que menos luz hay.

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 la mayoría de los casos se ha registrado un solo fallecido en cada accidente de tráfico mortal.

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

ACCIDENTES MORTALES Y NÚMERO DE FALLECIDOS POR ACCIDENTE PAÍS VASCO				
N.º fallecidos por accidente	FALLECIDOS	PROPORCIÓN %	Nº ACCIDENTES	PROPORCIÓN %
1 FALLECIDO	6	60	6	75
2 FALLECIDOS	4	40	2	25

Fuente: Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (Trafikoa)

ACCIDENTES MORTALES Y NÚMERO DE FALLECIDOS POR ACCIDENTE NAVARRA				
N.º fallecidos por accidente	FALLECIDOS	PROPORCIÓN %	Nº ACCIDENTES	PROPORCIÓN %
1 FALLECIDO	2	50	2	66,6
2 FALLECIDOS	2	50	1	33,3

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

FALLECIDOS POR ACCIDENTE EN ESPAÑA (JULIO-AGOSTO)				
	N.º ACCIDENTES	% DEL TOTAL DE ACCIDENTES	N.º DE FALLECIDOS	% DEL TOTAL DE FALLECIDOS
1 FALLECIDO	170	92%	170	84%
2 FALLECIDOS	13	7%	26	13%
3 FALLECIDOS	2	1%	6	3%
4 Ó MÁS FALLECIDOS	0	0%	0	0%
TOTAL	185	100%	202	100%

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

En el País Vasco, se registraron 8 accidentes mortales y 10 fallecidos. En la mayoría de los casos falleció una sola persona por accidente, salvo en dos, en los que fallecieron dos personas en cada uno de los casos.

En Navarra se registraron 3 accidentes mortales y 4 fallecidos. Es decir, en la mayoría de los casos falleció una sola persona por accidente excepto en uno de ellos en el que fallecieron dos.

En España en la mayoría de los accidentes registrados (92%) falleció una sola persona.

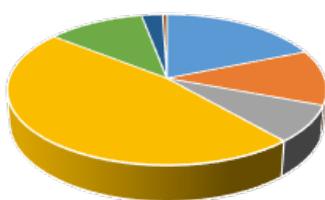
7.7.- Fallecidos por tipo de accidente

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 95 de los 202 fallecidos (el 47%). En 2019, la salida de vía también supuso el 47% de los fallecidos (97 de los 220 fallecidos).

FALLECIDOS SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE		
TIPO	FALLECIDOS	PROPORCIÓN %
COLISIÓN FRONTAL	38	18,81
COLISIÓN FRONTAL Y FRONTOLATERAL	24	11,88
COLISIÓN TRASERA Y MÚLTIPLE	16	7,92
SALIDA DE LA VÍA	95	47,03
VUELCO	0	0,00
ATROPELLO A PEATÓN	23	11,39
OTRO TIPO	5	2,48
SIN ESPECIFICAR	1	0,50
TOTAL	202	100

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

Fallecidos según tipo de accidente (Julio-Agosto)



- COLISIÓN FRONTAL
- COLISIÓN FRONTAL Y FRONTOLATERAL
- COLISIÓN TRASERA Y MÚLTIPLE
- SALIDA DE LA VÍA
- VUELCO
- ATROPELLO A PEATÓN
- OTRO TIPO
- SIN ESPECIFICAR

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

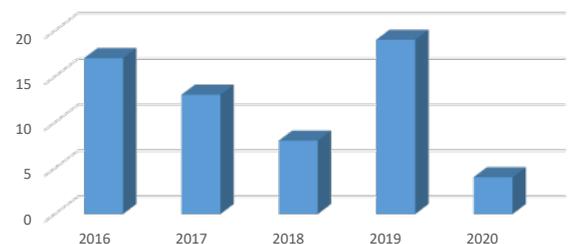
De los 202 fallecidos registrados en julio y agosto, el 47% se ha visto implicado en un accidente de este tipo.

8.- FESTIVIDAD DEL 15 DE AGOSTO

FALLECIDOS PUENTE 15 AGOSTO EN ESPAÑA	
AÑO	FALLECIDOS
2016	17
2017	13
2018	8
2019	19
2020	4

Fuente: Dirección General de Tráfico (DGT)

Evolución de los fallecidos por accidente de tráfico durante el puente del 15 de agosto en España



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 (4) ha sido mucho menor que la de los años anteriores.

El 15 de agosto de este año 2020 ha sido sábado y no ha supuesto un puente festivo por coincidir en fin de semana. Sin embargo, tradicionalmente durante el fin de semana y/o puente que coincide con esta fecha suele realizarse un gran número de desplazamientos concentrados en periodos muy breves de tiempo que hacen que aumenten los riesgos en carretera. Lo que requiere de dispositivos especiales por parte de las direcciones de tráfico.

Este año, el periodo que se computa para la festividad del 15 de agosto a efectos de tráfico está comprendido entre el viernes 14 y el domingo 16 de agosto (el fin de semana).

En el País Vasco y Navarra, al igual que sucedía en 2019, no se han registrado accidentes de tráfico con víctimas mortales durante ese fin de semana.

En el caso de España, la cifra se ha reducido de manera significativa, (4 frente a los 19 de 2019). El RACVN considera que hay dos cuestiones que han ayudado a que se produzca esta bajada: el descenso de desplazamientos debido a la pandemia y el hecho de que esta festividad, al coincidir en sábado, no haya supuesto un puente festivo con una duración mayor a la de un fin de semana ordinario.

9.- CONCLUSIONES

EL CORONAVIRUS NO HA DADO TREGUA

El RACVN considera que verano de 2020 no ha sido un año favorable en cuanto a tráfico se refiere. Aunque en el caso del conjunto de España se ha alcanzado un nuevo record de mínimos en cuanto a fallecidos por accidente de tráfico se refiere, por segundo año consecutivo (202 en julio y agosto), los datos registrados en el País Vasco y Navarra han sido distintos.

Al inicio de la época estival, en la presentación de la Campaña de Verano, el club automovilista alertó sobre la posibilidad de que el exceso de protagonismo de la COVID19 y la preocupación de los ciudadanos por esta cuestión, pudiera llegar a descuidar la atención que se debe prestar a la carretera y a los posibles peligros de la misma y tener como consecuencia unas cifras que fuesen peores, incluso superiores a las de los años anteriores, pese a haberse dado muchos menos desplazamientos... Precisamente el RACVN centraba el eslogan de su campaña de verano en esta cuestión, en “no bajar la guardia” en la carretera.

Teniendo en cuenta que los desplazamientos se han reducido, respecto a los años anteriores, los datos del País Vasco y Navarra han sido especialmente negativos, aunque no alarmantes. En el caso de la Comunidad Foral de Navarra, este verano (julio y agosto) se han registrado cuatro víctimas mortales por accidentes de tráfico frente a un 2019 en el que hubo que lamentar el fallecimiento de una sola persona, un motorista. En cuanto al País Vasco, atendiendo a los datos de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (que en sus registros incluye fallecidos en áreas urbanas e interurbanas a 24h, a diferencia de la DGT que sólo incluye las áreas interurbanas), ha habido que lamentar un total de 10 personas fallecidas, lo que supone un aumento de cuatro personas frente al pasado ejercicio. En ambas comunidades autónomas ha aumentado el número de fallecidos, teniendo en cuenta que, debido a la pandemia, los desplazamientos han disminuido. Esto hace que el aumento sea más significativo. Sin embargo, debemos tener en cuenta que en los casos del País Vasco y Navarra se trata de cifras relativamente pequeñas, por lo que cualquier cambio en uno u otro sentido, supone una gran variación en porcentaje. Por ello es preciso no ser alarmista. Además, debemos tener en cuenta que este verano se han dado casos en los que ha fallecido más de una persona por accidente de tráfico, cuando la tónica habitual ha sido la de un sólo fallecido por accidente. Partiendo de la base de que en Navarra el año pasado los datos fueron excepcionalmente buenos (sólo se registró una víctima mortal durante todo el verano), el margen de mejora es muy pequeño, tal y como ocurre en Álava, donde este verano no se han registrado víctimas

mortales. Mejorar prácticamente es imposible, se pueden mantener las cifras o en todo caso empeorar, tal y como ha ocurrido en Navarra este verano.

En definitiva, al RACVN le alegra haber alcanzado un nuevo record histórico de mínimos de fallecidos en carretera en el ámbito estatal. Con la reducción de desplazamientos por la pandemia, cabría esperar que las cifras de fallecidos se redujeran en todos los territorios y comunidades, pero no ha ocurrido así en País Vasco y en Navarra. Sin embargo, debemos tomar en consideración lo explicado en el apartado anterior. Pese a aumentar no se trata de cifras alarmantes. Además, en el ámbito urbano en el País Vasco la cifra es mínima (1 fallecido).

En 2019 el RACVN realizaba un balance favorable al apreciarse reducciones significativas. Los dos ejercicios anteriores los calificó como “agridulces”. En cualquier caso, destacaba la necesidad de trabajar en cuestiones que el RACVN consideraba prioritarias para poder consolidar la disminución sistemática y progresiva de víctimas mortales en accidentes de tráfico. Estos aspectos fundamentales, que para el RACVN este año lo siguen siendo, todavía si cabe con mayor urgencia y necesidad se centran en la renovación del parque de vehículos, la mejora de la red de carreteras, señales y marcas viales, la necesidad de trabajar en materia de formación y sensibilización de todos los usuarios (sean conductores o no) sobre la seguridad vial y su papel y responsabilidad en la misma, y la necesidad de legislar, abordar los vacíos legales y poner en marcha campañas de concienciación dirigidas a los usuarios de las nuevas formas de movilidad y de las bicicletas.

El RACVN quiere alertar sobre el deficiente mantenimiento de las carreteras y de las señales de tráfico. Son elementos clave para una mejor seguridad vial y no hemos aprovechado los meses de confinamiento por la pandemia para mejorar las carreteras de manera significativa.

La pandemia ha puesto en valor el vehículo privado como medio de transporte seguro frente al virus. La incertidumbre sobre las restricciones de circulación de los automóviles en los núcleos urbanos y la situación económica derivada de la propia pandemia han supuesto que las ventas de vehículos nuevos y seminuevos se reduzcan. Sin embargo, se ha dado un incremento significativo en las ventas de vehículos económicos de más de 20 años. Para el RACVN, esta tendencia refleja que a los ciudadanos en estos momentos les preocupa más la salud que medidas de movilidad, tales como las reducciones generalizadas de velocidad u otras. Ciudadanos que habitualmente recurrirían a otras formas de movilidad, encuentran en el automóvil más económico (el antiguo) un medio de transporte seguro contra el virus, por lo menos, mientras dure la pandemia.

El RACVN quiere manifestar una vez más su profundo pesar 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".

PREOCUPA LA CIFRA DE MOTORISTAS FALLECIDOS, ESPECIALMENTE EN EL PAÍS VASCO

Un año más, el RACVN considera que es especialmente preocupante la cifra de motoristas fallecidos en carretera durante este verano. En el País Vasco, durante los meses de julio y agosto 4 de los 10 fallecidos registrados han sido motoristas, es decir el 40%. Debemos tener en cuenta que el pasado ejercicio las cifras correspondientes a ese colectivo tampoco apuntaban a ningún tipo de optimismo. En el verano de 2019 supusieron el 50%, es decir, 3 de los 6 fallecidos. En Navarra 1 de los cuatro fallecidos en el mismo periodo fue motorista (25%), pero en 2019 la única víctima mortal registrada en la Comunidad Foral fue motorista. En el caso de España, 55 de los 202 fallecidos han sido motoristas (49 usuarios de motocicleta y 6 de ciclomotor), lo que supone el 27,23% del total. En 2019 la cifra fue de 67 personas fallecidas (62 usuarios de motocicleta y 5 de ciclomotor) lo que supuso el 30,46% de los 220 fallecidos en accidentes de tráfico. En su conjunto han disminuido respecto al año anterior pero si consideramos por separado al colectivo de usuarios de ciclomotor el número de fallecidos ha aumentado en una persona respecto al año pasado.

¿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 durante los últimos ejercicios así

lo corroboran. Durante los últimos años la cifra de fallecidos ha ido disminuyendo progresivamente, (con algún repunte excepcional), al mismo tiempo que ha aumentado el número de desplazamientos, año tras año. Además, en el caso del País Vasco y Navarra, este verano se ha dado la circunstancia opuesta en la que con menos desplazamientos ha aumentado el número de fallecidos.

Aunque este año haya roto con la tendencia de desplazamientos de los años anteriores, hay una serie de cuestiones que, año tras año, se repiten y que inciden de manera negativa en la seguridad vial. De hecho en algún caso el problema incluso se ha agravado, como es el de la incertidumbre generada acerca del futuro del automóvil y las restricciones en los núcleos urbanos. Esta situación ha propiciado que el parque de automóviles siga envejeciendo a un nivel alarmante, teniendo en cuenta que además en muchos casos no está bien mantenido y que los automóviles, como máquinas que son, por el uso y el paso del tiempo se van deteriorando, pudiendo aparecer desgastes que pueden no ser detectados en los talleres o las estaciones ITV. Se dan casos en los que los usuarios alargan la vida de su automóvil por miedo a comprar un vehículo nuevo, con la inversión que supone, para que luego no puedan utilizarlo.

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 RACVN recuerda que el teléfono móvil puede ser el mayor aliado y al mismo tiempo el mayor enemigo en la carretera, en función de cómo y cuándo se utilice. Puede generar distracciones si se utiliza mientras conduce, pero también puede servirnos para alertar de un accidente a los servicios de emergencia.

Debido a la pandemia, debemos tener en cuenta que cuestiones que destacábamos en los anteriores ejercicios, como el tráfico de vehículos pesados o las fiestas patronales en los distintos municipios, en el verano de 2020 no han sido tan significativos o condicionantes. Si bien es verdad que el tráfico de vehículos pesados, tras el desconfinamiento ha seguido con cierta normalidad, el tráfico en su conjunto ha disminuido, sobre todo por el descenso de los desplazamientos, propios de las fechas, motivados por el turismo y el ocio. También ha disminuido la afluencia de visitantes extranjeros y 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.

Un año más debemos incidir en la idea de que 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 anteriormente, el alto porcentaje de motoristas fallecidos en Navarra, y sobre todo en el País Vasco requieren de una atención y un análisis especial. 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.

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 en distintos parámetros:

El 75,74% (153) 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 25% del total (49). Se han registrado un total de 202 fallecidos durante este verano en un total de 185 accidentes de tráfico. En el caso del País Vasco, según los datos de la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, el 100% de los accidentes mortales registrados durante los meses de julio y agosto (8) han sucedido en vías convencionales. Lo mismo ocurría en Navarra (3), según datos de la DGT.

Entre las distintas tipologías de accidentes, según la DGT, 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%).

A nivel estatal, de las distintas formas de movilidad en carretera o vías que hay, un 45,54% viajaban en vehículos turismo (92). 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 84, lo que ha supuesto el 45,05%. (En 2019 se registraron 91 fallecidos, que respecto al total supuso el 41%). Los motoristas (incluyendo también a usuarios de ciclomotor) han supuesto 27% del total de las víctimas (55).

En el caso del País Vasco, el 40% de los fallecidos viajaban en motocicleta (4 de las 10 víctimas registradas), supone un aumento respecto al 2019, en el que se registraron 3 fallecidos, pero que supusieron el 50% de las víctimas mortales registradas en el mismo periodo.

En Navarra uno de los cuatro fallecidos ha sido motorista, lo que supone el 25%. Sin embargo, en 2019 el único fallecido registrado durante los meses de julio y agosto fue un motorista.

En cuanto a las franjas horarias, atendiendo a las cuatro franjas que establece la DGT en el ámbito estatal: madrugada (00:00 a 6:59), mañana (7:00 a 13:59), tardes (14:00 a 19:59) y anochecer (20:00 a 23:59), en la segunda de las franjas es en la que más fallecidos se ha registrado (58), con un 28,71% y la que menos el anochecer (41), con el 20,30%. 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 o 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.

En cuanto al género, el perfil mayoritario de los fallecidos en carretera corresponde a hombres con el 90% en el País Vasco, el 100% en Navarra y un 81,19% en el caso de España.

Atendiendo a la edad de las víctimas durante el verano de 2020, en el País Vasco, según los baremos de edad establecidos por Trafikoa, los grupos que más víctimas han registrado son los de los jóvenes de 14-a 24 años (3) y los de mediana edad de 45 a 64 años (3), seguidos por el grupo de 24 a 44 años y los mayores de 64 años. En ambos casos se han registrado 2 fallecidos por grupo de edad. En el caso de Navarra, tres de los 4 fallecidos tenían entre 25 y 44 años, mientras que sólo uno tenía una edad superior, de entre 45 y 64 años. En el caso de España, la DGT establece más grupos de edad (siete). De ellos, el que más fallecidos ha registrado es el de jóvenes de 15 a 24 años (38), con el 19%, seguido por el de mayores de 65 años (14), con el 17%.

NUEVAS FORMAS DE MOVILIDAD Y LA DESESCALADA

Durante los dos últimos ejercicios, el RACVN ha destacado la necesidad de tomar en consideración y regular las nuevas formas de movilidad, que comenzaron a verse especialmente durante el pasado verano. Entre ellas, destacaban los patinetes eléctricos, cada vez más comunes en nuestras ciudades. Sin embargo, no se puede obviar que la presencia de ciclistas en las ciudades es también cada vez mayor. En los informes de 2018 y 2019 el RACVN hacía 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. El RACVN consideraba 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. En ausencia de una norma general unificada, la responsabilidad recayó en los ayuntamientos.

Sin embargo, el RACVN considera que son necesarias unas normas mínimas estandarizadas comunes a todos los municipios. Con ellas se debe comenzar a informar y formar sobre la normativa y en última instancia multar a los usuarios que no la cumplan.

Este verano ha sido completamente anómalo con la presencia del virus, que ha condicionado la movilidad de los ciudadanos, tanto urbana, como interurbana. Varios colectivos, instituciones e incluso medios de comunicación han designado a la bicicleta como el gran descubrimiento tras el desconfinamiento, como medio de transporte seguro contra el virus. No se puede negar que se haya potenciado su uso, especialmente como fórmula de ocio y deporte, tras semanas de confinamiento en los domicilios, coincidiendo con el comienzo del verano y con temperaturas agradables. Algunos ideólogos han teorizado sobre un futuro en el que los vehículos prácticamente desaparezcan y den paso a las bicicletas. Sin embargo, los defensores de esta tesis, han olvidado, que este medio no es válido para todas las personas, por la orografía (con pendientes y desniveles), por la climatología, por las circunstancias de trabajo y también por la salud de las personas y la evolución demográfica que apunta a que en nuestros municipios, las personas mayores van a ganar un peso cada vez mayor en las pirámides de población. Por lo tanto, pese a que la bicicleta gane un protagonismo mayor en las ciudades, no será sustituta de los vehículos privados. La evolución de éstos para los próximos años pasa por la descarbonización, con la evolución de la tecnología, la generalización de los vehículos híbridos en sus distintas formas (como sustitutos de los vehículos de combustión) y un mayor protagonismo de los eléctricos en los núcleos urbanos.

Dentro de las anomalías del verano 2020 el RACVN destaca las políticas de determinados consistorios de mantener la OTA a pesar de la existencia de un Real decreto que limitaba la movilidad de los ciudadanos. El RACVN denunció públicamente esta situación e instó a los consistorios a cambiar de criterio, cosa que finalmente tuvieron que realizar. Para el RACVN se trata de políticas que demuestran que el afán recaudatorio de determinados entes no se paraliza ni ante crisis mundiales. No quieren vehículos en sus ciudades pero sí los ingresos que derivan de los mismos.

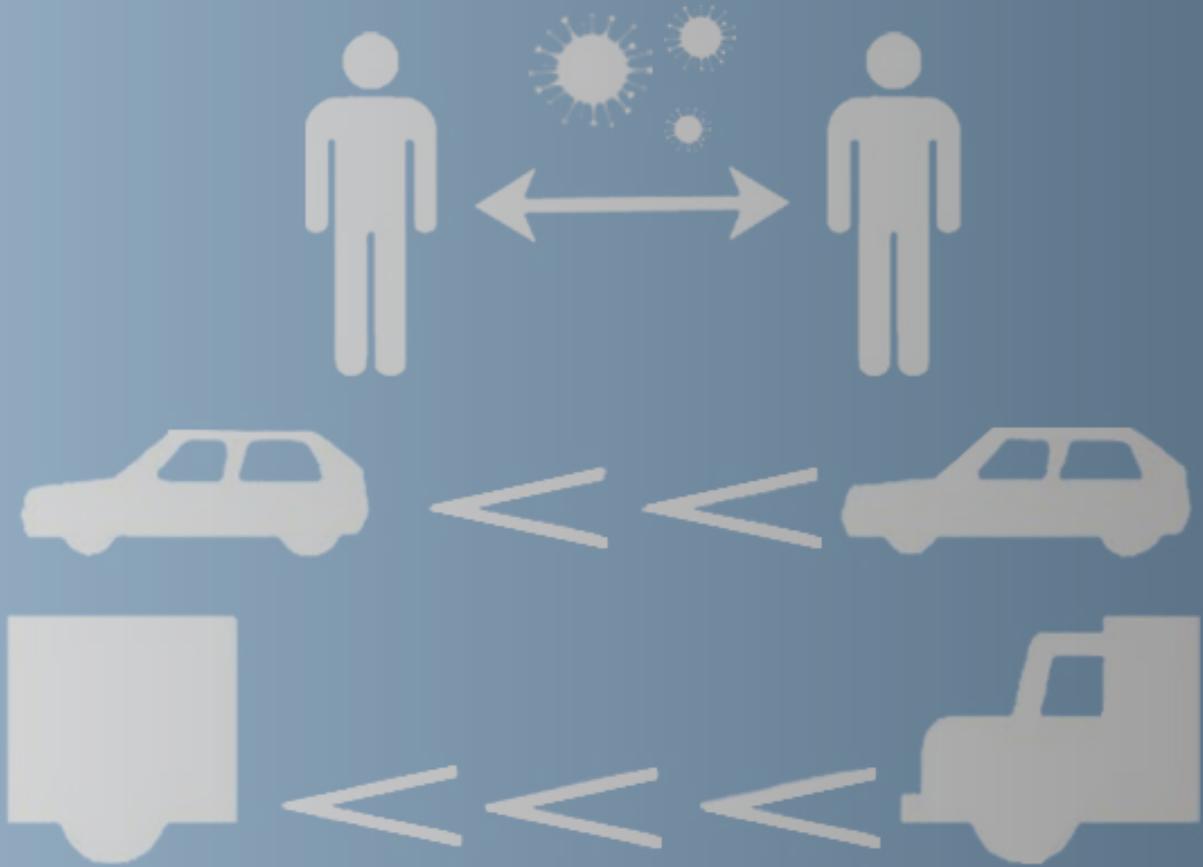
En la medida que los ciudadanos han ido recuperando sus rutinas, el medio de transporte privado, y entre ellos el automóvil, ha vuelto a ser el protagonista principal de la movilidad. Las propias instituciones, lo han puesto en valor como transporte seguro contra el virus y como elemento fundamental de la economía y la generación de puestos de trabajo. Sin embargo, al RACVN le ha llamado la atención la doble moral de la clase política frente al automóvil. Se pretende desincentivar su uso y poner todo tipo de trabas. Al mismo

tiempo se pone en valor el sector del automóvil como esencial, se anuncian planes para reactivar la industria del automóvil y planes de ayuda a la compra de vehículos nuevos. El transporte público ha sido el medio de desplazamiento que ha sufrido en mayor medida la pandemia por el miedo de los ciudadanos a compartir un espacio cerrado, aunque poco a poco ha ido recuperando viajeros. El papel que desempeña este tipo de transporte para los ciudadanos es fundamental y lo fue especialmente durante el confinamiento, porque posibilitó la movilidad de los ciudadanos empleados en sectores de primera necesidad como los hospitales. Por esa razón el RACVN se sumó a las asociaciones de vecinos, trabajadores y otros colectivos que reclamaban la recuperación de los servicios y líneas ordinarios.

Por último, respecto al colectivo de usuarios de las nuevas formas de movilidad, y sobre todo de ciclistas, el RACVN insta a las instituciones a realizar un análisis profundo, crítico y coherente. No se trata de vender titulares en los que las instituciones ponen en valor a la bicicleta como medio de transporte. Si esa apuesta es firme y coherente, deben tener en cuenta que, cuantas más bicicletas haya en los municipios y carreteras, será también más necesario regular sus aspectos legales, definir claramente cómo deben circular, por dónde y concienciar al colectivo sobre la relevancia de cumplir el código de circulación, que es obligatorio para todos los usuarios, con independencia de cómo se desplacen. El RACVN considera que los carriles bici son los lugares más seguros e idóneos para que los ciclistas y usuarios de las nuevas formas de movilidad circulen de manera segura. Si éstos no existen, en su defecto deben circular por la carretera, por los carriles comunes a los automóviles y motocicletas, pero no por las aceras ni por los carriles taxi-bus.

La tónica del ciclista saltándose un semáforo, zigzagueando entre viandantes en los pasos de peatones u ocupando los carriles taxi-bus debe dejar de ser una estampa habitual de los núcleos urbanos (no son todos los ciclistas, pero sí un número bastante elevado). Los responsables de movilidad de los municipios deben dejar de hacer oídos sordos a esta realidad y no esperar a que ocurra algo para entonces actuar. No se trata de posicionarse en contra de este u otro colectivo, sino todo lo contrario, bienvenidas sean las bicicletas, si cumplen con la normativa.

Para el RACVN resulta fundamental regular y ordenar la coexistencia de las distintas formas de movilidad para garantizar la seguridad de todos los colectivos, establecer un uso racional del suelo en base a los usos, demandas y necesidades reales y velar por el cumplimiento del código de circulación por parte de todos los colectivos. Es lógico que cada colectivo reclame sus derechos, pero no se puede obviar cuáles son sus obligaciones. No puede generalizarse la idea del "todo vale" para un colectivo.



INFORME RACVN: SEGUIMIENTO DEL VERANO 2020

Campaña de Verano RACVN

WWW.RACVN.NET

