



San Sebastián, 29 de octubre de 2019

Presentación del informe/balance RACVN del verano 2019

El RACVN realiza un balance “favorable” de este verano

Durante este año 2019 debemos apuntar a un cierto optimismo que, en ningún caso, debe traducirse en una “bajada de guardia” o conformismo.

Aunque cada vez se realizan más desplazamientos de largo recorrido, las cifras de fallecidos tienden a disminuir progresivamente salvo repuntes puntuales que no constituyen una tendencia.

Nos preocupan los datos relativos a los motoristas fallecidos, aunque consideramos que no es oportuno llamar al alarmismo y que las cifras registradas no marcan una tendencia.

El presidente del RACVN, Pedro Martínez de Artola y el director gerente del RACVN, Eduardo Martínez, han presentado esta mañana el Informe/Balance RACVN del verano 2019 en las oficinas del club automovilista en Donostia.

Con este documento el RACVN clausura su Campaña de Verano presentada a comienzos del verano, que ha estado vigente durante los meses de julio y agosto, acorde con las campañas estivales de la Dirección General de Tráfico (DGT) y la Dirección de Tráfico del País Vasco (Trafikoa). Sin embargo, el RACVN considera que también es oportuno incluir datos correspondientes a septiembre en su informe.

1.- Campaña de Verano y el Informe/balance

Las Campañas de Verano del RACVN tienen un carácter informativo. A través de ellas el club automovilista pretende recordar aspectos importantes a tener en cuenta para viajar en automóvil de manera segura durante la época estival. En cada edición, la campaña pone el foco de atención en una cuestión concreta. Este año se ha centrado en la convivencia urbana de los distintos colectivos, que en verano es, si cabe, todavía más necesaria que nunca debido al número de personas que visitan nuestros municipios y que pasan a participar en su movilidad urbana sin conocer las calles, las señales, etc. Nosotros también visitamos otros municipios que no conocemos. Por esa razón armarse de paciencia ser especialmente paciente y prudente es imprescindible. Es esencial el respeto mutuo.

Además, el RACVN realiza un seguimiento sobre todo lo que ocurre en verano en materia de movilidad, tráfico y accidentalidad realizando al cierre de la campaña un informe en el que se recogen todos los datos y se incluyen las conclusiones del club.



2.- El informe/balance del verano:

En el documento que presentamos se podrá descargar de manera gratuita en nuestra página web (www.racvn.net), a partir de hoy, y en el mismo presentamos la siguiente información:

- Explicación de la Campaña de Verano RACVN 2019
- Desplazamientos realizados por carretera durante los meses de verano
- Fallecidos en accidentes de tráfico durante los meses de julio y agosto (+ septiembre)*
- Relación entre desplazamientos y fallecidos
- Accidentes registrados y su relación con los fallecidos
- Clasificación de fallecidos en accidente de tráfico (por tipos de vía, tipos de vehículo, edad, género, tramos horarios, etc.)
- Fallecidos el puente del 15 de agosto
- Conclusiones

**Las direcciones de tráfico contemplan como verano los meses de julio y agosto. En el informe se muestran esos datos mes a mes y en conjunto. Además, se incluyen los del mes de septiembre. La DGT sólo contempla los accidentes en vías interurbanas, mientras que Trafikoa sí contempla los accidentes sucedidos también en vías urbanas. Para poder realizar una comparativa se recogen los datos de las vías interurbanas de Navarra, el País Vasco y sus territorios históricos y del conjunto de España. Sin embargo, también se incluyen en el informe los datos contemplando los fallecidos en áreas urbanas.*

3.- Información destacada del informe/balance:

-Desplazamientos: En España (julio-agosto) se han realizado 91,1 millones de desplazamientos (más que los años anteriores) superando la cifra prevista de 90 millones. En el País Vasco y Navarra, los cortes anunciados por la cumbre del G7 han repercutido y ha supuesto que muchos usuarios realicen recorridos alternativos. Por ello, según Trafikoa, el verano de 2019 (julio y agosto) comenzaba en el 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, en la CAPV los meses de julio y agosto han finalizado con un descenso del tráfico de tránsito internacional en un 1%.

-Crecen los desplazamientos y se reducen las cifras de fallecidos: Acorde con los datos registrador por la DGT, crecen los desplazamientos por carretera de largo recorrido y decrecen las cifras de fallecidos. Según DGT 220 fallecidos (julio y agosto) y 91,1 desplazamientos (mínimo histórico de fallecidos y record máximo de los últimos años de desplazamientos).

-Fallecidos julio y agosto: Si tomamos en consideración los meses de julio y agosto, acorde con DGT y Trafikoa en el País Vasco han fallecido 6 personas (igual que en 2018) y en Navarra tan solo una (5 en 2018), mientras que en España se alcanza la cifra histórica mínima de 220 personas (que también se registró en 2014. Durante este periodo no se han registrado víctimas mortales en áreas urbanas en el País Vasco.

-Fallecidos septiembre (interurbanas): Durante el mes de septiembre han fallecido 3 personas en vías interurbanas de Navarra (1 más que en 2018) y otras tres en el País Vasco (una menos que en 2018). En España se han contabilizado 91 fallecidos (5 menos que 2018).



COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

-Fallecidos septiembre País Vasco (interurbanas+urbanas): En el País Vasco durante el mes de septiembre han fallecido en total 7 personas en accidente de tráfico (las 3 en áreas interurbanas citadas en el anterior punto y cuatro más en áreas urbanas).

- Julio, agosto y septiembre: 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. De esas 13, cuatro se han registrado en accidentes sucedidos en áreas urbanas. 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. **En Navarra han fallecido 4 personas durante los meses de julio, agosto y septiembre (interurbanas).**

- Fallecidos motoristas: De los 6 fallecidos en julio y agosto en el País Vasco, 3 han sido motoristas, mientras que en Navarra la única persona fallecida en ese periodo también ha sido motorista. En España los motoristas fallecidos en accidente han supuesto el 28% del total de fallecidos (el 20% en 2018), que junto al resto de colectivos vulnerables (peatones, ciclistas, ciclomotoristas), representan el 34%. (misma proporción que en 2018).

-Fallecidos por tipo de vía: Durante los meses de julio y agosto 3 de los fallecidos en el País Vasco se registraron en autopistas o autovías y los otros 3 en carreteras convencionales, mientras que en Navarra el único accidente mortal se registró en autopista/autovía. En España 154 personas perdieron la vida en carreteras convencionales (70%) y 66 en autopistas o autovías (30%).

-Fallecidos por género: Dos de cada tres fallecidos por accidente de tráfico durante los meses de julio y agosto en el País Vasco han sido hombres. En Navarra el único fallecido ha sido varón. En España los hombres fallecidos han supuesto el 80% del total.

-Fallecidos por grupos de edad: En el País Vasco, los grupos de fallecidos más numerosos han sido los de mediana edad, de 25 a 44 años y de 46 a 64 años con 2 fallecidos cada uno. No se han registrado fallecidos menores de 14 años y tanto el grupo de 14 a 24 como el de mayores de 64 años han registrado una sólo víctima en cada caso. En Navarra la única persona fallecida ha sido un varón de 36 años de edad. En España los grupos que han registrado mayor número de fallecidos también se han correspondido con los de mediana edad (especialmente de 45 a 54 años con 44 fallecidos), aunque el segundo grupo ha sido el de mayores de 65 años con 38 fallecidos.

-Fallecidos por tramos horarios: En España la mayoría de los fallecidos se han registrado en horas de día (entre las 7:00 de la mañana y las 20:00 de la tarde), mientras que el 37% restante se ha registrado en 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.

-Fallecidos por tipo de accidente: la salida de vía ha sido la más frecuente entre los accidentes de tráfico con víctimas mortales. De los 220 fallecidos registrados por la DGT en julio y agosto el 47% se ha visto implicado en un accidente de este tipo.

-El puente del 15 de agosto: Un momento en el que se realizan un gran número de desplazamientos en un periodo muy breve de tiempo por lo que hay más posibilidades de que se produzcan accidentes. Sin embargo en el País Vasco y Navarra no se han registrado víctimas mortales durante el puente festivo, mientras que en España la cifra ha ascendido a 19 (el doble que en 2018).



COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

4.- Conclusiones:

-Balance del verano 2019: A cierre de nuestra campaña de verano 2019, el balance que realizamos en el RACVN es “favorable”, motivado por la relación entre los desplazamientos y el número de fallecidos. Mientras que los desplazamientos crecen año tras año, la cifra de fallecidos decrece y alcanza este verano la cifra record de 220. Por lo tanto debemos apuntar a un cierto optimismo que, en ningún caso, debe traducirse en una “bajada de guardia” o conformismo.

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.

-Nos preocupan los datos relativos a los motoristas fallecidos. Consideramos que no es oportuno llamar al alarmismo y que las cifras registradas no marcan una tendencia a la alza. Sin embargo, creemos que es necesario trabajar por aumentar la seguridad de este colectivo (así como el resto de colectivos vulnerables). En el RACVN creemos que no hay un solo factor detrás de la muerte de los motoristas. Detrás de cada siniestro hay causas y circunstancias diferentes. Consideramos que todas ellas deben ser analizadas para determinar qué aspectos son necesarios abordar. Es necesario formar, informar y concienciar a los motoristas y al resto de los usuarios sobre la vulnerabilidad de los usuarios de las dos ruedas, pero también es necesario mejorar la red de carreteras, los guardarrailes, el asfalto, la limpieza de las carreteras, marcas viales, etc.

-El perfil tipo del fallecido en accidente de tráfico: Con los datos registrados podemos definir el perfil tipo del fallecido en accidente de tráfico durante este verano. Se trataría de un 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.

-La Cumbre del G7: Se preveía una situación extremadamente caótica que al final no lo fue tanto, aunque sí se dieron cortes y retenciones. **Hacemos un análisis positivo de cómo se han gestionado los cortes y recorridos alternativos, pero también actitud de los vecinos de los municipios** que incluso abandonaron su residencia habitual para residir en casas de amigos o familiares durante esos días y evitar así el paso fronterizo.

-El crecimiento de tráfico en la AP1 al pasar a ser gratuita: En varios momentos del verano la AP1 ha estado saturada debido especialmente al tráfico pesado, haciéndola más peligrosa. De manera contraria la N1 ha perdido una gran afluencia de tráfico. Aunque 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.

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



COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

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.

-Nuevas formas de movilidad y el uso de la bicicleta: Ya lo destacábamos el año pasado. Su legislación corresponde a ayuntamientos, pero creemos que se deberían establecer unos mínimos en común estandarizadas. Después, formar, informar y en última instancia sancionar. En el caso de los ciclistas, sigue siendo habitual ver a muchos de ellos circular por cualquier sitio (aceras, carriles bus o carreteras que discurren en paralelo a carriles bici. También sigue siendo una estampa habitual verles saltarse los semáforos. Aunque no son todos, si son los suficientes como para que las instituciones y los ayuntamientos realicen campañas formativas e informativas con este colectivo sobre cómo y por dónde deben circular.

-Un verano caótico en materia de tráfico en Donostia-San Sebastián: La tónica del verano ha sido la de un completo caos circulatorio, obras (estrechamientos y cortes), gran afluencia de visitantes (algunos sin respetar normas de tráfico), parkings completos y coches dando vueltas ante la imposibilidad de acceder a un parking, ciclistas por aceras, carriles bus, carretera y no por bidegorris, etc. El Resultado: La ciudad colapsada. Aglomeraciones mayores, una ciudad menos amable con más ruido y contaminación. **El caos circulatorio no ha estado motivado por los vehículos de los vecinos donostiarras y de los alrededores, sino por la gran afluencia de turistas, junto con las obras en varios puntos de la ciudad y la ausencia de parkings disuasorios o medidas similares.**

Las soluciones no pasan por prohibir el tráfico y poner impedimentos y dificultades a los donostiarras que necesitan su automóvil, sino de realizar correcciones y medidas alternativas. (Parkings disuasorios para turistas con autobuses lanzadera, evitar paradas de tiempos de regulación de autobuses de Lurraldebus en la Avenida de la Libertad, etc)

Por todo ello, en el RACVN vamos a publicar y presentar un informe en el que analizamos el tráfico de la ciudad tras el verano, denunciemos las medidas que nos parecen inadecuadas y proponemos otra serie de medidas para que el tráfico sea más fluido, que se pueda garantizar la coexistencia segura entre los distintos colectivos, que se eviten atascos y que se pueda definir cuál es el modelo de ciudad futura que queremos crear con realismo sin caer en falsas utopías de lo "políticamente correcto"

-Causas de los accidentes de tráfico y deberes para el nuevo gobierno estatal y los gobiernos autonómicos: En la mayoría de los casos la causa es atribuible al factor humano: Una distracción, una imprudencia, exceso de velocidad, consumo de alcohol y drogas, etc.

Sin embargo, hay otras causas que no dependen directamente del conductor y que también deben ser tenidas en cuenta: El estado de las carreteras, de las señales y de las marcas viales, y un parque de vehículos excesivamente envejecido y en muchos casos mal mantenido. La polémica suscitada en torno al diésel y los combustibles fósiles y las medidas propuestas crean incertidumbre y afectan a la renovación del parque de automóviles. La polémica y la incertidumbre creadas hacen que los usuarios opten por alargar más la vida de sus viejos y obsoletos vehículos (más contaminantes y menos seguros). Los gobiernos deben realizar una apuesta clara y decidida por la mejora de las carreteras e infraestructuras, así como fomentar la renovación del parque de automóviles. En el RACVN consideramos que sería interesante relanzar planes como el PIVE que han resultado ser eficaces para la renovación de vehículos. En contra de la fama que se le atribuye al diésel, en el RACVN consideramos que, si fuéramos capaces de sustituir todos los viejos vehículos, tanto de gasolina, como de gasoil por diésel modernos los niveles de emisiones se reducirían de manera drástica.