



San Sebastián, 29 de octubre de 2020

Presentación del informe/balance RACVN del verano 2020

La pandemia ha reducido los desplazamientos pero no ha logrado disminuir las cifras de fallecidos por accidente de tráfico en el País Vasco y Navarra

COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

Este verano ha estado condicionado por la pandemia, con un descenso significativo en el número de desplazamientos de largo recorrido.

El País Vasco y Navarra han registrado más fallecidos que el pasado ejercicio pese a realizarse menos desplazamientos. Esto hace que el RACVN considere que no se trate de un año favorable. Aun así no se trata de aumentos alarmantes.

En España se han reducido el número de fallecidos hasta alcanzar un nuevo récord histórico en el periodo julio-agosto (202).

Nos preocupan los datos relativos a los motoristas fallecidos, especialmente en el País Vasco.

En términos generales, las series históricas reflejan que 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. En ese sentido, este año ha sido especialmente anómalo por la pandemia.

La pandemia ha puesto en valor al automóvil privado como vehículo seguro contra el virus y como pilar fundamental de la economía.

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 2020 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). El RACVN también toma en consideración los 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 la campaña y su mensaje han estado condicionados por la presencia del virus. El RACVN recordaba que se debían tomar las medidas



oportunas para evitar la propagación del virus, pero también que el exceso de protagonismo de la Covid19 en los medios y en nuestra vida no dejase en segundo lugar la atención que se debe prestar a la carretera y a la seguridad vial cuando realizamos desplazamientos. Por último, el RACVN proponía viajar a lugares de proximidad con baja densidad de población, evitando así lugares de aglomeración de personas. Por estos motivos el eslogan de este año ha sido: **“Un verano para no bajar la guardia, mantener la distancia de seguridad y descubrir nuevos parajes en el País Vasco, Navarra y la España vaciada”**.

COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

Además, el RACVN ha realizado un seguimiento sobre todo lo que ha ocurrido 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), y en el mismo presentamos la siguiente información:

- Explicación de la Campaña de Verano RACVN 2020
- Desplazamientos realizados por carretera durante los meses de verano e incidencia de la pandemia en los mismos
- 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. No obstante, este verano tan solo se ha registrado una víctima mortal en área urbana en el País Vasco, en Vizcaya.*

3.- Información destacada del informe/balance:

-Desplazamientos: En España (julio-agosto) se han realizado 82,8 millones de desplazamientos de largo recorrido en conjunto del Estado, frente a los 91,1 realizados el pasado verano. En caso del País Vasco, según Trafikoa el tráfico se ha reducido en torno a un 12% durante el mismo periodo respecto al 2019.

-Crecen los desplazamientos y se reducen las cifras de fallecidos: Acorde con los datos registrados por la DGT, la tónica de los últimos años ha sido la de un progresivo crecimiento del número de desplazamientos, al mismo tiempo que se reducían las cifras de fallecidos en carretera. De hecho, en 2019 se alcanzó el mínimo histórico de fallecidos (220) y el récord máximo de desplazamientos de los últimos años (91,1 millones). Este año, la pandemia ha condicionado esta evolución haciendo que los desplazamientos se reduzcan. Esta situación ha



COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

propiciado que se alcance un nuevo record histórico de mínimos en la cifra de fallecidos por accidente de tráfico, con 202 víctimas.

-Fallecidos julio y agosto: Si tomamos en consideración los meses de julio y agosto, acorde con Trafikoa (áreas urbanas e interurbanas) en el País Vasco han fallecido 10 personas (4 más que en 2019). Tan solo uno de los 10 fallecidos no se ha registrado en área urbana en el País Vasco, en Vizcaya. Según la DGT (sólo contempla áreas urbanas) en Navarra 4 personas han perdido la vida durante el mismo periodo (1 en 2019), mientras que en España se alcanza la cifra histórica mínima de 202 personas (frente a las 220 registradas el pasado ejercicio). El periodo julio-agosto es el que contemplan las direcciones de tráfico para sus respectivas campañas de verano.

-Fallecidos septiembre: Durante el mes de septiembre han fallecido 4 personas en el País Vasco (no se han registrado víctimas mortales en áreas urbanas), frente a las 7 de 2019. En Navarra 2 personas perdieron la vida en accidente de tráfico (3 en 2019) y en España 96 (91 el pasado ejercicio).

- 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 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. De esas 14, tan solo una se ha registrado en área urbana. Siguiendo ese criterio, sólo en Álava (1) la cifra se ha reducido en una víctima respecto al mismo periodo del año pasado, mientras que en Guipúzcoa (7) la cifra ha crecido en dos y en Vizcaya se ha mantenido igual que el año pasado (6). En Navarra han fallecido 6 personas durante los meses de julio, agosto y septiembre (interurbanas), (4 en 2019).

- Fallecidos motoristas: De los 10 fallecidos en julio y agosto en el País Vasco, 4 han sido motoristas, mientras que en Navarra uno de los cuatro fallecidos en ese periodo también ha sido motorista. En España los motoristas fallecidos en accidente (49) han supuesto el 24% del total de fallecidos (el 28% en 2019 con 62 fallecidos). Si incluimos a los ciclomotores la cifra asciende al 27% (55 fallecidos) (30% en 2019 con 67 fallecidos).

-Fallecidos por tipo de vía: En todos los casos la mayoría de accidentes de tráfico mortales han ocurrido en vías convencionales, es decir, fuera de autopistas o autovías. Durante los meses de julio y agosto el 100% de los fallecidos en el País Vasco y Navarra se registraron carreteras convencionales. En España 153 personas perdieron la vida en carreteras convencionales (75,74%) y 49 en autopistas o autovías (24,26%).

-Fallecidos por género: 9 de los 10 fallecidos por accidente de tráfico durante los meses de julio y agosto en el País Vasco han sido hombres. En Navarra los cuatro fallecidos han sido varones. En España los hombres fallecidos han supuesto el 81,19% del total.

-Fallecidos por grupos de edad: 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%.



COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

-Fallecidos por tramos horarios: 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.

-Fallecidos por tipo de accidente: 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%).

-El puente del 15 de agosto: 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.

4.- Conclusiones:

-Balance del verano 2019: 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. Con la reducción significativa que se ha dado en el número de desplazamientos realizados debido a la pandemia, cabría esperar que las cifras relativas a fallecidos en accidentes de tráfico también se hubieran reducido. Por esa razón, y por el simple hecho de que se dé un aumento respecto al ejercicio anterior, el RACVN considera que los datos son negativos, aunque no alarmantes.

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

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.



COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

-Nos preocupan los datos relativos a los motoristas fallecidos. Un año más el RACVN considera especialmente preocupantes las cifras de motoristas fallecidos, especialmente en el País Vasco, donde han supuesto el 40% de los fallecidos durante el periodo julio-agosto (4 de los 10 fallecidos). 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 guardarraíles, 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, que mantiene un perfil similar al de los anteriores ejercicios. Se trataría de un varón de mediana edad que viaja en automóvil turismo durante el día y cuyo vehículo sale de la vía (debido al factor humano como causa principal (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** 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.

-Nuevas formas de movilidad y el uso de la bicicleta: Ya lo destacábamos los dos últimos ejercicios: El auge de las nuevas formas de movilidad y de la bicicleta requieren de unas campañas de formación, información y sensibilización. **Hay que concienciar al resto de colectivos sobre su presencia, pero el RACVN considera que también es fundamental hacer lo propio con los ciclistas y usuarios de las nuevas formas de movilidad.** Un año más, 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 demasiado 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. No se trata de posicionarse en contra de este u otro colectivo, sino todo lo contrario. De hecho, 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. 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.

-La movilidad durante el confinamiento, y el verano del desconfinamiento la nueva normalidad: Este verano ha sido completamente anómalo con la presencia del virus, que ha condicionado la movilidad de los ciudadanos, tanto urbana, como interurbana:

La bicicleta:

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(salud, edad, clima, orografía, etc). 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 (sustitutos de los de combustión) y un mayor protagonismo de los eléctricos en los núcleos urbanos.

El automóvil:

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. Además, la incertidumbre sobre las restricciones de circulación de los automóviles en los núcleos urbanos y la situación económica derivada de la propia pandemia han hecho 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. 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. 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 paralizan ni ante crisis mundiales. No quieren vehículos en sus ciudades pero si los ingresos que derivan de los mismos.

El transporte público:

El transporte público ha sido el medio de desplazamiento que más ha sufrido 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.**

- Mejora de las carreteras: una oportunidad perdida:

El RACVN quiere alertar sobre el deficiente mantenimiento de las carreteras y de las señales de tráfico. Se trata de una asignatura pendiente, que se repite año tras año. 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.