



26 de octubre de 2021 (País Vasco / Navarra)

Presentación del informe/balance RACVN del verano 2021

EL RACVN realiza un balance favorable del verano 2021 en el que han aumentado los desplazamientos y la cifra de fallecidos se ha reducido

COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

Esta mañana, el presidente del RACVN, Pedro Martínez de Artola, y el director gerente del club automovilista, Eduardo Martínez, han presentado el informe balance del RACVN del 2020 en las oficinas del club en Donostia-San Sebastián. Con la presentación del informe, el RACVN clausura su Campaña de Verano que ha estado vigente durante los meses de julio, agosto y septiembre.

El informe se ha realizado analizando y cotejando los datos de la DGT y la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (Trafikoa). Con los datos analizados, el club automovilista ha realizado un balance favorable del verano 2021, en el que, han aumentado significativamente los desplazamientos respecto al mismo periodo del año pasado (en el que se redujeron drásticamente debido a la pandemia), pero el número de víctimas mortales ha seguido reduciéndose. Se consolida así una tendencia marcada en los últimos años: crecen los desplazamientos pero se reduce el número de fallecidos en accidente de tráfico.

No obstante, el RACVN alerta que la suma de una serie de circunstancias dependientes de las administraciones puede contribuir a que cambie la tendencia en los próximos ejercicios. Por una parte, las medidas restrictivas para los automovilistas que generan incertidumbre, las nuevas cargas fiscales y el anuncio de pago por uso de autopistas y autovías. Todo ello favorece que haya automóviles más antiguos, más contaminantes, deteriorados menos seguros. Además, el pago por uso de autopistas y autovías hará que más usuarios recurran a vías convencionales (las más peligrosas y en la que más accidentes mortales se registran) para evitar pagar. Por otra parte, la proliferación de nuevas formas de movilidad y el auge de la bicicleta, principalmente en núcleos urbanos, con una falta de regulación efectiva por parte de los consistorios que genera una sensación de impunidad y una idea equivocada de que "todo vale". No se trata de reducir a 30km/h la velocidad de forma generalizada y artificial y perseguir a los vehículos motorizados que no cumplan, sino de formar e informar sobre las normas básicas y comunes que deben respetar todos los usuarios de las vías públicas para garantizar la propia seguridad y la del resto de personas (sea con vehículos motorizados, no motorizados o en condición de peatón).



ASPECTOS DESTACADOS:

1.- **El RACVN realiza un balance favorable del verano 2021. Aumentan los desplazamientos pero se reducen las víctimas mortales** consolidando una tendencia marcada en los últimos años con excepciones puntuales.

2.- **Según datos de Trafikoa 12 personas perdieron la vida en carreteras de la CAPV durante los meses de julio-agosto y septiembre (2 menos que en 2020).**

Por territorios, se registraron **8 víctimas mortales en Guipúzcoa (7 en 2020), 2 en Álava (1 en 2020) y 2 en Vizcaya (6 en 2020).**

3.- **Septiembre ha sido un mes más lesivo que julio y agosto.** Sin embargo, no hay que llamar al alarmismo y la evolución en conjunto, tanto de los dos meses (julio-agosto), como de los tres (incluido septiembre) es favorable.

4.- **Aumentan los fallecidos en vías urbanas en el País Vasco en el primer verano de las nuevas limitaciones de velocidad en núcleos urbanos.** 4 de las 12 víctimas mortales en el País Vasco fallecieron en accidentes registrados en vías urbanas (1 en 2020). El aumento de los fallecidos en vías urbanas en el País Vasco pone en cuestión la efectividad de la limitación 30Km/h y evidencia la existencia de otros factores de riesgo.

5.- **Según datos de la DGT 6 personas perdieron la vida en Navarra en julio, agosto y septiembre (igual que en 2020), mientras que en España fueron 292 (300 en 2020).** Además, en el período contemplado por la DGT (julio-agosto) se ha alcanzado un nuevo record histórico de mínimos por tercer año consecutivo (191 frente a las 202 víctimas registradas en 2020 y las 220 de 2019).

6.- **El perfil tipo del fallecido en accidente de tráfico durante este verano, que mantiene un perfil prácticamente idéntico 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. Destaca la distracción por uso indebido del móvil mientras se conduce.

7.- **Al RACVN le preocupa la falta de concienciación de los usuarios de las nuevas formas de movilidad como los patinetes eléctricos y también de las bicicletas.** La sensación de impunidad y de generalización de la idea del "todo vale" que resulta peligrosísimo. El propio director de la DGT, antes del comienzo del verano instó a los ayuntamientos a que abordasen este tema. El ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska también ha anunciado recientemente, en el VI Encuentro de Ciudades por la Seguridad Vial y la Movilidad Sostenible la puesta en marcha de una campaña divulgativa por parte de la DGT sobre la prohibición de que patinetes y bicicletas circulen por la acera.

7.- Aunque la principal causa de los accidentes se debe al factor humano **el RACVN alerta sobre aspectos que inciden en la seguridad de los usuarios que dependen de la administración y que necesitan ser resueltas de forma urgente.** (Renovar el parque de automóviles, mejora y mantenimiento de las vías interurbanas y urbanas, marcas viales, semáforos, etc. Junto a ella, la presencia cada vez más frecuente en los municipios de elementos que son tanto o más peligrosos que los guardarraíles cortantes en las vías interurbanas: resaltos, intersecciones confusas, postes y pivotes rígidos de metal, elementos decorativos en rotondas y junto a las vías con aristas cortantes, etc).



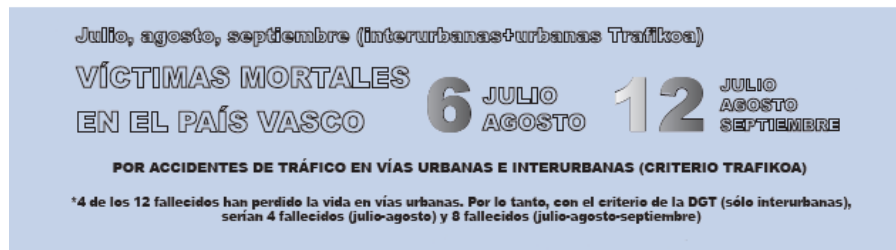
COMUNICADO
DE PRENSA
SERVICIOS

Además, la incertidumbre que atraviesa el sector del automóvil, la falta de chips, la subida del precio del carburante y la electricidad, **el anuncio de subidas fiscales, las medidas restrictivas de circulación ya vigentes y las anunciadas hacen que los usuarios no se decidan a cambiar su vehículo por uno nuevo e incluso que en caso de cambiar opten por uno económico de segunda mano** (automóviles más viejos, más contaminantes, más deteriorados y menos seguros).

Lo mismo ocurre con **el anuncio del pago por autopistas y autovías anunciado por el Gobierno. La medida supondrá que muchos usuarios abandonen el uso de este tipo de vías y recurra a las convencionales, que a tenor de los datos mostrados en los informes del RACVN y de las direcciones de tráfico son las carreteras en las que se producen la mayoría de los accidentes mortales. Es decir, la medida puede contribuir a que se rompa con la tendencia descendente de los últimos años si se incita a los usuarios a que recurran a las vías secundarias. Además, crea un precedente peligroso “paga quien las use” ¿también la sanidad y la educación debe pagarlas quien la use?. Si el transporte incrementa los costes, el producto final de bienes y servicios también verá incrementado su precio y lo acabará pagando el consumidor final utilice o no las vías.**

CUADRO RESUMEN FALLECIDOS EN EL PAÍS VASCO, NAVARRA Y ESPAÑA:

Con el fin de mostrar la información más completa posible, a continuación se muestran las cifras de fallecidos en accidentes de tráfico según los diferentes criterios: En los dos primeros bloques con el criterio DGT en el País Vasco, Navarra y España (julio, agosto, y julio, agosto y septiembre) y en el tercer bloque las cifras del País Vasco con el criterio de Trafikoa (julio-agosto, y julio-agosto-septiembre).



*2 en Álava, 8 en Guipúzcoa y 2 en Vizcaya (jul-ago-sept).

*2 en Álava, 2 en Guipúzcoa y 2 en Vizcaya (si consideramos sólo los meses de julio y agosto).