

INFORME RACVN: BALANCE DEL AÑO 2017

Siniestralidad en carretera, matriculaciones, combustibles, novedades propuestas por la DGT para 2018 y conclusiones



2017



RAC
VASCO NAVARRO

ÍNDICE

0.- PRÓLOGO (pág 5)

1. INTRODUCCIÓN Y FUNCIÓN SOCIAL DEL RACVN (pág 6)

2.- FALLECIDOS POR ACCIDENTE DE TRÁFICO (pág 8)

2.1.- CIFRAS DE FALLECIDOS POR TERRITORIOS

2.2.- CAUSAS DE LOS ACCIDENTES

2.3.- OTROS DATOS RELEVANTES

3.- PARQUE DE VEHÍCULOS, MATRICULACIONES Y PREFERENCIAS DE LOS USUARIOS EN CUANTO A SEGMENTO, MARCAS Y MODELOS (pág 11)

3.1.- PARQUE DE VEHÍCULOS A NIVEL ESTATAL Y POR TERRITORIOS

3.2.- MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS POR TERRITORIOS

3.3.- MATRICULACIONES DE VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS

3.3.1.- COMPARATIVAS DE LAS CIFRAS DE HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS

3.4.- EDAD MEDIA DEL PARQUE DE VEHÍCULOS Y SU RELACIÓN CON LA MORTALIDAD EN ACCIDENTES DE TRÁFICO

3.5.- VENTA DE VEHÍCULOS EN ESPAÑA ATENDIENDO A LA TIPOLOGÍA, RANKING DE MARCAS Y MODELOS CONCRETOS

3.5.1.- COCHES MÁS VENDIDOS EN FUNCIÓN DEL SEGMENTO

3.5.2.- RANKING DE MARCAS Y MODELOS MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA EN 2017

3.5.3.- RANKING DE MODELOS Y MARCAS MÁS VENDIDOS EN NAVARRA Y EL PAÍS VASCO EN 2017

4.- COMBUSTIBLES (pág 26)

4.1.- VARIACIÓN DEL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES FÓSILES

4.2.- ENERGÍA EMPLEADA EN LOS VEHÍCULOS TURISMOS MATRICULADOS EN 2017 EN ESPAÑA

4.3.- ENERGÍA EMPLEADA EN LOS VEHÍCULOS TURISMOS MATRICULADOS EN 2017 EN EL PAÍS VASCO

4.4.- ENERGÍA EMPLEADA EN LOS VEHÍCULOS TURISMOS MATRICULADOS EN 2017 EN NAVARRA

5.- NOVEDADES PROPUESTAS Y PLANTEADAS POR LA DGT PARA EL 2018 (pág 28)

6.- CONCLUSIONES (pág 30)

6.1.- VÍCTIMAS MORTALES EN CARRETERA

6.2.- RENOVACIÓN DEL PARQUE DE AUTOMÓVILES

6.2.1.- AUTOMÓVIL Y LA ECONOMÍA: REFLEJO Y CAUSA

6.2.2.- PREFERENCIAS DE LOS USUARIOS

6.2.3.- EL VEHÍCULO HÍBRIDO Y EL VEHÍCULO ELÉCTRICO

6.3.- CARBURANTES

6.4.- RETOS DEL RACVN Y ÁREAS DE TRABAJO



0.- PRÓLOGO



Por un 2018 sobre ruedas

Al comienzo de un nuevo año toca hacer balance de cómo ha acontecido el anterior, valorar el grado de cumplimiento de las propuestas y retos planteados y formular otros nuevos.

En este comienzo del 2018 podemos decir que se cumplen ya diez años del comienzo de la crisis económica que ha azotado a todo el mundo y de la que nuestro territorio, en mayor o menor medida, tampoco ha sido ajeno. Después de una década, parece que, por fin, estamos dejando atrás la fatídica recesión, aunque no podemos olvidar ni hacer oídos sordos a quienes todavía no la han superado. ¡Todavía queda mucho por hacer!

El sector que nos atañe al RACVN, el del automóvil, no es ajeno a la coyuntura económica. Tanto en Euskadi como en Navarra y en el conjunto de España, el sector del automóvil tiene un gran peso y una gran incidencia en nuestra economía, genera miles de puestos directos e indirectos en I+D+i, fabricación, logística y transporte, ventas, exportación, etc. Al mismo tiempo, se trata de un sector al que cualquier variación en la situación económica le afecta inmediatamente (disminución de ventas en periodos de recesión e incertidumbre y aumento de ventas en momentos de mejoría), lo que se traduce en la destrucción o creación de puestos de trabajo según sea esa situación.

En cualquier caso, el sector del automóvil es causa y al mismo tiempo reflejo de la situación económica y por esa razón se debe apostar por el mismo de manera contundente.

Somos conscientes de que uno de los retos planteados es la disminución de la emisión de gases contaminantes expulsados por los vehículos. En el RACVN estamos completamente de acuerdo con ello. Sin embargo, **creemos que la disminución de gases contaminantes pasa por la renovación del parque de vehículos, y consideramos que esto se debe hacer otorgando facilidades y animando a la compra de automóviles ecológicos y no penalizando a quien tenga coches antiguos.** Poco a poco los vehículos se van renovando, debemos poner facilidades para que se dé este cambio y no poner trabas.

En el RACVN no podemos olvidarnos de las víctimas por accidente de tráfico que ya no están con nosotros, así como sus familias y los supervivientes implicados en dichos accidentes. Tal y como insistimos desde el RACVN, no se trata de cifras, detrás de cada número hay una persona, una vida y una familia. Es por ello que, mientras sigan dándose accidentes con víctimas mortales, debemos seguir trabajando sin pausa para contribuir a que la cifra sea de cero víctimas.

Con el comienzo de un nuevo año el RACVN también es momento de renovar ilusiones y proyectos y sobre todo, aquellos que están encaminados a mejorar el trato y servicio que ofrecemos a nuestros socios y al conjunto de automovilistas y de la sociedad.

¡Feliz 2018!

1.- INTRODUCCIÓN Y FUNCIÓN SOCIAL DEL RACVN

Finalizado el año 2017, es tiempo de reflexionar sobre todos los aspectos que han acontecido en materia de movilidad, seguridad vial, tráfico y otros aspectos relacionados con la automoción, que constituyen, en definitiva, varios de los campos de trabajo del Real Automóvil Club Vasco Navarro (RACVN).

Desde el club automovilista hemos querido aportar nuestro granito de arena para contribuir a preservar la seguridad de todos los colectivos implicados en el tráfico, evitar accidentes con víctimas mortales, analizar la movilidad desde distintas perspectivas para poder obtener conclusiones útiles para la sociedad y las distintas personas partícipes en la movilidad y defender a los automovilistas en el uso racional y sostenible de sus vehículos.



Durante el año 2017 el RACVN ha realizado varias acciones que pretendían esos objetivos:

- Campaña de invierno RACVN (consejos destinados a conductores para viajar con condiciones adversas).
- Campaña de verano RACVN (consejos destinados a conductores para viajar durante los meses de verano).
- Campaña RACVN de ciclistas y motoristas (realizada de manera simultánea con la campaña de verano, pretendía aconsejar a los colectivos más vulnerables para preservar su propia seguridad).
- Informe de balance del verano RACVN al finalizar la Campaña de Verano (con cifras y conclusiones al cierre de los meses de verano).
- Campaña informativa de fin de año RACVN sobre la compra de vehículos nuevos y de segunda mano (en qué deben fijarse, qué es cada tipo de vehículo, qué documentación se debe solicitar, etc).
- Encuentro Ciudadano con la Movilidad (jornada organizada junto al Ayuntamiento de Bilbao que se centra sobre un aspecto concreto de la movilidad (en 2017 la movilidad desde la perspectiva de género), en la que los organizadores reúnen a ponentes expertos de primer nivel en la materia concreta).
- Premio Periodístico sobre Movilidad (organizado junto al Ayuntamiento de Bilbao reconoce y premia la labor de los periodistas y medios de comunicación, al dar cobertura y difusión a aspectos relacionados con la movilidad y la seguridad vial).
- Relación fluida y continuada con los medios de comunicación para tratar temas relacionados con los campos de trabajo del RACVN.
- Alertar a los medios de comunicación sobre aspectos concretos en los que el RACVN es experto y cuenta con gran experiencia.
- Asesoría a socios, clientes del RACVN, organismos e instituciones públicas y otros colectivos en materia de tráfico, seguridad vial, movilidad, trámites relacionados con el automóvil, etc.

Además, queremos analizar varios aspectos relacionados con nuestros campos de trabajo, mediante el análisis y cotejo de cifras para poder establecer nuestras propias conclusiones. Así pues, en este informe vamos a centrarnos en aspectos como las cifras de fallecidos en accidentes de tráfico en la Comunidad Autónoma del País Vasco, en la Comunidad Foral de Navarra y en el conjunto del Estado, las causas de esos accidentes, el envejecimiento del parque de vehículos y las matriculaciones que se han producido en cada territorio, la variación del precio de combustible y otros aspectos que consideramos que son de actualidad y tienen o han tenido relevancia.



El Director Gerente del RACVN, Eduardo Martínez y el Vicepresidente, Luis Murguía, en la presentación de la Campaña de Invierno RACVN 2017.

2.- FALLECIDOS POR ACCIDENTE DE TRÁFICO

2.1.- CIFRAS DE FALLECIDOS POR TERRITORIOS

FALLECIDOS	2017	2016	Variación
Navarra	28	26	7,69%
País Vasco	39	46	-15,22%
Álava	8	9	-11,11%
Gipuzkoa	22	16	37,50%
Bizkaia	9	21	-57,14%
España	1.200	1.164	3,09%

Fuente: DGT y Trafikoa Gobierno Vasco

Las cifras correspondientes a España tienen en consideración las cifras de víctimas de accidentes producidos en vías interurbanas, mientras que los correspondientes a Navarra y el País Vasco y cada uno de sus territorios tienen también en consideración a los accidentes producidos tanto en vías interurbanas como urbanas.

En la tabla se han señalado entre paréntesis las cifras correspondientes a Navarra y el País Vasco, teniendo en consideración sólo los accidentes producidos en vías interurbanas según la DGT. En la columna correspondiente a la variación entre 2016 y 2017 se ha señalado en rojo en aquellos lugares en los que se ha producido un aumento de víctimas mortales respecto al año anterior. Se ha señalado en verde si se ha producido una disminución.

A continuación, se incluye una tabla que recoge las víctimas mortales en Navarra y el País Vasco en 2017 atendiendo al sexo:

	Hombres	Mujeres
Navarra	22(79%)	6 (21%)
País Vasco	28 (71,8%)	11(28,2%)

Fuente: DGT y Trafikoa Gobierno Vasco

2.2.- CAUSAS DE LOS ACCIDENTES

Según la DGT las causas que se encuentran detrás de los accidentes son los siguientes:

CAUSAS DE ACCIDENTE (DGT)	
Distracciones	32%
Velocidad Inadecuada	26%
Cansancio o sueño	12%
Alcohol	12%
Drogas	11%
Factor HUMANO	93%

Fuente: DGT

Esto coincide con una teoría que hemos mantenido en el RACVN y que hemos expuesto en numerosas ocasiones:

“Detrás de la mayoría de los accidentes de tráfico se encuentra el factor humano”

CAUSAS DE ACCIDENTE	
Factor HUMANO	93%

*Entendemos por factor humano aquellas en las que las personas son el origen del accidente y no circunstancias externas como un error mecánico del automóvil, defectos en la calzada, etc. La suma de los porcentajes de las causas expuestas por la DGT que constituyen causas de factor humano suman el 93%.

Debemos destacar que, según la DGT, del conjunto de los fallecidos en accidente de tráfico en España, 175 personas no llevaban puesto el cinturón de seguridad. La Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco se ha referido al 20,8% de los fallecidos en el País Vasco (unas 8 personas).



2.3.- OTROS DATOS RELEVANTES

Según la DGT en 2017 se han producido 16,4 millones de desplazamientos por las carreteras del Estado, lo que supone un aumento del 4,2% respecto al año pasado.

Por tipo de vías, la siniestralidad sigue recayendo mayoritariamente en las carreteras convencionales (las que no son en autopistas ni autovías), en un 77%.

Aunque a nivel estatal el número de fallecidos ha aumentado en un 3,09% (39 personas más, véase tabla del apartado 2.1.), el número de heridos hospitalizados ha descendido en 336 personas (5.173 en 2016 y 4.837 en 2017, lo que supone un descenso del 6%).

Atendiendo al rango de edad, a nivel estatal, según la DGT los grupos de edad comprendidos entre los 25 y los 34 años y los 35 y los 44 años son en los que se ha ocasionado el mayor número de fallecidos (226 y 224 respectivamente). Seguido del grupo de 45 a 54 años (213 fallecidos):

Fallecidos por grupos de edad		
Rango de Edad	Fallecidos	Porcentaje
De 25 a 34 años	226	18,83%
De 35 a 44 años	224	18,67%
De 45 a 54 años	213	17,75%
Total	1.200	100%

Fuente: DGT



3.- PARQUE DE VEHÍCULOS, MATRICULACIONES Y PREFERENCIAS DE LOS USUARIOS EN CUANTO A SEGMENTO, MARCAS Y MODELOS

3.1.- PARQUE DE VEHÍCULOS A NIVEL ESTATAL Y POR TERRITORIOS

Para poder hacernos una idea de la magnitud de las cifras que vamos a exponer y comentar en los siguientes sub-apartados, consideramos relevante poder contar con las cifras del parque de vehículos que distinguiendo entre el ámbito estatal, el territorial y el tipo de vehículo en cada caso. Estos datos los elabora la DGT. Sin embargo, dado que las cifras correspondientes a 2017 todavía no están publicadas, recurriremos a las de 2016.

PARQUE DE VEHÍCULOS A NIVEL ESTATAL Y POR TERRITORIOS EN 2016								
TERRITORIO	CAMIONES Y FURGONETAS	AUTOBUSES	TURISMOS	MOTOCICLETAS	TRACTORES INDUSTRIALES	REMOLQUES Y SEMIREMOLQUES	OTROS VEHÍCULOS	TOTAL
Navarra	76.904	826	311.091	33.297	4.386	9.192	9.163	444.859
Araba/Álava	29.729	523	152.907	15.181	1.196	3.062	4.621	207.219
Gipuzkoa	63.056	906	314.097	56.897	3.134	8.866	7.450	454.406
Bizkaia	86.457	1.857	504.417	51.968	3.487	8.217	10.434	666.837
País Vasco	179.242	3.286	971.421	124.046	7.817	20.145	22.505	1.328.462
España	4.879.480	61.838	22.876.830	3.211.474	207.889	443.598	425.411	32.106.520

*A fecha de elaboración de este documento todavía no están disponibles en la DGT las cifras correspondientes al año 2017.



Tomando como base la anterior tabla obtendremos el peso porcentual que supone en el conjunto del territorio el parque móvil de cada territorio

PESO PORCENTUAL DE LAS COMUNIDADES Y TERRITORIOS EN EL CONJUNTO DEL PARQUE DE VEHÍCULOS				
TERRITORIO	TURISMOS	TURISMOS %	TOTAL VEHÍCULOS	TOTAL VEHÍCULOS %
España	22.876.830	100%	32.106.520	100%
Navarra	311.091	1,36%	444.859	1,39%
País Vasco	971.421	4,25%	1.328.462	4,14%
Araba	152.907	0,67%	207.219	0,65%
Bizkaia	504.417	2,2%	666.837	2,08%
Gipuzkoa	314.097	1,37%	454.406	1,42%

*Recordando que se trata de una tabla elaborada con cifras correspondientes a 2016 (al no disponer de las fechas de 2017).

3.2.- MATRICULACIÓN DE VEHÍCULOS POR TERRITORIOS

En la siguiente tabla se incluye el número de vehículos matriculados en cada territorio, comunidad autónoma y el conjunto del Estado.

MATRICULACIONES 2017						
	Navarra	País Vasco	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa	España
2017	12.314	39.622	7.128	20.013	12.481	1.234.931
2016	10.814	38.547	6.631	19.509	12.407	1.147.007
Crecimiento	13,87%	2,79%	7,50%	2,58%	0,60%	7,70%

Fuente: ANFAC

En todos los casos se ha producido un crecimiento en el número de matriculaciones respecto al año anterior, aunque cabe destacar el gran crecimiento que se ha producido en Navarra, de un 13,87% y 1500 vehículos frente al crecimiento más moderado que se ha registrado en Gipuzkoa (de un 0,6% y 74 vehículos).

Tomando como referencia la anterior tabla podemos obtener el peso porcentual que tiene cada Comunidad y cada territorio respecto al conjunto de matriculaciones de España:

CUOTA PORCENTUAL DE MATRICULACIONES DE CADA TERRITORIO RESPECTO AL ESTADO						
	Navarra	País Vasco	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa	España
2017	1,00%	3,21%	0,58%	1,62%	1,01%	100,00%
2016	0,94%	3,36%	0,58%	1,70%	1,08%	100,00%

Reiterando que en todos los casos se ha producido un crecimiento del número de matriculaciones respecto al año anterior, tal y como se aprecia en la tabla anterior, en este caso podemos apreciar que en el País Vasco y en sus territorios (a excepción de Álava que se mantiene igual), el peso porcentual de matriculaciones respecto al conjunto del Estado ha descendido ligeramente.

En el caso de Navarra ocurre lo contrario. La subida de venta de vehículos se ha materializado en un mayor peso respecto al conjunto del Estado. Es decir, si en 2016, en Navarra se matricularon el 0,94% de los vehículos del Estado, en 2017 se ha matriculado en esa comunidad el 1% (Uno de cada cien coches matriculados en España en 2017 se ha matriculado en Navarra).

Hemos considerado oportuno analizar la variación del peso porcentual que han tenido los territorios históricos de Araba, Bizkaia y Gipuzkoa respecto a las matriculaciones registradas en el País Vasco en 2017:

CUOTA PORCENTUAL DE MATRICULACIONES DE CADA TERRITORIO RESPECTO AL PAÍS VASCO				
	Álava	Bizkaia	Gipuzkoa	País Vasco
2017	17,99%	50,51%	31,50%	100,00%
2016	17,20%	50,61%	32,19%	100,00%

En esta tabla podemos apreciar que respecto al conjunto del País Vasco, Araba, aunque ocupa la tercera posición en cuanto al porcentaje, ha sido el único territorio cuyo peso en el conjunto ha crecido, de un 17,2% a un 17,99% (Es decir, de cada 100 coches que se han matriculado en el País Vasco, prácticamente 18 lo han hecho en Araba. En el caso de Bizkaia se ha producido una ligera disminución de un 0,1%, mientras que en el caso de Gipuzkoa el valor porcentual ha disminuido en un 0,69%.

3.3.- MATRICULACIONES DE VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS

Este tipo de vehículos, más respetuosos con el medio ambiente van poco a poco ocupando mayores cotas de mercado. Aunque todavía suponen cifras moderadas, sus ventas están creciendo de manera paulatina. En el RACVN creemos que estos tipos de vehículos se irán imponiendo poco a poco en el mercado hasta que supongan la mayoría del mismo.

Por esa razón, en el RACVN queremos ser especialmente exhaustivos al incluir las cifras sobre matriculaciones de estos tipos de vehículos y cotejarlas entre sí.

A.- PAÍS VASCO

MATRICULACIONES HÍBRIDOS PAÍS VASCO			
	2017	2016	Crecimiento
Bizkaia	971	595	63,19%
Gipuzkoa	561	381	47,24%
Araba	403	220	83,18%
País Vasco	1.935	1.196	61,79%

*Fuente: ANFAC

MATRICULACIONES ELÉCTRICOS PAÍS VASCO			
	2017	2016	Crecimiento
Bizkaia	185	65	184,62%
Gipuzkoa	58	52	11,54%
Araba	51	19	168,42%
PAIS VASCO	294	136	116,18%

*Fuente: ANFAC

B.- NAVARRA

MATRICULACIONES HÍBRIDOS NAVARRA			
	2017	2016	Crecimiento
Navarra	492	301	63,46%

*Fuente: ANFAC

MATRICULACIONES ELÉCTRICOS NAVARRA			
	2017	2016	Crecimiento
Navarra	57	35	62,86%

*Fuente: ANFAC

C.- ESPAÑA

MATRICULACIONES HÍBRIDOS ESPAÑA			
	2017	2016	Crecimiento
España	55.741	31.046	79,54%

*Fuente: ANFAC

MATRICULACIONES ELÉCTRICOS ESPAÑA			
	2017	2016	Crecimiento
España	8.647	4.748	82,08%

*Fuente: ANFAC

3.3.1.- COMPARATIVA DE LAS CIFRAS DE HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS

A.- RELACIÓN DE MATRICULACIONES DE VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS RESPECTO AL TOTAL DE LAS MATRICULACIONES

Tomando como referencia las tablas de los anteriores apartados, en este apartado se analiza la cuota de mercado de estos tipos de vehículos respecto al total de matriculaciones en cada territorio, comunidad autónoma y en el conjunto del Estado.

En cada caso se incluyen dos tablas, una correspondiente al año 2016 y otra al 2017 para poder comparar si el peso de cada tipo de vehículos crece o decrece, en cada caso, respecto al total de matriculaciones de cada territorio.

En caso de observar datos de crecimiento, se destacan en color verde en las tablas correspondientes a 2017. En caso de ser negativos se destacarían en color rojo.

A1.- PAÍS VASCO Y TERRITORIOS

CUOTAS DE MERCADO EN EL PAÍS VASCO EN 2016					
	Total Matriculaciones	Híbridos	Porcentaje %	Eléctricos	Porcentaje
Bizkaia	19.509	595	3,05	65	0,33
Gipuzkoa	12.407	381	3,07	52	0,42
Araba	6.631	220	3,32	19	0,29
País Vasco	38.547	1.196	3,10	136	0,35

CUOTAS DE MERCADO EN EL PAÍS VASCO EN 2017					
	Total Matriculaciones	Híbridos	Porcentaje %	Eléctricos	Porcentaje
Bizkaia	20.013	971	4,85	185	0,92
Gipuzkoa	12.481	561	4,49	58	0,46
Araba	7.128	403	5,65	51	0,72
País Vasco	39.622	1.935	4,88	294	0,74

A2.- NAVARRA

CUOTAS DE MERCADO EN NAVARRA EN 2016					
	Total Matriculaciones	Híbridos	Porcentaje %	Eléctricos	Porcentaje
Navarra	10.814	301	2,78	35	0,32

CUOTAS DE MERCADO EN NAVARRA EN 2017					
	Total Matriculaciones	Híbridos	Porcentaje %	Eléctricos	Porcentaje
Navarra	12.314	492	4,00	57	0,46

A3.- ESPAÑA

CUOTAS DE MERCADO EN ESPAÑA EN 2016					
	Total Matriculaciones	Híbridos	Porcentaje %	Eléctricos	Porcentaje
España	1.147.007	31.046	2,71	4748	0,41

CUOTAS DE MERCADO EN ESPAÑA EN 2017					
	Total Matriculaciones	Híbridos	Porcentaje %	Eléctricos	Porcentaje
España	1.234.931	55.741	4,51	8647	0,70



B.- RELACIÓN DE MATRICULACIONES DE LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS Y LOS TERRITORIOS RESPECTO A LAS CIFRAS DE MATRICULACIONES ESTATALES DE VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS

En este caso en una única tabla analizamos cuál es la cuota de mercado respecto al total del mismo (entendiendo que las ventas totales de España suponen el 100%), en 2016 y 2017. Al igual que en el caso anterior, en caso de que los valores de 2017 sean positivos respecto al año anterior se señalan en verde, mientras que si son negativos se señalan en rojo.

Por ejemplo, en el caso de Navarra, la proporción indica que de cada 100 vehículos híbridos que se venden en España, en 2016, el 0,97 se vendían en Navarra, mientras que en 2017 la cifra ha sido algo menor, de un 0,88. Se da el caso de que vendiendo más unidades en 2017 (492) que en 2016 (301), Navarra ha perdido peso respecto al conjunto del Estado. Esto se debe a que otras comunidades, que también han aumentado sus ventas, lo han hecho en una mayor proporción.

CUOTA DE MERCADO DE COMUNIDADES Y TERRITORIOS DE VEHÍCULOS ECOLÓGICOS RESPECTO AL ESTADO						
	Híbridos	Proporción %	Diferencia %	Eléctricos	Proporción %	Diferencia %
España 2016	31.046	100		4.748	100	
España 2017	55.741	100		8.647	100	
Navarra 2016	301	0,97		35	0,74	
Navarra 2017	492	0,88		57	0,66	
País Vasco 2016	1.196	3,85		136	2,86	
País Vasco 2017	1.935	3,47		294	3,40	
Bizkaia 2016	595	1,92		65	1,37	
Bizkaia 2017	971	1,74		185	2,14	
Gipuzkoa 2016	381	1,23		52	1,10	
Gipuzkoa 2017	561	1,01		58	0,67	
Araba 2016	220	0,71		19	0,40	
Araba 2017	403	0,72		51	0,59	

C.- RELACIÓN DE MATRICULACIONES DEL PAÍS VASCO Y LOS TERRITORIOS HISTÓRICOS RESPECTO A LAS CIFRAS DE MATRICULACIONES ESTATALES DE VEHÍCULOS HÍBRIDOS Y ELÉCTRICOS

En este caso, se realiza el mismo ejercicio que en la tabla anterior, pero relacionando las cifras de los territorios que componen la Comunidad Autónoma del País Vasco, con los del conjunto de la comunidad, siendo las cifras referidas al País Vasco las que constituyen, en este apartado, el 100% de las matriculaciones.

De esta manera queremos analizar qué peso tiene cada territorio respecto al conjunto del País Vasco y las variaciones que se han producido entre 2016 y 2017.

Podemos apreciar que, aunque Gipuzkoa ha vendido más vehículos eléctricos e híbridos en 2017 que en 2016, ha perdido cuota de mercado frente a Bizkaia y Araba que han ganado cuota. Aun así, en todos los casos, los territorios han vendido más vehículos híbridos y eléctricos en 2017 que en 2016.

CUOTA DE MERCADO DE TERRITORIOS DE VEHÍCULOS ECOLÓGICOS RESPECTO AL PAÍS VASCO						
	Híbridos	Proporción %	Diferencia %	Eléctricos	Proporción %	Diferencia %
País Vasco 2016	1.196	100		136	100	
País Vasco 2017	1.935	100		294	100	
Bizkaia 2016	595	49,75	0,43	65	47,79	15,13
Bizkaia 2017	971	50,18		185	62,93	
Gipuzkoa 2016	381	31,86	-2,86	52	38,24	-18,51
Gipuzkoa 2017	561	28,99		58	19,73	
Araba 2016	220	18,39	2,43	19	13,97	3,38
Araba 2017	403	20,83		51	17,35	

3.4.- EDAD MEDIA DEL PARQUE DE VEHÍCULOS Y SU RELACIÓN CON LA MORTALIDAD EN ACCIDENTES DE TRÁFICO

En el RACVN hemos alertado en varias ocasiones sobre el rápido envejecimiento del parque de vehículos que se está produciendo en el conjunto del Estado y del que el País Vasco y Navarra no son ajenos.

Durante el 2016, en nuestras campañas alertábamos de que contábamos con un parque de vehículos que contaba con unos 12 años aproximados de media, mientras que ya en el pasado verano (en 2017) nos referíamos a cifras que rondaban los 14 años.

Lógicamente las cifras han ido oscilando en función del mes del año y del estudio concreto que se haya realizado. Nosotros tomaremos como referencia los 12 años de media de 2016 y los 14 de 2017, pero en cualquier caso nos parece muy preocupante la tendencia que parece no encontrar todavía un punto de inflexión.

Además, según la DGT, los vehículos en los que viajaban las víctimas mortales de accidentes de tráfico en 2017, contaban con una edad media de 13,2 años.

Sintetizando:

EDAD MEDIA PARQUE VEHÍCULOS POR AÑO Y SU RELACIÓN CON MORTALIDAD	
AÑO	EDAD MEDIA
2016	12 años
2017	14 años
2017 (Edad media de los vehículos en los que viajaban las personas fallecidas en accidentes de tráfico) →	13,2 años

3.5.- VENTA DE VEHÍCULOS EN ESPAÑA ATENDIENDO A LA TIPOLOGÍA, RANKING DE MARCAS Y MODELO CONCRETO

Resulta interesante analizar cuáles son las preferencias de los automovilistas y su evolución en cuanto a la tipología de automóviles, las marcas y/o los modelos concretos. En los siguientes apartados nos referimos a todas ellas.

En este caso, no disponemos de la información concreta referida a la Comunidad Foral de Navarra, Comunidad Autónoma del País Vasco, ni a cada uno de sus territorios.

3.5.1.- COCHES MÁS VENDIDOS EN FUNCIÓN DEL SEGMENTO

En los últimos años se ha producido una variación en cuanto a las preferencias de los automovilistas a la hora de decantarse por un tipo u otro de vehículo. El vehículo alto, ya sea SUV (todocamino) o Monovolumen adquieren una gran importancia frente a otros tipos de coches clásicos en el mercado como el medio, grande y Premium.

Los monovolúmenes y SUV se trata de vehículos altos con un acceso al habitáculo fácil (no hay que agacharse tanto para acceder como otros tipos de vehículos turismos), y presentan una gran amplitud interior. Sin embargo, debemos tener en cuenta que, al ser más altos pueden tener un centro de gravedad también más alto, o lo que es lo mismo, pueden resultar algo más inestables que los vehículos convencionales.

El utilitario convencional sigue siendo el tipo de vehículo más vendido.

Por todo ello, podemos decir que la habitabilidad, la comodidad y la funcionalidad son aspectos que condicionan y definen las ventas de automóviles en España.

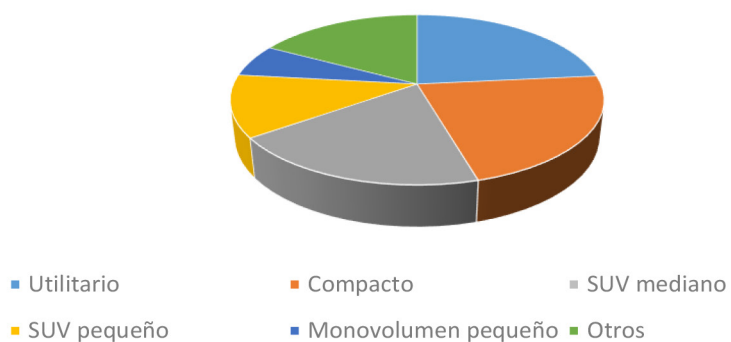
MATRICULACIONES EN ESPAÑA 2017 POR TIPO DE VEHÍCULO		
Tipo de coche	N.º uds. Vendidas	Cuota mercado %
Urbano	52.517	4,3
Utilitario	289.512	23,4
Compacto	273.820	22,2
Medio	74.489	6
Deportivo	2.938	0,2
Grande	9.672	0,8
Premium	2.068	0,2
Monovolumen pequeño	76.067	6,2
Monovolumen grande	10.128	0,8
SUV pequeño	145.334	11,8
SUV mediano	239.562	19,4
SUV grande	45.755	3,7
SUV premium	8.335	0,7
Todoterreno	4.734	0,4

*Fuente: ANFAC

Tomando como punto de partida la tabla anterior podemos establecer el ranking de coches más vendidos en 2017 en España por tipología de vehículo

RANKING 5 TIPOS DE COCHES MÁS VENDIDOS 2017		
Tipo de coche	N.º uds. Vendas	Cuota mercado %
Utilitario	289.512	23,4
Compacto	273.820	22,2
SUV mediano	239.562	19,4
SUV pequeño	145.334	11,8
Monovolumen pequeño	76.067	6,2
Otros (el resto)	240.948	17

Ranking de matriculaciones por tipo de automóvil



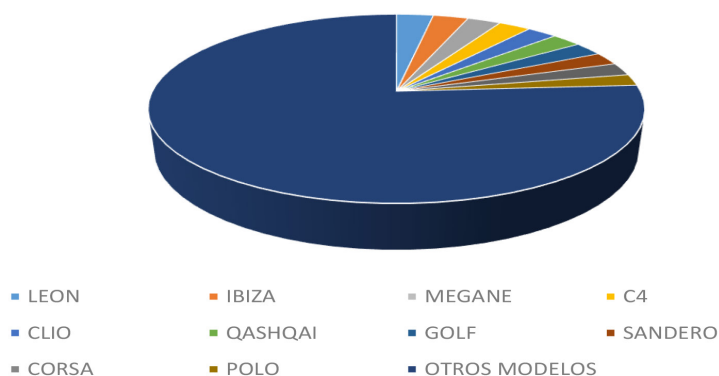
3.5.2.- RANKING DE MODELOS Y MARCAS MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA EN 2017

A.- RANKING DE MODELOS MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA EN 2017

RANKING DE MODELOS DE AUTOMÓVILES TURISMOS MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA EN 2017			
	Marca	Unidades vendidas	Cuota mco %
1	LEON	35.316	2,86
2	IBIZA	33.757	2,73
3	MEGANE	32.131	2,60
4	C4	30.880	2,50
5	CLIO	28.868	2,34
6	QASHQAI	28.752	2,33
7	GOLF	28.511	2,31
8	SANDERO	26.795	2,17
9	CORSA	26.739	2,17
10	POLO	23.856	1,93
	OTROS MODELOS	939.326	76,06

*Fuente: ANFAC

Ranking de matriculaciones por modelos

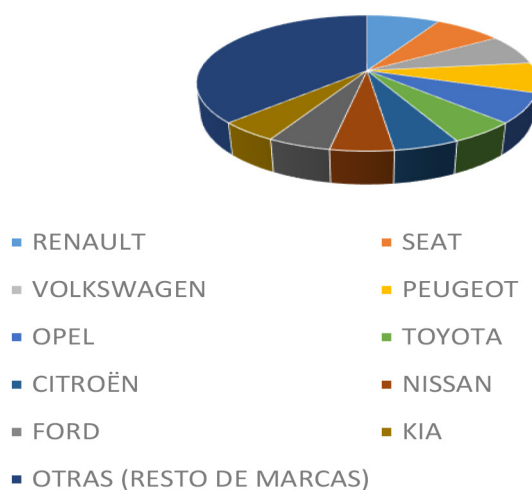


B.- RANKING DE MARCAS MÁS VENDIDAS EN ESPAÑA EN 2017

RANKING DE MARCAS DE AUTOMÓVILES TURISMOS MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA EN 2017			
	Marca	Unidades vendidas	Cuota mco %
1	RENAULT	101.503	8,22
2	SEAT	94.464	7,65
3	VOLKSWAGEN	89.602	7,26
4	PEUGEOT	87.732	7,10
5	OPEL	86.921	7,04
6	TOYOTA	66.299	5,37
7	CITROËN	64.743	5,24
8	NISSAN	62.403	5,05
9	FORD	62.398	5,05
10	KIA	58.949	4,77
	OTRAS (RESTO DE MARCAS)	459.917	37,24

*Fuente: ANFAC

Ranking de matriculaciones por marcas



3.5.3.- RANKING DE MODELOS Y MARCAS MÁS VENDIDOS EN NAVARRA Y EL PAÍS VASCO EN 2017

A.- NAVARRA

RANKING DE MODELOS DE AUTOMÓVILES TURISMOS MÁS VENDIDOS EN NAVARRA EN 2017	
Marca y modelo	
1	FIAT 500X
2	FIAT PANDA
3	VOLKSWAGEN TIGUAN
4	NISSAN QASHQAI
5	SEAT ATECA
6	PEUGEOT 2008
7	DACIA SANDERO
8	PEUGEOT 308
9	HYUNDAI TUCSON
10	SEAT LEÓN

*Fuente: ANFAC

RANKING DE MARCAS DE AUTOMÓVILES TURISMOS MÁS VENDIDOS EN NAVARRA EN 2017	
Marca	
1	FIAT
2	VOLKSWAGEN
3	PEUGEOT
4	OPEL
5	RENAULT
6	SEAT
7	FORD
8	KIA
9	CITROËN
10	TOYOTA

*Fuente: ANFAC

B.- PAÍS VASCO

RANKING DE MODELOS DE AUTOMÓVILES TURISMOS MÁS VENDIDOS EN EL PAÍS VASCO EN 2017	
Marca y modelo	
1	HYUNDAI TUCSON
2	SEAT LEÓN
3	FORD KUGA
4	OPEL ASTRA
5	DACIA SANDERO
6	SEAT ATECA
7	NISSAN QASHQAI
8	KIA SPORTAGE
9	PEUGEOT 308
10	OPEL CORSA

*Fuente: ANFAC

RANKING DE MODELOS DE AUTOMÓVILES TURISMOS MÁS VENDIDOS EN EL PAÍS VASCO EN 2017	
Marca	
1	OPEL
2	RENAULT
3	PEUGEOT
4	FORD
5	SEAT
6	VOLKSWAGEN
7	KIA
8	TOYOTA
9	HYUNDAI
10	AUDI

*Fuente: ANFAC

*.- Aparecen destacados en sombreado gris aquellas marcas y/o modelos que aparecen tanto en el Ranking de Navarra como en el del País Vasco

4.- COMBUSTIBLES

4.1.- VARIACIÓN DEL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES FÓSILES

VARIACIÓN PRECIO COMBUSTIBLE (EUROS/LITRO)						
	2016	2017	Crecimiento	Acumulado 2018	Crecimiento	Máximos
Gasoleo A (convencional)	1,038	1,12	7,90%	1,164	3,90%	1,372 (2012)
Gasolina SP95	1,171	1,234	5,38%	1,259	2%	1,442 (2013)
Gasolina SP98	1,295	1,362	5,17%	1,391	2,13%	1,559 (2013)

*Fuente: dieselogasolina.com

4.2.- ENERGÍA EMPLEADA EN LOS VEHÍCULOS TURISMOS MATRICULADOS EN 2017 EN ESPAÑA

CUOTA DE MERCADO DE LOS TIPOS DE ENERGÍA QUE HAN UTILIZADO LOS VEHÍCULOS TURISMOS MATRICULADOS EN ESPAÑA EN 2017	
Gasolina	46,6%
Diesel	48,3%
Híbrido+Eléctrico	5,1%

*Fuente: ANFAC

Aunque el combustible diésel sigue liderando el mercado de vehículos de turismos, la brecha entre los diésel y gasolina se sigue estrechando debido, sobre todo, por las restricciones que anuncian y que han empezado a utilizar algunas ciudades y también por la evolución de la tecnología que emplean los vehículos de gasolina.

Así, si en el cómputo del año han sido más los vehículos diésel matriculados que los de gasolina, ha habido meses en los que se ha dado la situación inversa, siendo precisamente en el último mes del año cuando la diferencia ha sido más relevante.

En cuanto a los vehículos híbridos y eléctricos, que han supuesto una cifra moderada, aunque destacable del 5,1% en el conjunto del año 2017, ha ido oscilando durante los distintos meses entre el valor más bajo en marzo (4%) y el más alto de agosto (6,9%).

Aunque todavía no suponen el 10% de las matriculaciones, en el RACVN creemos que la cuota de mercado que ocupe este tipo de vehículos durante los siguientes ejercicios, incluido este 2018, incrementará de manera notable, en detrimento de los vehículos movidos por energías fósiles, y entre ellos, sobre todo, los diesel.

4.3.- ENERGÍA EMPLEADA EN LOS VEHÍCULOS TURISMOS MATRICULADOS EN 2017 EN EUSKADI

CUOTA DE MERCADO DE LOS TIPOS DE ENERGÍA QUE HAN UTILIZADO LOS VEHÍCULOS TURISMOS MATRICULADOS EN EL PAÍS VASCO EN 2017	
Gasolina	51,3%
Diesel	43,2%
Híbrido+Eléctrico	5,5%

*Fuente: Faconauto

En comparación con el conjunto de España y con Navarra, **en el País Vasco, se han vendido más vehículos gasolina que diesel, siendo además una diferencia notable entre ambos de casi 10 puntos (8,3), del 51,3% de los vehículos gasolina frente al 43,2% de los vehículos diesel.** Además, aunque también es moderada, la cuota de mercado de híbridos y eléctricos ha sido de un 5,5% superando a la cuota estatal (5,1%) y a la Navarra (4,4%)

4.4.- ENERGÍA EMPLEADA EN LOS VEHÍCULOS TURISMOS MATRICULADOS EN 2017 EN NAVARRA

CUOTA DE MERCADO DE LOS TIPOS DE ENERGÍA QUE HAN UTILIZADO LOS VEHÍCULOS TURISMOS MATRICULADOS EN NAVARRA EN 2017	
Gasolina	47,1%
Diesel	48,5%
Híbrido+Eléctrico	4,4%

*Fuente: Faconauto

En Navarra, al igual que en el conjunto de España todavía se han vendido más vehículos diesel que gasolina. Además la cuota de mercado de los vehículos híbridos y eléctricos ha sido similar a la Española y Vasca aunque algo más moderada, de un 4,4% frente a un 5,1% y un 5,5% respectivamente.

5.- NOVEDADES PROPUESTAS Y PLANTEADAS POR LA DGT PARA EL 2018

En 2018 desde la DGT se plantea la introducción de algunas novedades con el objetivo último de reducir la siniestralidad en las carreteras.

En el RAC Vasco Navarro hemos considerado oportuno recogerlas en este informe y tratar de sintetizarlas para que los usuarios puedan comprenderlas con facilidad. Estas novedades se podrían clasificar en 6 puntos:

N.º	OBJETO	EXPLICACIÓN
1	ITV	Se otorga una mayor flexibilidad para aquellos usuarios que deban acudir a un centro de ITV a realizar la segunda inspección si la primera hubiera sido desfavorable, pudiendo ser gratuita en función de la estación. Se añaden nuevos aspectos a revisar como la diagnosis electrónica del vehículo, el control del filtro antipartículas (FAP) y/o la válvula EGR.
2	Vehículos Históricos	Se considerará como vehículos históricos aquellos que tengan 30 o más años de antigüedad. Hasta ahora se han considerado como históricos aquellos que tenían 25 o más años. De esta manera la consideración se equipara con la que establece la Federación Internacional de Vehículos Antiguos (FIVA).
3	Aviones y drones se suman a los Helicópteros Pegasus	Se propone la introducción de aviones y drones para controlar el tráfico, detectar y sancionar a infractores, que se sumarían a los actuales helicópteros Pegasus.
4	Endurecer y revisar sanciones	Se propone el estudio de las sanciones actuales con el objetivo de endurecer algunas de ellas, especialmente a las personas que conduzcan de manera temeraria habiendo consumido alcohol o drogas, que perderían directamente todos los puntos del carnet. Además, aquellas personas que sean reincidentes no podrán volver a conducir.

5	Motoristas: chaqueta y guantes	Se plantea la posibilidad de establecer como obligatorio el uso de guantes y chaqueta de protección entre los motoristas. De esta manera los guantes y la chaqueta pasarían a tener la misma consideración que el casco, en cuanto a obligatoriedad.
6	Exámenes de conducción	Se plantea la posibilidad de utilizar el GPS en las pruebas de conducción, de tal manera que los alumnos examinados deberán realizar su recorrido atendiendo a las indicaciones dadas por el dispositivo (establecidas de forma previa) en vez de por el examinador. Además, se plantea cambiar las pruebas teóricas, para motivar o fomentar que los alumnos asistan a la autoescuela y no se aprendan simplemente las preguntas tipo test de memoria. Las nuevas pruebas incluirían el visionado de vídeos, dar respuesta a problemas o situaciones reales propuestas, etc.

El Real Decreto 920/2017, del 23 de octubre, contempla los cambios recogidos en lo referente a la inspección técnica de vehículos:

https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2017-12841

En cuanto al resto de los cambios propuestos y presentados por la DGT, su director Gregorio Serrano afirma que “la nueva ley de tráfico estará lista para finales de enero de 2018”. Por lo tanto, tendremos que esperar para ver si todas las propuestas anunciadas se ponen en marcha, en qué medida y/o si se incluyen otras todavía no presentadas.



6.- CONCLUSIONES

6.1.- VÍCTIMAS MORTALES EN CARRETERA

“EL AUMENTO DE VÍCTIMAS DE LOS DOS ÚLTIMOS AÑOS NO SE PUEDE CONVERTIR EN UNA TENDENCIA GENERALIZADA”

Una vez más debemos referirnos a las vidas que se ha cobrado este 2017 en carretera. 1.200 en España, 28 en Navarra y 39 en el País Vasco. En el Real Automóvil Club Vasco Navarro (RACVN), no nos cansaremos de repetir que, detrás de cada cifra hay una persona, una vida y una familia y por esa razón queremos reiterar nuestro compromiso por seguir trabajando en aras de conseguir ese objetivo, el de cero víctimas en carretera, que por desgracia, a día de hoy, sigue resultando una utopía.

En España han fallecido 1.200 personas en 2017 en carretera (36 más que en 2016), en Navarra 28 (2 más que en 2016), mientras que en el País Vasco han disminuido de 46 en 2016 a 39 en 2017. Dentro del País Vasco, Gipuzkoa ha sido el único territorio en el que el número de víctimas mortales ha crecido respecto al año anterior (de 16 en 2016 a 22 en 2017).

Volviendo al caso de España, 2017 ha sido el segundo año consecutivo en el que el número de fallecidos ha crecido respecto al ejercicio anterior, después de 13 años de descensos continuados.

En el RACVN nos preocupa que los resultados de los dos últimos ejercicios puedan romper con la tónica continuada de descensos. En un contexto más amplio, que comenzaría en la década de los 80, el descenso ha sido muy destacado, aunque se hayan podido registrar momentos puntuales con alzas, respecto a ejercicios anteriores. Esperemos que las cifras de los dos últimos años se traten de repuntes aislados y no de una tendencia que pueda alargarse durante los próximos ejercicios.

A lo largo del 2017, también recalcamos una idea que creemos que es oportuna recordar: “Debemos tener en cuenta que no existe una causa única para que se produzcan los accidentes como tampoco existe una medida mágica, única y exclusiva que consiga evitar los accidentes de tráfico”.

Sin embargo, en el RACVN consideramos que para evitar la tendencia al alza de los últimos dos años se deben realizar acciones y adoptar medidas encaminadas a disminuir la cifra de víctimas mortales en carretera. Consideramos que se deben trabajar en profundidad las siguientes cuestiones:

- El peligro de los vehículos antiguos y mal mantenidos

Tenemos un parque de vehículos que cuenta con una antigüedad media de unos 14 años, considerando que los automóviles no dejan de ser máquinas cuyos componentes visibles y no visibles se desgastan. Además, el nivel de seguridad de los vehículos nuevos no tiene nada que ver con el de hace algunos años. En los últimos años la industria del automóvil ha vivido una auténtica revolución en cuanto a seguridad se refiere.

Esta revolución se ha dado tanto en lo referente a la seguridad activa del vehículo (elementos de seguridad que contribuyen a evitar a que se produzcan los accidentes como los sistemas electrónicos ABS, ESP, los frenos, etc), como en la seguridad pasiva (elementos de seguridad que actúan una vez que se ha producido el accidente como los cinturones de seguridad, los airbag, la deformación programada del vehículo, etc).

Sin embargo, esta evolución todavía no es suficiente para evitar que sigamos teniendo víctimas mortales en carretera. Consideramos que la renovación del parque de vehículos es completamente necesaria desde el punto de vista de la seguridad y la disminución de víctimas mortales en carretera.

Según ANFAC, en España la edad media de los vehículos turismos alcanza los 12 años, en los vehículos comerciales ligeros 12,5 años y en los industriales 14 años. En España hay más de 7 millones de vehículos de más de 10 años circulando. En relación a la compra-venta de automóviles, el 57% de las ventas de turismos de ocasión correspondieron a coches de más de 10 años de antigüedad. Además, cada año se venden en España 130.000 coches con una edad superior a los 20 años. En cuanto a la tasa de achatarramiento en 2017, ésta fue de un 56% (por cada 100 nuevas matriculaciones se enviaron al desguace 56 viejos coches).

La renovación debe darse otorgando facilidades a los compradores y no poniendo trabas a aquellas personas que alarguen la vida de su vehículo (más adelante nos referiremos a la importancia de esta cuestión desde otros puntos de vista como el económico, social, etc).

- Mantenimiento y renovación de la red de carreteras

En el RACVN creemos que las carreteras no están correctamente mantenidas y que existen varios aspectos que las hacen ser especialmente peligrosas. Nos queremos referir al estado del pavimento, quitamiedos y alumbrado, pero también a otra cuestión que parece que olvidamos en muchas ocasiones y que puede ser motivo de confusiones que conlleven a situaciones de peligro y accidentes: la correcta señalización.

Hemos apreciado que, en muchas carreteras, tanto del País Vasco, como de Navarra y de España, la señalización no es correcta, aunque se trate de carteles y señales con poca antigüedad. No debemos olvidar que la función de estos elementos es comunicar e informar a los usuarios, sobre todo aquello que pueda repercutir en su conducción: la velocidad a la que deben circular, la existencia de curvas o tramos peligrosos, cambios de sentido, salidas, áreas de descanso, destinos y todo tipo de advertencias.

Los carteles y la señalización deben informar y comunicar a los usuarios para que no les produzcan confusiones de ningún tipo. En el momento en el que una señal aporte una indicación que no sea del todo clara está contribuyendo a confundir a los usuarios, generar incertidumbre y en definitiva situaciones de peligro.

- La mayoría de los accidentes que se producen se deben al factor humano

En el RACVN hemos incidido en varias ocasiones en el hecho de que detrás de la mayoría de los accidentes de tráfico, se encuentra el factor humano (una imprudencia, una distracción, consumo de alcohol o drogas, etc.) Tomando como referencia los datos aportados por la DGT (véase punto 2.2. de este informe: Causas de los Accidentes), no podemos sino insistir una vez más en esta idea.

Si la mayoría de los accidentes que se producen se deben al factor humano, la mayoría de los accidentes son evitables.

- Peatones, ciclistas y motoristas, los colectivos más vulnerables

En 2017 hemos sido conscientes del gran número de ciclistas, motoristas y peatones que han estado implicados en accidentes de tráfico. Sean o no los causantes de los accidentes, lo más relevante es que sí son los colectivos más vulnerables en caso de accidente de tráfico debido a la ausencia de una carrocería o habitáculo que pueda protegerles en caso de impacto.

Alertados por los sucesos que acontecieron durante el primer semestre del año, en el RACVN decidimos poner en marcha una campaña, en paralelo a nuestra Campaña Informativa de Verano, que tuvo por objetivo informar y advertir a ciclistas y peatones sobre los riesgos y las medidas que deben adoptar para tratar de evitarlos.

En el RACVN creemos que tanto nosotros, como otras instituciones, asociaciones y los organismos públicos debemos seguir insistiendo en advertir a estos colectivos para que estén informados, conozcan con certeza los riesgos y puedan, en la medida de lo posible, evitarlos.

Asimismo, en el RACVN consideramos que sería interesante que la educación vial se extendiese no sólo a los conductores de vehículos motorizados, sino que también se debe formar a los ciclistas y peatones ya que, en definitiva, ellos también son partícipes del tráfico y deben conocer la normativa y las señales. Por esa razón queremos insistir una vez más en la necesidad de estudiar la posibilidad de incluir la educación vial en la educación escolar obligatoria.

Haciendo una especial mención a los ciclistas, aunque no son todos, todavía son muchos los que hacen caso omiso a las señales viales tales como semáforos, señales de ceda el paso y stops, etc. Creemos que son necesarias campañas promovidas por los organismos públicos para informar a estos colectivos sobre la importancia de respetar la normativa como si de automóviles motorizados se tratasen y en última instancia, comenzar a sancionar a aquellas personas que no respeten la normativa.

6.2.- RENOVACIÓN DEL PARQUE DE AUTOMÓVILES

6.2.1.- AUTOMÓVIL Y LA ECONOMÍA: REFLEJO Y CAUSA

La venta de automóviles refleja y a la vez causa de la situación económica. Por una parte, la crisis económica generó una fuerte incertidumbre y al mismo tiempo la pérdida de miles de puestos de trabajo. Todo ello ocasionó que muchos automovilistas fuesen más reacios a cambiar de vehículos (unos por miedo y otros simplemente porque no podían). Por lo tanto, las ventas de automóviles disminuyeron en muchos países, siendo un hecho especialmente notorio en España. El País Vasco, Navarra y España cuentan con una fuerte industria de automoción (fábricas de automóviles y de componentes), cuya fabricación está destinada en su mayoría a la exportación. Estas factorías tampoco han sido ajenas a la disminución de las ventas, como tampoco lo han sido los concesionarios y los talleres.

En los últimos ejercicios parece que la situación tiende a mejorar de forma progresiva, aunque no debemos dejar de ser cautos. Se venden más automóviles que en los ejercicios anteriores, pero todavía siguen siendo menos que antes del comienzo de la crisis (2007). En concreto, en 2017 se han matriculado 1,23 millones de turismos, lo que supone un 6,4% más que las cifras logradas en el primer año de la crisis, pero un 23,5% menos que las de 2007 (1,6 millones de vehículos).

El aumento de la venta de automóviles es un reflejo de la mejora de la economía y al mismo tiempo es causa integrante de esa mejora: si se venden más vehículos se generan más puestos de trabajo directos e indirectos.

En el RACVN creemos que el Gobierno debe seguir apostando por planes de ayuda a la renovación de automóviles y los gobiernos locales, territoriales y autonómicos no deben poner trabas a la circulación y uso de este tipo de vehículos. Si los usuarios encuentran dificultades para usar su automóvil podrán plantearse prescindir de él. Necesitamos que los usuarios tengan vehículos, que el parque de automóviles se renueve, que sean más seguros y menos contaminantes, pero que se utilicen ya que detrás de los mismos hay muchos puestos de trabajo en juego.

6.2.2.- PREFERENCIAS DE LOS USUARIOS

El mercado de automóviles es cada vez más diverso ofreciendo un abanico mayor de posibilidades, en cuanto a segmentos, equipación y presupuestos se refiere. No tenemos que irnos muy lejos en el tiempo para recordar los años en los que el mercado se lo repartían prácticamente en su totalidad 4 o 5 fabricantes de automóviles con una oferta de vehículos que poco o nada tiene que ver con la actual.

Analizando los datos que aportamos en este informe vemos que el utilitario y el compacto siguen siendo los tipos de vehículos preferidos por los usuarios. Sin embargo, en el RACVN nos ha llamado la atención cómo los monovolúmenes y vehículos SUV han desplazado a otros vehículos como los sedán, agrupados en los grupos de medios, grandes y premium.

En el RACVN creemos que los usuarios, optan por vehículos más altos (monovolúmenes y SUV), porque sin renunciar a ciertas prestaciones y equipamientos optan por una mayor funcionalidad, amplitud y comodidad que este tipo de vehículos otorgan.

Sin embargo, en el RACVN queremos recordar y advertir de que este tipo de vehículos presentan ciertas características que pueden derivar a situaciones de peligro: Al ser automóviles más altos, su centro de gravedad es también más alto y esto puede hacer que sean más inestables.

6.2.3.- EL VEHÍCULO HÍBRIDO Y EL VEHÍCULO ELÉCTRICO

En 2017 hemos podido contemplar un aumento del número de matriculaciones de estos tipos de vehículos. Aunque todavía representan una pequeña parte del mercado (el 5,1% del parque de vehículos) frente a los vehículos movidos por energías fósiles, en el RACVN coincidimos con varias instituciones, e incluso con los fabricantes al afirmar que estos tipos de vehículos están predestinados a tener una mayor representación en el mercado de manera progresiva hasta ir remplazando a los vehículos diésel y gasolina.

Una vez más, en el RACVN debemos reafirmarnos en nuestras palabras: “El futuro pasa por el automóvil no contaminante, por su fabricación y por su uso racional”.

6.3.- CARBURANTES

En 2017 el precio de los carburantes ha subido. La mayor subida la ha experimentado el gasoil (7,9%), frente a la gasolina, cuya subida de precios ha sido de poco más del 5% tanto en el caso de la gasolina de 95 octanos como en la de 98. Aún así, el precio del litro de gasoil ha seguido siendo inferior al de gasolina (1,12 euros el litro frente a 1,234 en el caso de gasolina 95 y 1,362, en el caso de 98 octanos).

Debemos recordar que los anteriores ejercicios han estado marcados por descensos progresivos desde los años 2012 (diésel) y 2013 (gasolina) en los que los carburantes registraron máximos históricos.

La variación de los precios depende de varios factores sobre los que no consideramos oportuno profundizar. Sí queremos recordar que la variación de sus precios puede repercutir a su vez en la variación de precios de otros bienes y servicios.

Si sube el precio del combustible, generalmente sube el precio de los transportes y de los productos o bienes que necesitan de esos transportes.

Por lo tanto, en el RACVN esperamos que la subida de precios de 2017 y la tendencia de subidas de 2018 sean moderadas y equilibradas, sin llegar a perjudicar a la economía de los ciudadanos.

6.4.- RETOS DEL RACVN Y ÁREAS DE TRABAJO

En el Real Automóvil Club Vasco Navarro apostamos por seguir siendo defensores de los automovilistas en su uso racional y coherente del vehículo y referentes en materia de movilidad, seguridad vial, tráfico y otros aspectos relacionados con el uso del automóvil.

Queremos reiterar nuestro compromiso por colaborar con la ciudadanía y las instituciones públicas, como base fundamental de nuestra función social, en aras de defender una movilidad sostenible y lógica. Apostamos por ciudades vivas y vividas en la que el uso del automóvil consideramos que es primordial, entendiendo que éste debe convivir con los demás tipos de transporte como el público, la bicicleta, etc.

El futuro pasa por el uso del automóvil, por nuestro ritmo de vida, la inmediatez cada vez más exigida e interiorizada y por la fuerte dependencia que tienen nuestra economía a un sector como el de la automoción. Necesitamos fabricar, vender, mantener y comprar vehículos. De ello dependen muchos puestos de trabajo. Sin embargo, el automóvil debe vivir en los próximos años una auténtica revolución, que con los vehículos híbridos y eléctricos que se venden en la actualidad, podemos decir que ya ha comenzado. El futuro debe pasar por vehículos no contaminantes, con una autonomía suficiente, asequibles y que sean lo suficientemente seguros como para lograr la cifra de cero víctimas mortales en carretera.

Por último, en el RACVN queremos referirnos al disfrute del automóvil y al automovilismo deportivo. Creemos que el vehículo no es solo una simple herramienta funcional para desplazarnos, sino que también puede ser un elemento de disfrute. Asimismo, nos gusta el automovilismo deportivo. En nuestros casi 100 años de historia hemos organizado muchas pruebas deportivas referentes como el Campeonato de España de Automovilismo en los años 20 y 30, el Rallye Vasco Navarro (Campeonato de España de Velocidad), la Subida a Jaizkibel o el Eco Rallye Vasco Navarro dentro del Mundial de Rallyes de Regularidad de Vehículos Ecológicos. Nos gusta la conducción deportiva, pero entendemos que debe realizarse en los lugares y las condiciones idóneas e indicadas sin que suponga un riesgo para resto de los usuarios.



INFORME RACVN: BALANCE DEL AÑO 2017

Siniestralidad en carretera, matriculaciones, combustibles, novedades
propuestas por la DGT para 2018 y conclusiones

WWW.RACVN.NET

