

INFORME RACVN: BALANCE DEL AÑO 2019

Siniestralidad en carretera, matriculaciones, combustibles, novedades propuestas por la DGT para 2020 y conclusiones

2019



RAC
VASCO NAVARRO

ÍNDICE

0.- PRÓLOGO	Pág. 5
1.- INTRODUCCIÓN Y FUNCIÓN SOCIAL DEL RACVN	Pág. 7
2.- FALLECIDOS POR ACCIDENTE DE TRÁFICO	Pág. 11
2.1.- CIFRAS RELATIVAS A FALLECIDOS POR ACCIDENTE DE TRÁFICO	
2.2.- CAUSAS DE LOS ACCIDENTES	
2.3.- SÍNTESIS DE LOS FALLECIDOS EN ACCIDENTE DE TRÁFICO	
3.- PARQUE DE VEHÍCULOS, MATRICULACIONES Y PREFERENCIAS DE LOS USUARIOS	
EN CUANTO A SEGMENTO, MARCAS Y MODELOS	Pág. 23
3.1.- PARQUE DE VEHÍCULOS EN ESPAÑA	
3.2.- MATRICULACIÓN DE TURISMOS EN EL PAÍS VASCO Y NAVARRA	
3.3.- MATRICULACIÓN DE TURISMOS SEGÚN EL TIPO DE COMBUSTIBLE	
3.3.1.- MATRICULACIÓN DE TURISMOS HÍBRIDOS, ELÉCTRICOS Y DE GAS	
3.4.- AUTOMÓVILES MÁS VENDIDOS EN 2019	
3.4.1.- AUTOMÓVILES MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA SEGÚN SEGMENTO	
3.4.2.- MARCAS MÁS VENDIDAS EN 2019	
A.- ESPAÑA	
B.- PAÍS VASCO	
C.- NAVARRA	
D.- ÁLAVA	
E.- GUIPÚZCOA	
F.- VIZCAYA	
3.4.3.- MODELOS MÁS VENDIDOS EN 2019	
A.- ESPAÑA	
B.- PAÍS VASCO	
C.- NAVARRA	
D.- ÁLAVA, GUIPÚZCOA Y VIZCAYA	

4.- COMBUSTIBLES Pág. 37

4.1.- VARIACIÓN DEL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES FÓSILES

4.2.- PRECIOS POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

5.- NOVEDADES Y MEDIDAS DE LA DGT PARA EL 2020 Pág. 41

6.- CONCLUSIONES Pág. 47

6.1.- VÍCTIMAS MORTALES EN CARRETERA

6.2.- RENOVACIÓN DEL PARQUE DE AUTOMÓVILES

- INCIDENCIA DEL AUTOMÓVIL EN LA ECONOMÍA Y EN EL EMPLEO
- DESAFORTUNADA CRÍTICA AL DIÉSEL
- DUDAS SIN RESOLVER RESPECTO A LA ELECTRIFICACIÓN
- INCIDENCIA EN LA SEGURIDAD VIAL
- LA ILÓGICA DE FOMENTAR LA RENOVACIÓN DE VEHÍCULOS Y PONER TRABAS A SU USO
- EL PLAN RENOVE VASCO
- EL COLAPSO DE LAS ESTACIONES ITV EN EL PAÍS VASCO Y EN NAVARRA

6.3.- CARBURANTES

6.4.- PROPUESTAS DEL RACVN





Pedro Martínez de Artola
Presidente del RACVN

Los fallecidos en accidentes de tráfico, mucho más que simples cifras

Un año más presentamos el Informe Balance anual del Real Automóvil Club Vasco Navarro (RACVN) en el que se recopilan datos e información de interés del 2019 referida a la accidentalidad y las personas fallecidas en accidente de tráfico, la seguridad vial, las ventas de vehículos y otros datos sobre el sector del automóvil y su uso, que constituyen las áreas de trabajo del RACVN.

Al presentar este documento y cada uno de sus apartados, resulta inevitable pensar en las vidas que se ha cobrado el pasado año en accidentes de tráfico. En el balance figuran los datos del País Vasco, Navarra y de España, acorde con los criterios de contabilidad que se emplea en cada lugar y los comparamos con los de los años anteriores. Sin embargo, merece la pena detenerse a pensar en que detrás de cada cifra se encuentra una persona, una vida truncada y el dolor de sus familiares y seres queridos. Quizás se pueda pensar que esta última frase es una pura formalidad, pero les invito a pensar por un momento en que una de todas esas personas pudiera ser un familiar cercano o un amigo. Sin duda alguna es algo aterrador y por lo tanto algo que no puede ni debe ser descuidado. Se debe seguir trabajando para contribuir a que el número de fallecidos se reduzca al máximo, con la cifra cero por horizonte. No podemos caer en el alarmismo cuando encontramos un año en el que las cifras de fallecidos empeoran, pero tampoco podemos ser autocomplacientes cuando ocurre lo contrario. Si analizamos los datos en periodos de tiempo amplios se aprecia que la evolución es favorable con una reducción progresiva del número de fallecidos, pese a que hay más coches en las carreteras y se realizan más desplazamientos y también pese a que hay años en los que se producen incrementos en las cifras que en cualquier caso no marcan una tendencia.

Dos son las cuestiones que se deben abordar para la reducción de fallecidos en la carretera. Por una parte, la informa-

ción y concienciación de todos los automovilistas, ya que, tal y como siempre recordamos, el factor humano sigue siendo la principal causa de los accidentes de tráfico mortales. Se debe trabajar para que no haya un solo conductor que no se lo piense dos veces antes de conducir si ha bebido antes o consumido algún tipo de drogas y también para que tampoco haya un solo conductor que sienta la tentación de ojear su teléfono móvil mientras conduce. Precisamente ésta cuestión está adquiriendo cada vez más un protagonismo mayor dentro de la principal causa de los accidentes, que son las distracciones. Hay que trabajar para concienciar a los usuarios, para formarles e informarles sin olvidar que la sanción debe ser la última de las medidas, pero necesaria en los casos en los que poner toda la información en la mano de los usuarios no es suficiente. Por otra parte, los factores externos del propio conductor o de sus acciones y que sobre todo son atribuibles a las administraciones no pueden ser olvidados: Una mejora sin medias tintas de la red de carreteras (del asfaltado, de las marcas viales, los trazados, peraltes, señales, etc.), y la necesidad urgente de renovar el parque de automóviles por otros nuevos, más seguros, en un estado perfecto y menos contaminantes.

Por último, al elaborar este informe del RACVN, nos encontramos con una serie de datos de fuentes distintas, como es el caso de las cifras de fallecidos en accidentes de tráfico (DGT, Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco y el Departamento de Interior del Gobierno de Navarra), en el que cada institución tiene unos criterios diferentes. Sería lógico que, por una parte se estableciese un criterio común a la hora de contabilizar (entendemos que debería ser contemplando fallecidos en áreas urbanas e interurbanas, pero todos ellos a 24h), y por otra que las distintas administraciones compartiesen y comparasen esos datos y por último que los publicasen de manera clara y completa a la mayor brevedad posible. La tecnología de hoy lo permite.



Eduardo Martínez
Director Gerente del RACVN

“Compren automóviles por el bien de la economía, pero por favor, no los utilicen”

Tal y como hemos repetido en varias ocasiones, nos preocupa lo que ahora se entiende como “políticamente correcto” respecto a la posesión y uso de los automóviles privados. Muchos de los ideólogos que defienden “a capa y espada” la criminalización del uso del automóvil privado y la puesta en marcha de todo tipo de trabas al mismo, defienden esta estrategia como única e inequívoca, ya que viene dada desde Europa. Estas personas que entienden a Europa como un ente libre de todo error, olvidan que años atrás fomentó el desarrollo y la venta de los vehículos diésel frente a los de gasolina convencionales. Entonces eran más eficientes, menos contaminantes y sin ningún tipo de pegajosidad... Desde entonces, y hasta el estallido del famoso “diéselgate”, los automóviles de gasoleo han seguido evolucionando hasta alcanzar unas cotas de desarrollo muy altas e impensables unos pocos años atrás (más potentes, con menos consumo y mucho menos contaminantes). De hecho los últimos avances de los motores de combustión, especialmente los diésel han estado encaminados a reducir las emisiones de gases contaminantes (filtros de partículas, válvulas EGR, ADBLue, catalizadores más eficientes, etc).

Resulta obvio que los motores de combustión contaminan y que emiten gases a la atmósfera. Nadie lo discute. Sin embargo, emiten ahora y han emitido antes, cuando solo había elogios en esa Europa inequívoca que apostó por esos motores diésel de los que ahora reniega. De hecho, nunca antes un motor de combustión había emitido tan poco como lo hacen los motores modernos de ahora. Sin embargo, la criminalización del automóvil señala con su dedo acusador a todos los vehículos de combustión, sin distinguir entre unos y otros, e incluso atreviéndose a incluir en el mismo saco a los híbridos que hasta el momento pasaban por alternativa interesante.

En esa tesitura se nos formula una realidad en la que el automóvil no será prioritario para los usuarios, que estará cargado de nuevos impuestos que lo harán ser prohibitivo como en sus orígenes. Al mismo tiempo, los gurús de la movilidad

futura se echan las manos a la cabeza porque las ventas de automóviles comienzan a ralentizarse y decrecer (y esta vez no lo hacen debido a la crisis económica) y eso perjudica a la economía y al mantenimiento de miles de puestos de trabajo. Hay un mensaje claro, “Compren automóviles por el bien de la economía, pero por favor, no los utilicen”.

Al mismo tiempo que las ventas se ralentizan y las ciudades disminuyen sus límites de velocidad de manera artificial, la contaminación crece en contra de sus predicciones. Quizás, todos estos ideólogos y gurús de la movilidad olvidaron que las reducciones de velocidad causan que los automóviles estén más tiempo en marcha para realizar un mismo recorrido. Quizás también han olvidado que deberán detenerse más veces en un mismo semáforo, que la fluidez será menor, la aglomeración de vehículos mayor, y quizás también habrán olvidado que los automóviles consumen más y por lo tanto contaminan más si están acelerando y frenando constantemente en marchas cortas. Además, los defensores de “lo políticamente correcto”, también parece que han olvidado que no pueden ofrecer aquello que no existe mientras se afanan en prohibir la única realidad existente en el momento. Los automóviles eléctricos han avanzado mucho, pero todavía no lo suficiente como para remplazar a los de combustión. En vez de prohibir y dificultar la vida de las personas, deberían afanarse en facilitar el desarrollo de vehículos más modernos y menos contaminantes y ponerlos al alcance de todos los usuarios, así como fomentar otras alternativas (que no imposiciones) de movilidad.

Si se pusiera el mismo empeño en procurar renovar los vehículos más antiguos, contaminantes y obsoletos por modernos menos contaminantes (incluso siendo esos “temidos” diésel de última generación), las emisiones se reducirían de una manera notoria y mientras tanto, a seguir desarrollando nuevos motores de combustión, de hibridación, eléctrico y de otras posibles fuentes de energía. Eso sería una transición ecológica ordenada y racional, sin paralizar la economía y sin crear incertidumbres y miedos entre los usuarios, que no benefician a nadie.



1.- INTRODUCCIÓN Y FUNCIÓN SOCIAL DEL RACVN



RAC
VASCO NAVARRO

1.- INTRODUCCIÓN Y FUNCIÓN SOCIAL DEL RACVN

Una vez más, el sector del automóvil, la seguridad vial y la movilidad han vuelto a ser cuestiones de actualidad por distintos motivos. Finalizado el 2019, el Real Automóvil Club Vasco Navarro (RACVN) ha recopilado información y datos sobre todo lo acontecido durante el pasado ejercicio en los temas de interés relacionados con el uso y la posesión de los vehículos privados, que en definitiva constituyen las áreas de trabajo del RACVN. En este documento el RACVN presenta los citados datos y los contrasta con los años anteriores realizando así un análisis y exponiendo sus conclusiones.

El RAC Vasco Navarro tiene adquirido un compromiso social orientado a la mejora del tráfico, la movilidad y la seguridad vial. Para el club es fundamental que estos aspectos evolucionen y mejoren de manera continuada, centrándose en la seguridad de todos los colectivos participantes en el tráfico urbano e interurbano. Es fundamental trabajar para evitar accidentes con víctimas mortales, analizar la movilidad desde distintas perspectivas para poder obtener conclusiones útiles para la sociedad y defender a los automovilistas en el uso racional y sostenible de sus vehículos. Vivimos un momento en el que se “criminaliza” el uso del automóvil privado. Sin embargo, su uso más necesario que nunca, para los propios usuarios y para la creación y mantenimiento de miles de puestos de trabajo. No podemos olvidar que el sector del automóvil constituye un pilar fundamental de la economía en todo el estado y especialmente en el País Vasco y Navarra.

Con el ánimo de trabajar en base al compromiso del RACVN, durante el 2019 el club ha desarrollado distintas iniciativas, como el Encuentro Ciudadano con la Movilidad, en colaboración con la Diputación Foral de Bizkaia, las

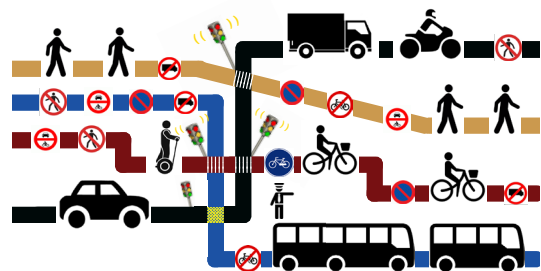
jornadas “Road Talks” sobre Movilidad y Turismo, organizadas en colaboración con Basquetour, y la ya tradicional Campaña de Verano del RACVN. Asimismo, ha realizado una defensa de los automovilistas en cuestiones como el colapso de las estaciones ITV en el País Vasco y Navarra, la incertidumbre respecto a los automóviles, etc.

El RACVN ha colaborado con distintas organizaciones e instituciones. Además, ha mantenido un canal de comunicación fluido con los medios para difundir contenidos y posicionamientos del club y/o para responder a las cuestiones que éstos han demandado relacionadas con el automóvil.

Campaña de Verano RACVN 2019

**Convivencia Urbana,
Seguridad Vial Urbana**

¡Empatiza, ponte siempre en el lugar del otro!



www.racvn.net



Durante el año 2019 el RACVN ha realizado las siguientes acciones:

- Consejos de invierno RACVN (destinados informar a los conductores sobre cómo viajar de manera segura en condiciones adversas).
- Campaña de verano RACVN (cuestiones a tener en cuenta para viajar durante los meses de verano de manera segura. En 2019 la campaña ha prestado un especial interés en la coexistencia de las distintas formas de movilidad en núcleos urbanos).
- Informe de balance del verano RACVN al finalizar la Campaña de Verano (con cifras y conclusiones al cierre de los meses de verano).
- Consejos RACVN e información de interés sobre la compra de vehículos nuevos y de segunda mano al finalizar el año. (En qué deben fijarse, qué es cada tipo de vehículo, qué documentación se debe solicitar, etc).
- Encuentro Ciudadano con la Movilidad: jornada organizada en Bilbao en colaboración con la Diputación Foral de Vizcaya que ha tratado sobre el vehículo eléctrico en la que los organizadores han reunido a ponentes expertos de primer nivel en la materia concreta.
- Relación fluida y continuada con los medios de comuni-

cación para tratar temas relacionados con los campos de trabajo del RACVN.

- Alertar a los medios de comunicación y emitir valoraciones sobre aspectos concretos en los que el RACVN es experto y cuenta con gran experiencia (seguridad vial, colapso de las ITV, Plan Renove Vasco, reducción de los límites de velocidad en carreteras de Guipúzcoa y Vizcaya controladas por radar, etc.).
- 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, el club automovilista quiere analizar varios aspectos relacionados con su campo de trabajo, mediante la recopilación y cotejo de cifras para poder establecer sus propias conclusiones. Este informe se centrará 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 España, las matriculaciones que se han producido en cada territorio, la variación del precio de combustible y otros aspectos que el RACVN considera que son de actualidad y que tienen o han tenido relevancia en 2019.



La jornada Road Talks, organizada por el RACVN y por Basquetour, trató sobre la Movilidad, el Turismo y la Ordenación del Territorio



Imagen de las ponencias del XIX Encuentro Ciudadano con la Movilidad organizado por el RACVN y por la Diputación Foral de Vizcaya.



2

**2.- FALLECIDOS POR ACCIDENTE
DE TRÁFICO**



RAC
VASCO NAVARRO

2.- FALLECIDOS POR ACCIDENTE DE TRÁFICO

En este apartado se presentan las cifras relativas a los fallecidos en carretera durante el pasado ejercicio, en España, Navarra, el País Vasco y sus territorios históricos.

Antes de continuar es preciso citar que las cifras que presentamos las hemos obtenido de tres fuentes distintas de información, que tienen sus propios criterios a la hora de contabilizar los fallecidos: la Dirección General de Tráfico (DGT), la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (Trafikoa) y el Gobierno Foral de Navarra (Navarra.es) según las intervenciones que se han realizado desde SOS Navarra.

En el caso de la DGT, sólo se contabilizan los fallecidos en carreteras interurbanas a 24 horas, mientras que Trafikoa incluye también los fallecidos en vías urbanas en el

mismo periodo de tiempo (24h). Sin embargo, en el caso de Navarra, que no cuenta con una dirección de tráfico, el Gobierno Foral realiza un recuento de los fallecidos en carreteras urbanas e interurbanas a 30 días acorde con las intervenciones que ha realizado la Policía Foral. Debemos tener en cuenta que Tráfico no está transferido en esta comunidad (depende directamente de la DGT). Por lo tanto en los accidentes de tráfico que suceden en Navarra pueden intervenir tanto la Policía Foral, como la Guardia Civil en materia de tráfico, realizando cada uno sus registros.

A fin de evitar confusiones en los datos que vamos a presentar y que éstos sean lo más aclaratorios posibles, debajo de cada tabla se indica cuál es la fuente de información de cada una y se añade una información si fuera necesario.

2.1.- CIFRAS RELATIVAS A FALLECIDOS POR ACCIDENTE DE TRÁFICO

En ambas tablas se incluyen columnas con datos de 2019 y 2018, así como la variación porcentual entre ambas. Esta última columna aparece en ambas tablas sombreada en verde si la cifra ha disminuido respecto al año anterior y en rojo si ha aumentado.

FALLECIDOS EN VÍAS INTERURBANAS			
FALLECIDOS	2018	2019	Variación
Navarra	28	19	-32,14%
País Vasco	31	37	19,35%
Álava	10	7	-30,00%
Guipúzcoa	10	15	50,00%
Vizcaya	11	15	36,36%
España	1.188	1.098	-7,58%

Fuente: DGT

FALLECIDOS EN VÍAS URBANAS+INTERURBANAS			
FALLECIDOS	2018	2019	Variación
Navarra	32*	30	-6,25%
País Vasco	42	51	21,43%
Álava	13	10	-23,08%
Guipúzcoa	13	19	46,15%
Vizcaya	16	22	37,50%

Fuente: Trafikoa Gobierno Vasco y Navarra.es

*En el informe RACVN de 2018 se citaba que, según los datos publicados en la página web "Navarra.es", hubo que lamentar 34 fallecidos por accidente de tráfico en Navarra, durante el 2018. Un año después, en la última publicación consultada de la misma página web, se cita que fueron 32 personas. Por esa razón, entendiendo que la última publicación es la más actualizada, incluimos las 32 víctimas en la tabla superior. Además, cabe destacar que (a fecha de 7 de enero) los accidentes gestionados por SOS Navarra se saldaron con 30 víctimas mortales, de las cuales 25 fueron atendidas por la Policía Foral.

A continuación, se incluye una tabla que recoge las víctimas mortales atendiendo al género:

	FALLECIDOS SEGÚN GÉNERO			
	HOMBRES		MUJERES	
	CIFRA	%	CIFRA	%
Navarra	24	80,00%	6	20,00%
País Vasco	43	84,31%	8	15,69%
Álava	8	80,00%	2	20,00%
Guipúzcoa	15	78,95%	4	21,05%
Vizcaya	20	90,91%	2	9,09%
España*	891	81,67%	200	18,33%

Fuente: DGT, Trafikoa Gobierno Vasco y Navarra.es

Los datos correspondientes a Navarra, el País Vasco y sus territorios contemplan fallecidos en vías urbanas e interurbanas, según los criterios de cada lugar expuestos en la página 12. Los datos de España comprenden sólo los de vías interurbanas. En este último caso, según los datos de la DGT se desconoce el sexo de 7 del total de los fallecidos por lo que no aparecen ni en la tabla de hombres ni en la de mujeres. **En todos los casos, la mayoría de fallecidos han sido hombres. Aproximadamente 8 de cada 10 fallecidos.**

En la siguiente tabla se recogen las cifras de fallecidos atendiendo a los rangos de edad:

	FALLECIDOS SEGÚN RANGO DE EDAD					
	24 O MENOS AÑOS		ENTRE 25 Y 64 AÑOS		65 O MÁS AÑOS	
	CIFRA	%	CIFRA	%	CIFRA	%
Navarra	9	30%	12	40%	9	30%
País Vasco	3	5,88%	32	62,74%	16	31,37%
Álava	1	10%	5	50,00%	4	40,00%
Guipúzcoa	0	0%	13	68,42%	6	31,58%
Vizcaya	2	9,09%	14	63,64%	6	27,27%
España*	128	11,66%	747	68,03%	223	20,31%

Fuente: DGT, Trafikoa Gobierno Vasco y Navarra.es

Los datos expuestos en la tabla siguen la misma lógica que la de la tabla anterior.

En todos los casos el grupo mayoritario de fallecidos ha sido el intermedio, comprendido entre 25 y 64 años. Además, según la DGT la edad media de los fallecidos (acorde a su registro) es de 47,3 años.

En la siguiente tabla se muestran los datos relativos a los fallecidos según el tipo de vía, distinguiendo entre autopistas y autovías y el resto de vías:

	FALLECIDOS SEGÚN TIPO DE VÍA			
	AUTOPISTA O AUTOVÍA		RESTO DE VÍAS	
	CIFRA	%	CIFRA	%
Navarra				
País Vasco*	11	21,60%	40	78,40%
España*	298	27%	800	73%

Fuente: DGT y Trafikoa Gobierno Vasco

La Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco registra los fallecidos en vías urbanas e interurbanas, en el caso de España, la DGT contempla sólo las vías interurbanas. No disponemos de datos de fallecidos según tipo de vía en Navarra, aunque en la información publicada en navarra.es con fecha de 7 de enero de 2020 destaca lo siguiente: “Entre las vías con más accidentalidad destaca la PA-30 (Ronda de Pamplona), don-

de se produjeron 1.531 accidentes en 2018, 1.428 de ellos entre los pk. 10 y 20 y únicamente 103 entre los pk. 20 y 30, pero ninguno de ellos con víctimas mortales. Mientras en la N-121-A en los últimos 3 años se han contabilizado 13 fallecidos, confirmándose como el trayecto en el que se concentran más accidentes graves”.

En la siguiente tabla se muestran los datos relativos a los fallecidos según el tipo de usuario:

	FALLECIDOS SEGÚN TIPO DE USUARIO					
	CONDUCTOR Y/O ACOMPAÑANTE				PEATÓN	
	CIFRA		%		CIFRA	%
Navarra*	22		88%		3	12%
	CONDUCTOR		ACOMPAÑANTE		PEATÓN	
	CIFRA	%	CIFRA	%	CIFRA	%
País Vasco	36	70,59%	2	3,91%	13	25,50%
Álava	7	70,00%	0	0,00%	3	3,00%
Guipúzcoa	14	73,68%	2	10,53%	3	15,79%
Vizcaya	15	68,18%	0	0,00%	7	31,81%
	CONDUCTOR Y/O ACOMPAÑANTE				PEATÓN	
	CIFRA		%		CIFRA	%
España*	983		89,52%		115	10,48%

Fuente: DGT, Trafikoa Gobierno Vasco y Navarra.es

*En el caso de Navarra, sólo se muestran las cifras correspondientes a los accidentes mortales registrados por SOS Navarra en los que ha intervenido la Policía Foral. Por esa razón, la suma de la tabla asciende a 25 fallecidos y no a los 30 que han aparecido en otras tablas.

La DGT y Navarra.es no distinguen entre conductores y acompañantes en sus datos publicados, mientras que Trafikoa sí lo hace. **En todos los casos la mayoría de los fallecidos son los viajeros de los vehículos y entre ellos, los conductores.**

En la siguiente tabla se muestran los datos correspondientes a la relación entre el número de fallecidos y el número de accidentes mortales registrados en cada territorio:

	RELACIÓN FALLECIDOS Y ACCIDENTES		
	FALLECIDOS	ACCIDENTES MORTALES	RATIO
Navarra*	30		
País Vasco	51	51	1,00
Álava	10	10	1,00
Guipúzcoa	19	19	1,00
Vizcaya	22	22	1,00
España*	1.098	1.007	1,09

Fuente: DGT y Trafikoa Gobierno Vasco

Los datos referidos al País Vasco y sus territorios comprenden los datos registrados en vías interurbanas y urbanas. En el caso de España las cifras mostradas se corresponden sólo con los datos de vías interurbanas. No disponemos de los datos correspondientes al número de accidentes mortales registrados en Navarra.

En todos los casos se aprecia que el ratio es 1 o muy aproximado. Esto significa que , **en la mayoría de los casos fallece una sola persona en cada accidente mortal.**

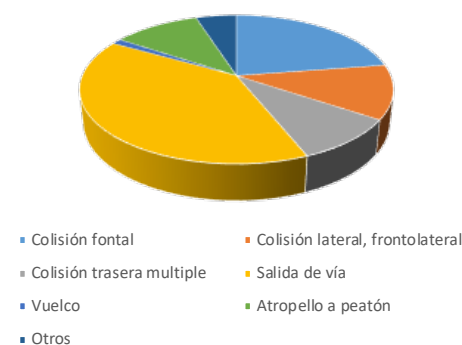
FALLECIDOS SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE		
ACCIDENTE	CIFRA	%
Colisión frontal	248	22,59%
Colisión lateral, frontolateral	129	11,75%
Colisión trasera multiple	104	9,47%
Salida de vía	432	39,34%
Vuelco	13	1,18%
Atropello a peatón	117	10,66%
Otros	55	5,01%
Total	1.098	100%

Fuente: DGT

En la tabla de la izquierda se muestra la relación entre el número de fallecidos y las causas de los accidentes. Se muestra el número de fallecidos en cada tipo de accidente y la parte porcentual que suponen respecto al total de fallecidos. Los datos mostrados son referidos a los fallecidos en vías interurbanas en España, según la DGT.

Se aprecia claramente que el tipo de accidente más común es la salida de vía (39,34% de los casos), seguido a distancia por la colisión frontal (22,59%).

FALLECIDOS SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE



A continuación, se muestran los datos relativos a los fallecidos según el tipo de transporte en el que viajaban en el País Vasco, Navarra y en España:

FALLECIDOS EN EL PAÍS VASCO POR TIPO DE TRANSPORTE		
TIPO DE TRANSPORTE	CIFRA	%
Peatón	13	25,49%
Bicicleta	1	1,96%
Motocicleta	16	31,37%
Colectivos vulnerables	30	58,82%
Turismo u otros vehículos	21	41,18%
Total	51	100,00%

Fuente: Trafikoa Gobierno Vasco y navarra.es

Sobre estas líneas se muestran las tablas correspondientes a los fallecidos en el País Vasco y Navarra. En el caso del País Vasco las cifras se corresponden con los fallecidos registrados por Trafikoa en áreas urbanas e interurbanas. Sin embargo, en el caso de Navarra, sólo se muestran las cifras correspondientes a los accidentes mortales registrados por SOS Navarra en los que ha intervenido la Policía Foral. Por esa razón, la suma de la tabla asciende a 25 fallecidos y no a los 30 que han aparecido en otras tablas.

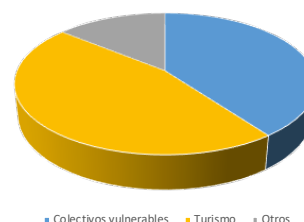
FALLECIDOS EN EL NAVARRA POR TIPO DE TRANSPORTE		
TIPO DE TRANSPORTE	CIFRA	%
Peatón	3	12,00%
Bicicleta	2	8,00%
Motocicleta	3	12,00%
Colectivos vulnerables	8	32,00%
Turismo u otros vehículos	14	56,00%
Camión	2	8,00%
Vehículo agrícola (Tractor)	1	4,00%
Total	25	100,00%

En el balance del 2018 se destacó el incremento de los motoristas fallecidos en el País Vasco (14 en 2018 y 8 en 2017). En 2019 la cifra ha seguido creciendo (16). Además, la suma de los fallecidos pertenecientes a los colectivos vulnerables ha representado el 58,82% del total de fallecidos en Euskadi. En Navarra los colectivos vulnerables han sumado 8 fallecidos (32% del total). **Tanto en el País Vasco, como en Navarra y en el conjunto de España, el colectivo que más fallecidos suma es el de automovilistas, seguido por los motoristas.**

FALLECIDOS SEGÚN MEDIO DE TRANSPORTE EN ESPAÑA		
MEDIO DE TRANSPORTE	CIFRA	%
Peatón	115	10,47%
Ciclista	40	3,64%
Ciclomotorista	19	1,73%
Motorista	264	24,04%
Colectivos vulnerables	438	39,88%
Turismo	505	45,99%
Furgoneta	72	6,56%
Camión hasta 3.500kg	6	0,55%
Camión más de 3.500kg	53	4,83%
Autobús	0	0,00%
Otros	24	2,19%
Sin especificar	0	0,00%
Total	1098	100%

Fuente: DGT

FALLECIDOS EN ESPAÑA SEGÚN MEDIO DE TRANSPORTE



En este caso se trata de datos referidos a fallecidos en vías interurbanas en España. El colectivo que registra más fallecidos, con diferencia, es el de personas que viajan en vehículos turismos (45,99%), seguido del grupo de los colectivos vulnerables (39,88%), al que pertenecen los peatones, ciclistas, ciclomotoristas y motoristas, siendo este último grupo el que presenta peso mayor (24,04%).

En la siguiente tabla se relacionan las cifras correspondientes al número de fallecidos con los movimientos de largo recorrido realizados, el parque de vehículos y el censo de conductores:

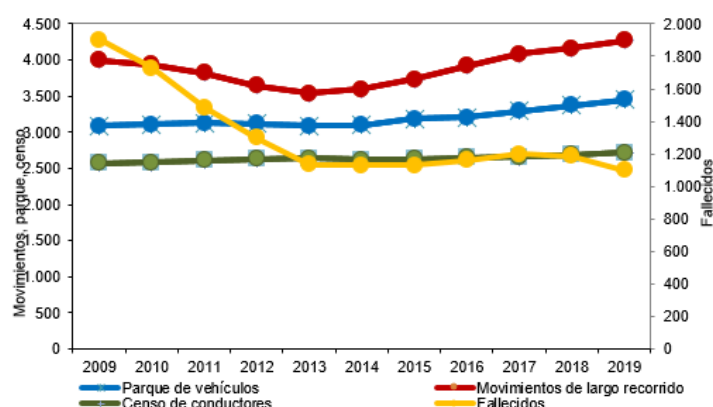
COMPARATIVA EVOLUCIÓN MOVIMIENTOS LARGO RECORRIDO, PARQUE VEHÍCULOS, CENSO CONDUCTORES Y FALLECIDOS								
	AÑOS DE REGISTRO				DIFERENCIAS 2018-2019		DIFERENCIAS 2009-2019	
	2009	2017	2018	2019	CIFRA	%	CIFRA	%
Movimientos de largo recorrido	399.875.034	408.476.931	416.354.516	426.609.437	10.254.921	2,46%	26.734.403	6,69%
Parque de vehículos	30.855.969	32.929.004	33.729.982	34.458.512	728.530	2,16%	3.602.543	11,68%
Censo de conductores	25.713.071	26.640.595	26.845.648	27.207.341	361.693	1,35%	1.494.270	5,81%
Fallecidos	1.903	1.198	1.188	1.098	-90	-7,58%	-805	-42,30%

Fuente: DGT

Para poder realizar una valoración sobre la evolución de los fallecidos en accidente de tráfico respecto a los años anteriores, resulta interesante cotejar los datos con la evolución de otros parámetros como el número de desplazamientos realizados, el parque de vehículos existentes o el censo de conductores. Es lógico que pensemos que el número de fallecidos evolucione de manera similar que el resto de parámetros, de tal manera que si estos aumentan o disminuyen, la cifra de fallecidos haga lo propio. Sin embargo, los datos registrados nos muestran una realidad muy diferente. Mientras que los movimientos de largo recorrido, el parque de vehículos y el censo de conductores aumentan respecto al año anterior, el número de fallecidos

disminuye un 7,58% hasta alcanzar el mínimo histórico. Si comparamos los datos de 2019 con los de hace una década, la diferencia se hace todavía mayor: todos los parámetros aumentan entre un 5% y casi un 12%, mientras que la cifra de fallecidos disminuye hasta el 42,30%.

La gráfica elaborada por la DGT (abajo) muestra la evolución de los siguientes datos: fallecidos en accidente, parque de vehículos, censo de conductores y desplazamientos de largo recorridos realizados. Según la gráfica, todos los parámetros han aumentado, salvo en el caso de los fallecidos que han disminuido.



Fuente: DGT

2.2.- CAUSAS DE LOS ACCIDENTES

En este apartado, el año pasado presentamos una tabla en la que se recogían las causas de los accidentes de tráfico según la DGT. La tabla estaba elaborada en base a una nota de prensa presentada en noviembre de 2018 en la que se presentaban los datos y se calificaban como “concurrentes”. Es decir, que los distintos factores podían presentarse de manera simultánea en un mismo accidente.

Este año, el RACVN no ha recibido ni encontrado una nota de prensa o publicación en la que se recogieran los datos actualizados, pero sí que hemos encontrado distintas publicaciones en la que se hablaban de algunos de estos datos o causas de manera separada que se recogen en la siguiente tabla:

PRINCIPALES CAUSAS DE LOS ACCIDENTES MORTALES (DGT)	
Distracciones	32%
Velocidad	22%
Alcohol y drogas	21%

Fuente: DGT

Cabe destacar que desde 2016 las distracciones son la principal causa de los accidentes de tráfico mortales.

El auge de los Smartphone y su mal uso han tenido mucho que ver en ese incremento, así como la incorporación de elementos interactivos en el vehículo como equipos de sonido, GPS y ordenador de abordo integrados con pantalla táctil central, etc. Estos sistemas son muy útiles e incluso en caso de emergencia podrían ser de gran ayuda (especialmente el teléfono móvil para llamar a los servicios de emergencia en caso de presenciar o estar implicados en un accidente).

La velocidad y el consumo de alcohol o drogas siguen siendo causas con una gran relevancia, tal y como se aprecia en la tabla. Faltaría por incluir otros factores como el sueño o somnolencia.

Además, según la DGT el 20% de los fallecidos en turismos y furgonetas en 2019 no llevaba puesto el cinturón de seguridad en el momento del accidente. Es decir, 116

fallecidos. La DGT ha destacado que, si hubieran utilizado el cinturón de seguridad, el 50% de estos fallecidos podrían haberse salvado. Por otra parte, de los 264 fallecidos en motocicleta 11 no llevaban el casco, al igual que 16 de los 40 ciclistas fallecidos.

Un año más, el RACVN recuerda que :

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

*Entendemos por factor humano aquellas circunstancias en las que el origen del accidente son las personas y no las circunstancias externas, como un error mecánico del automóvil, defectos en la calzada, etc.

Sin embargo, el RACVN quiere recordar que hay otra serie de factores ajenos a los conductores y dependientes de las instituciones que no pueden ser olvidados y que requieren de actuaciones urgentes, como son la mejora de las carreteras, su asfaltado, marcas viales y señales y la renovación del parque de vehículos.

En la siguiente tabla se muestra la relación entre los fallecidos en accidente de tráfico que no han usado los accesorios de seguridad (cinturón, casco, etc), con el total de fallecidos según cada tipo de vehículo, y el porcentaje que supone cada uno de ellos respecto a esos totales. Se muestran datos correspondientes a 2018 y 2019:

FALLECIDOS EN ESPAÑA SIN UTILIZAR ACCESORIOS DE SEGURIDAD (CINTURÓN, CASCO...)						
TIPO DE VEHÍCULO	2018			2019		
	TOTAL	TOTAL SIN USAR ACC	%	TOTAL	TOTAL SIN USAR ACC	%
Bicicleta	36	5	13,89%	40	16	53,33%
Ciclomotor	30	6	20,00%	19	6	31,58%
Motocicleta	217	9	4%	264	11	4,17%
Ciclomotor + Motocicleta	247	15	6,07%	283	17	6,44%
Turismo	598	138	23%	505	97	19,21%
Furgoneta	65	15	23,08%	72	19	26,39%
Turismo + Furgoneta	663	153	23,08%	557	116	20,83%
TOTAL	946	173	18,29%	880	149	16,93%

Fuente: DGT

Se trata de datos referidos a accidentes sucedidos en España en vías interurbanas. En la tabla se muestran en color verde aquellos datos que han disminuido en 2019 respecto al año anterior y en rojo si han aumentado. Resulta llamativo que, respecto al 2018 y en términos generales (total) han disminuido tanto el número de fallecidos totales, como el número de éstos que no han utilizado los accesorios de seguridad y la proporción que representan de ese total.

Sólo en el caso de los ciclistas, motoristas (suma de usuarios de ciclomotores y motocicletas) y usuarios de furgonetas han aumentado los tres parámetros (fallecidos totales del colectivo en concreto, fallecidos del colectivo que no han utilizado el accesorio de seguridad necesario y la proporción que representan).

En el caso del colectivo que se ha cobrado más fallecidos (usuarios de automóviles), las cifras han disminuido en los tres parámetros de la tabla. El año pasado, en el Informe del 2018, se destacaba el aumento del porcentaje de los fallecidos motoristas y usuarios de furgonetas que no utilizaban los accesorios de seguridad. Sin embargo, los porcentajes de ciclistas y los automovilistas fallecidos por no utilizar estos dispositivos disminuyeron respecto al ejercicio anterior (2017).

En 2019, los porcentajes de los motoristas fallecidos que no han usado los elementos de seguridad han seguido aumentando, al igual que el de los usuarios de furgonetas. A estos dos colectivos se ha sumado en 2019 el de los ciclistas, mientras que la proporción de los automovilistas ha seguido disminuyendo.



2.3.- SÍNTESIS DE LOS FALLECIDOS EN ACCIDENTE DE TRÁFICO

Acorde con los criterios de recuento de cada comunidad a cierre del ejercicio 2019, durante el pasado año 51 personas han perdido la vida en accidentes de tráfico en el País Vasco y 30 en Navarra (9 más que en 2018 en el caso del País Vasco y 2 menos en el caso de Navarra)

Por territorios históricos del País Vasco, Álava es el único en el que las cifras de fallecidos disminuyen respecto al año anterior (13 en 2018 y 10 en 2019). En el caso de Guipúzcoa y Vizcaya aumentan de 13 a 19 y de 16 a 22, respectivamente.

En el caso de España, en 2019 han fallecido 1.098 personas en accidente de tráfico, lo que supone una reducción de 90 personas respecto al 2018 y el mínimo histórico de víctimas mortales en carretera desde que se tienen registros.

Con los datos obtenidos podemos establecer un perfil tipo de los fallecidos en accidentes de tráfico que coincide con el que el RACVN definió el año pasado: Se trataría de una persona (varón) de mediana edad, que viaja en automóvil como conductor y que debido principalmente a una distracción (factor humano en cualquier caso), se sale de la vía falleciendo el sólo en el accidente.

Por comunidades

En el caso del País Vasco nos encontramos con que las víctimas pertenecientes a los colectivos vulnerables (peatones, motoristas y ciclistas) suponen el 58,82% (30) del total de los 51 fallecidos registrados (en 2018 supusieron el 55% del total con 23 de las 42 víctimas mortales). Entre ellos, un año más es especialmente destacada la cifra de los motoristas fallecidos (16), que suponen un 31% de los 51 fallecidos. Pese al incremento de víctimas mortales registrado en el País Vasco durante los dos últimos ejercicios, en un contexto de tiempo mayor la evolución es

favorable y muestra una disminución. El RACVN entiende que los dos últimos años no constituyen todavía una tendencia, pero anima a la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco a no bajar la guardia y a seguir trabajando prestando una atención especial a los colectivos vulnerables.

En Navarra el número de fallecidos ha disminuido en 2019 respecto al ejercicio anterior. Además, se observa que la tendencia en un contexto de tiempo mayor al de un año es de una reducción progresiva desde las 118 personas fallecidas en el año 2000. Si analizamos la evolución por cuatrienios, en Navarra, las cifras muestran un descenso progresivo de los fallecidos en accidente de tráfico: 113 entre 2015 y 2018, 148 entre 2011 y 2014, o 294 entre el año 2000 y el 2003.

Mínimo histórico de fallecidos en España

Atendiendo a los datos de la DGT, se ha reducido la cifra de fallecidos en un 7,58% respecto al 2018 (de 1.188 a 1.098) y de un 42,30% respecto a hace 10 años (de 1.903 en 2009 a 1.098 en 2018). Sin embargo, en los respectivos periodos, los desplazamientos de largo recorrido han aumentado en un 2,46% respecto al 2018 y en un 6,69% respecto al 2009, como también lo han hecho el parque de vehículos y el censo de conductores, en un 2,16% frente al 2018 y un 11,68% frente al 2009 y en un 1,35% respecto a 2018 y un 5,81% respecto al 2009, respectivamente.

Los datos registrados por la DGT muestran una tendencia muy favorable que ya destacábamos en el informe de 2018 y que a cierre del 2019 se vuelve a repetir: Pese a que el número de desplazamientos de largo recorrido, el número de conductores y el parque de vehículos han aumentan, la cifra de fallecidos en carretera disminuye y en 2019 además hasta alcanzar su registro mínimo histórico.

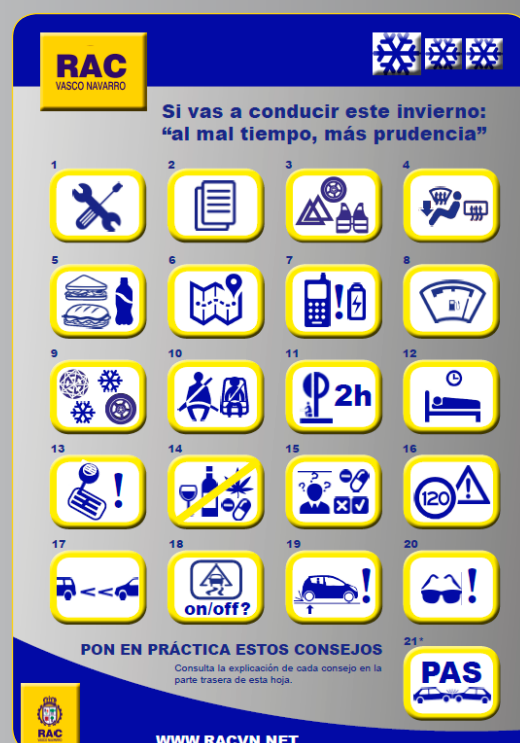


Recuerda, si vas a conducir este invierno, toda precaución es poca



No olvides poner en práctica los siguientes consejos:

- 1.- Extremar las precauciones
- 2.- Tener el automóvil a punto
- 3.- Reducir la velocidad conduciendo de manera suave y progresiva
- 4.- Aumentar la distancia de seguridad
- 5.- Aunque no debemos utilizar el teléfono móvil mientras conducimos, sí debemos llevarlo siempre con nosotros
- 6.- Resulta imprescindible llevar la iluminación del automóvil en buen estado para poder ver bien y ser vistos por el resto de los usuarios
- 7.- En caso de presenciar o encontrarnos con un accidente utilizar el protocolo PAS (proteger la zona, avisar a los servicios de emergencia y socorrer a las víctimas por este orden)



Más información en nuestra página web

WWW.RACVN.NET

Es un consejo del RAC Vasco Navarro





3.- PARQUE DE VEHÍCULOS, MATRICULACIONES POR SEGMENTOS, MARCAS Y MODELOS



RAC
VASCO NAVARRO

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

3.1.- PARQUE DE VEHÍCULOS EN EL PAÍS VASCO, NAVARRA Y ESPAÑA

A continuación se presentan los datos correspondientes al censo de vehículos en el País Vasco (y sus territorios), Navarra y España, según el último censo publicado por la DGT en su página web (datos 2018).

CENSO DE VEHÍCULOS EN EL PAÍS VASCO, NAVARRA Y ESPAÑA POR TIPO SEGÚN DGT (ACTUALIZACIÓN 2018)									
TERRITORIOS	CAMIONES	FURGONETAS	AUTOBUSES	TURISMOS	MOTOCICLETAS	TRACTORES INDUSTRIALES	R Y S	OTROS VEHÍCULOS	TOTAL
Álava	14.473	14.749	538	158.049	16.011	1.334	3.208	4.969	213.331
Guipúzcoa	32.485	29.744	978	325.642	60.553	3.224	9.179	8.377	470.182
Vizcaya	47.184	38.631	1.959	519.061	55.387	3.529	8.484	11.029	685.264
País Vasco	94.142	83.124	3.475	1.002.752	131.951	8.087	20.871	24.375	1.368.777
Navarra	37.799	39.010	849	326.338	35.386	4.612	9.565	9.786	463.345
España	2.574.393	2.406.518	64.905	24.074.151	3.459.722	225.942	474.737	449.614	33.729.982

Fuente: DGT

TERRITORIOS	TURISMOS Y FURGONETAS	TURISMOS FURGONETAS Y MOTOCICLETAS
Álava	172.798	188.809
Guipúzcoa	355.386	415.939
Vizcaya	557.692	613.079
País Vasco	1.085.876	1.217.827
Navarra	365.348	400.734
España	26.480.669	29.940.391

Fuente: DGT

3.2.- MATRICULACIÓN DE TURISMOS EN EL PAÍS VASCO, NAVARRA Y ESPAÑA

En la siguiente tabla aparece el número de automóviles turismos matriculados en cada comunidad autónoma y territorio, así como en el conjunto de España, en 2018 y en 2019. En todos los casos las cifras han disminuido respecto al año pasado. (En la tabla se muestran en sombreado rojo los casos en los que se registra una disminución en las matriculaciones, que en este caso ocurre en todos los territorios).

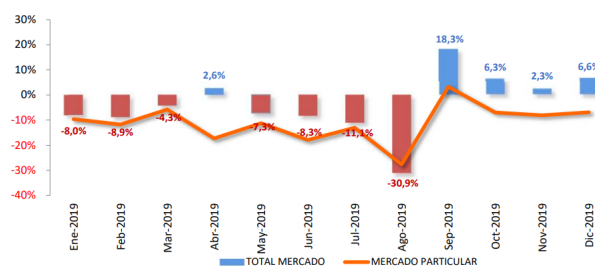
AUTOMÓVILES TURISMOS MATRICULADOS 2019				
TERRITORIO	2019	2018	Dif	Cto%
País Vasco	39.763	41.701	-1.938	-4,65%
Álava	6.566	7.528	-962	-12,78%
Guipúzcoa	12.930	13.168	-238	-1,81%
Vizcaya	20.267	21.005	-738	-3,51%
Navarra	11.449	13.243	-1.794	-13,00%
España	1.258.260	1.321.437	-63.177	-4,78%



Tal y como se mostraba en el Informe RACVN del 2018, la matriculación de vehículos nuevos experimentó una ralentización muy significativa en el último semestre del 2018, motivada por la actualidad política y por la incertidumbre que está experimentando el sector del automóvil. En 2019 la tendencia originada en 2018 no sólo no se ha paralizado sino que ha continuado hasta conseguir que 2019 haya sido el primer año desde 2012 en el que las ventas no crecían respecto al año anterior. El último cuatrimestre del año ha dado una tregua a la caída de las ventas con los 4 meses en

positivo. Sin embargo, esto no ha sido suficiente para cerrar el año en positivo.

El RACVN considera que la actualidad política ha condicionado en gran medida la desaceleración de las ventas debido a las restricciones implantadas en muchas ciudades y otras anunciadas y también al anuncio de una mayor fiscalización a los combustibles fósiles, especialmente el gasoil, no ha hecho sino crear incertidumbre y temor entre los usuarios haciendo que muchos pospongan su compra.



3.3.- MATRICULACIÓN DE TURISMOS SEGÚN EL TIPO DE COMBUSTIBLE

En las siguientes tablas se recogen los datos correspondientes a las matriculaciones en las distintas comunidades autónomas y los territorios en función del tipo de combustible y la variación respecto al año anterior.

En 2019, tal y como se aprecia en la anterior página, las

matriculaciones de automóviles han disminuido respecto al año anterior. Por tipo de energía, la caída ha sido especialmente significativa en el caso del gasoil (diésel). Sin embargo, la venta de automóviles de gasolina ha aumentado (excepto en Navarra) y las de otros tipos de combustibles ("resto") también han aumentado.

AUTOMÓVILES TURISMOS DIESEL MATRICULADOS 2019				
TERRITORIO	2019	2018	Dif	Cto%
País Vasco	9.273	13.051	-3.778	-28,95%
Álava	1.331	2.074	-743	-35,83%
Guipúzcoa	2.964	4.222	-1.258	-29,80%
Vizcaya	4.978	6.755	-1.777	-26,31%
Navarra	2.860	4.389	-1.529	-34,84%
España	350.778	473.477	-122.699	-25,92%



AUTOMÓVILES TURISMOS GASOLINA MATRICULADOS 2019				
TERRITORIO	2019	2018	Dif	Cto%
País Vasco	26175	25781	394	1,53%
Álava	4457	4820	-363	-7,53%
Guipúzcoa	8670	8202	468	5,71%
Vizcaya	13048	12759	289	2,27%
Navarra	7419	7952	-533	-6,70%
España	756131	739531	16600	2,25%



AUTOMÓVILES TURISMOS "RESTO" MATRICULADOS 2019				
TERRITORIO	2019	2018	Dif	Cto%
País Vasco	4.315	2.849	1.466	26,79%
Álava	778	634	144	37,83%
Guipúzcoa	1.296	744	552	16,43%
Vizcaya	2.241	1.471	770	27,03%
Navarra	1.170	902	268	61,94%
España	151.351	108.429	42.922	39,59%



Acorde con la información mostrada en la anterior página, también podemos saber cuál ha sido la cuota de mercado de cada tipo de combustible en cada comunidad, territorio y en el conjunto de España. Resulta llamativo que, en todos los casos, la opción mayoritaria ha sido un año más la gasolina, seguida por el diésel (tendencia que ya se destacaba en el Informe RACVN del 2018 y que en 2019 se ha acentuado todavía más. A continuación se muestran las tablas de cuotas de mercado de matriculaciones por

tipo de energía en 2019 y también la de 2018. Comparando una con otra se aprecia que la gasolina gana cuota de mercado mientras que el diésel la pierde. También gana una presencia significativa el resto de energías que alcanzan en todos los casos cifras superiores al 10% de cuota y de casi un 20% en España. Sin embargo, la suma de diésel+gasolina sigue siendo mayoritaria rozando el 90% de cuota en todos los casos aunque con una bajada moderada respecto al 2018.

CUOTAS DE MERCADO POR TIPO DE ENERGÍA EN 2019					
TERRITORIO	DIESEL	GASOLINA	DIESEL+ GASOLINA	RESTO	TOTAL
País Vasco	23,32%	65,83%	89,15%	10,85%	100%
Álava	20,27%	67,88%	88,15%	11,85%	100%
Guipúzcoa	22,92%	67,05%	89,97%	10,03%	100%
Vizcaya	24,56%	64,38%	88,94%	11,06%	100%
Navarra	24,98%	64,80%	89,78%	10,22%	100%
España	27,88%	60,09%	87,97%	12,03%	100%

Anfac deauto

CUOTAS DE MERCADO POR TIPO DE ENERGÍA EN 2018					
TERRITORIO	DIESEL	GASOLINA	DIESEL+GASOLINA	RESTO	TOTAL
País Vasco	31,35%	61,82%	93,17%	6,83%	100%
Álava	27,55%	64,03%	91,58%	8,42%	100%
Guipúzcoa	32,06%	62,29%	94,35%	5,65%	100%
Vizcaya	32,25%	60,75%	93,00%	7%	100%
Navarra	33,14%	60,05%	93,19%	6,81%	100%
España	31,30%	48,90%	80,20%	19,80%	100%

Anfac deauto

En la tabla de la derecha se muestran las cuotas de mercado de los automóviles matriculados en España en 2018 y 2019 en función de sus combustibles. En 2017 la primera opción era la de los turismos diésel, seguida muy de cerca por los de gasolina. Sin embargo, en 2018 los gasolina superaron a los diésel. Esta tendencia se ha consolidado en 2019 y la diferencia entre ambos combustibles ha aumentado. Además, en 2019 el resto de energías, entre las que se encuentran los híbridos y los eléctricos, han perdido cuota de mercado.

VARIACIÓN CUOTAS DE MERCADO ESPAÑA 2018 2019			
AÑO	DIESEL	GASOLINA	RESTO
2019	27,88%	60,09%	12,03%
2018	31,30%	48,90%	19,80%
Dif	-3,42%	11,19%	-7,77%

Anfac deauto

CRECE LA BRECHA ENTRE COMBUSTIBLES: LA GASOLINA SIGUE SIENDO LA PRIMERA OPCIÓN AL COMPRAR UN AUTOMÓVIL NUEVO (60,09%), RESPECTO AL DIÉSEL QUE EN 2018 DEJÓ DE SER LA PRIMERA OPCIÓN Y QUE EN 2019 HA SEGUIDO PERDIENDO CUOTA DE MERCADO (27,88%).

3.3.1.- MATRICULACIÓN DE TURISMOS HÍBRIDOS, ELÉCTRICOS Y DE GAS

En las siguientes tablas se recogen los datos correspondientes a las matriculaciones de vehículos híbridos, eléctricos y de gas en el País Vasco (y sus territorios) y en Navarra.

En todos los casos las matriculaciones de estos tipos de vehículos han aumentado respecto al año anterior, de manera muy significativa aunque todavía están muy lejos de coronarse como los principales tipos de automóviles frente a los de combustión tradicionales.

HÍBRIDOS PAÍS VASCO Y NAVARRA				
TERRITORIO	2019	2018	Dif	Cto%
Álava	652	455	197	43,30%
Guipúzcoa	985	598	387	64,72%
Vizcaya	1.720	1.173	547	46,63%
País Vasco	3.357	2.226	1.131	50,81%
Navarra	798	640	158	24,69%



ELÉCTRICOS PAÍS VASCO Y NAVARRA				
TERRITORIO	2019	2018	Dif	Cto%
Álava	57	53	4	7,55%
Guipúzcoa	105	56	49	87,50%
Vizcaya	194	131	63	48,09%
País Vasco	356	240	116	48%
Navarra	125	59	66	111,86%



GAS PAÍS VASCO Y NAVARRA				
TERRITORIO	2019	2018	Dif	Cto%
Álava	80	146	-66	-45,21%
Guipúzcoa	225	103	122	118,45%
Vizcaya	381	216	165	76,39%
País Vasco	686	465	221	47,53%
Navarra	247	203	44	21,68%



En las siguientes dos tablas se muestra el porcentaje de matriculaciones de Navarra, el País Vasco y sus territorios respecto a España y cuáles son los de Álava, Guipúzcoa y Vizcaya respecto al País Vasco.

El País Vasco acumula un 3,16% de las matriculaciones totales realizadas en España en 2019, mientras que Nava-

rra un 0,91%. Dentro del País Vasco, el territorio que más matriculaciones ha registrado ha sido Vizcaya (un 1,61% del total de las ventas de España), mientras que el que menos ha sido Álava con un 0,51% del total. Se trata de proporciones similares a las del 2018. En función del tipo de carburante, las cuotas varían levemente, siguiendo la misma tendencia que el caso general.

CUOTA DE MERCADO DE LAS COMUNIDADES Y TERRITORIOS RESPECTO A ESPAÑA				
TERRITORIO	DIESEL	GASOLINA	RESTO	TOTAL
Álava	0,38%	0,59%	0,51%	0,52%
Guipúzcoa	0,85%	1,15%	0,86%	1,03%
Vizcaya	1,42%	1,73%	1,48%	1,61%
País Vasco	2,65%	3,46%	2,85%	3,16%
Navarra	0,82%	0,98%	0,77%	0,91%
España	100%	100%	100%	100%



Respecto al País Vasco, las cuotas del mercado en 2019 se han repartido de la siguiente manera: 50,97% Vizcaya, 32,52% Guipúzcoa y 16,51% Álava. (Muy similares a las de 2018: 50,7% Vizcaya, 31,58% Guipúzcoa y 18,05% Álava).

También en este caso, si atendemos los datos en función del tipo de carburante, las cuotas varían levemente, siguiendo la misma tendencia que el caso general.

CUOTA DE MERCADO DE LOS TERRITORIOS HISTÓRICOS RESPECTO AL PAÍS VASCO				
TERRITORIO	DIESEL	GASOLINA	RESTO	TOTAL
Álava	14,36%	17,03%	18,03%	16,51%
Guipúzcoa	31,96%	33,12%	30,03%	32,52%
Vizcaya	53,68%	49,85%	51,94%	50,97%
País Vasco	100%	100%	100%	100%



LAS MATRICULACIONES DEL VEHÍCULOS TURISMOS DEL PAÍS VASCO SUPONEN UN 3,16% DEL TOTAL DE LAS REGISTRADAS EN ESPAÑA, MIENTRAS QUE LAS DE NAVARRA SUPONEN UN 0,91%. EN EL CASO DEL PAÍS VASCO, VIZCAYA REGISTRA CASI EL 51% DE LAS VENTAS DE TURISMOS DEL PAÍS VASCO, SEGUIDA POR GUIPÚZCOA (32,52%) Y POR ÁLAVA (16,51%).

3.4.- AUTOMÓVILES MÁS VENDIDOS EN 2019

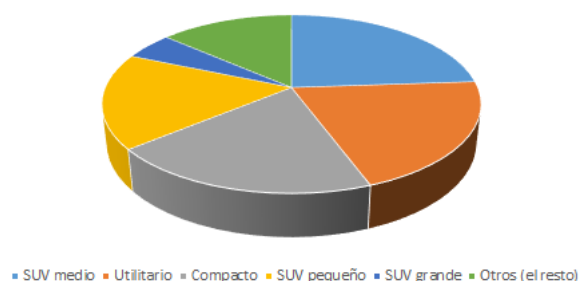
3.4.1.- AUTOMÓVILES MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA SEGÚN SEGMENTO

MATRICULACIONES EN ESPAÑA POR TIPO DE AUTOMÓVIL					
TIPO	2019		2018		Variación
	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO	
Urbano	49.487	3,93%	55.133	4,20%	-10%
Utilitario	256.901	20,42%	289.413	21,90%	-11%
Compacto	248.104	19,72%	272.740	20,60%	-9,39%
Medio	49.601	3,94%	61.287	4,60%	-19,07%
Deportivo	2.952	0,23%	2.726	0,20%	8,29%
Grande	7.744	0,62%	8.661	0,70%	-10,59%
Premium	2.367	0,19%	2.487	0,20%	-4,83%
Monovolumen pequeño	39.044	3,10%	67.943	5,10%	-42,53%
Monovolumen grande	6.475	0,51%	7.753	0,60%	-16,48%
SUV pequeño	218.260	17,35%	196.641	14,90%	10,99%
SUV medio	300.687	23,90%	288.870	21,90%	4,09%
SUV grande	63.206	5,02%	54.873	4,20%	15,19%
SUV premium	9.073	0,72%	7.929	0,60%	14,43%
Todoterreno	4.359	0,35%	4.982	0,40%	-12,51%
TOTAL	1.258.260	100%	1.321.438	100%	-4,78%



RANKING 5 TIPOS DE COCHE MÁS VENDIDOS EN 2019		
TIPO DE COCHE	UDS VENDIDAS	CUOTA MCO
SUV medio	300.687	23,90%
Utilitario	256.901	20,42%
Compacto	248.104	19,72%
SUV pequeño	218.260	17,35%
SUV grande	63.206	5,02%
Otros (el resto)	171.102	13,59%

RANKING DE 5 TIPOS DE COCHES MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA EN 2019



La tendencia que sigue el mercado en cuanto a tipología de automóvil es similar a la de 2018, aunque con algunas novedades y/o variaciones. En el ranking de los 5 tipos de automóviles más demandados por los usuarios repiten los utilitarios, los SUV medios, los SUV pequeños y los compactos. Sin embargo, el monovolumen pequeño que el año pasado ocupaba la quinta posición sale de la lista y es sustituido por el SUV grande. Además, el SUV medio en 2019 ha ascendido de la segunda a la primera

posición y ha desplazado al utilitario (opción más vendida en 2018) a la segunda plaza. Salvo los citados cambios, se puede decir que el mercado tiene una tendencia similar a los años anteriores en este aspecto. Sigue resultando llamativo que segmentos que años atrás tenían una mayor presencia en la actualidad han disminuido sus cuotas. Es el caso de los vehículos familiares o berlinas, que se corresponderían principalmente con los segmentos grande y premium de la clasificación de ANFAC (Ideauto).

3.4.2.- MARCAS MÁS VENDIDAS EN 2019

A.- ESPAÑA

RANKING DE MARCAS DE AUTOMÓVIL MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA EN 2019			
RANKING	MARCA	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1	Seat	111.982	8,90%
2	Peugeot	97.939	7,78%
3	Volkswagen	94.328	7,50%
4	Renault	86.419	6,87%
5	Toyota	71.697	5,70%
6	Opel	69.103	5,49%
7	Citroën	67.151	5,34%
8	Hyundai	62.766	4,99%
9	Kia	59.523	4,73%
10	Ford	57.169	4,54%
*	Otras marcas	480.183	38,16%
TOTAL		1.258.260	100%



Aviso importante: Aunque los datos del ranking muestran valores reales del registro de matriculaciones, hay que precisar que estos datos podrían no corresponderse con las preferencias de los ciudadanos y las ventas directas a los mismos. Esto se debe a que en el computo global de matriculaciones también se encuentran los coches que se venden fuera de la provincia después de ser matriculados (los kilómetro cero), las ventas de flotas de empresas, el renting e incluso la exportación.

B.- PAÍS VASCO

RANKING DE MARCAS MÁS VENDIDAS EN EL PAÍS VASCO			
RANKING	MARCA	UDS VENDIDAS	CUOTA MCO
1	Peugeot	3.131	7,87%
2	Seat	3.079	7,74%
3	Opel	2.914	7,33%
4	Renault	2.802	7,05%
5	Hyundai	2.638	6,63%
*	Otras marcas	25.199	63,38%
Total		39.763	100,00%



C.- NAVARRA

RANKING DE MARCAS MÁS VENDIDAS EN NAVARRA			
RANKING	MARCA	UDS VENDIDAS	CUOTA MCO
1	Peugeot	973	8,50%
2	Volkswagen	911	7,96%
3	Opel	892	7,79%
4	Seat	823	7,19%
5	Kia	782	6,83%
*	Otras marcas	7.068	61,73%
Total		11.449	100,00%



Seat repite en 2019 como marca más vendida en España por segundo año consecutivo. En 2018 Seat se hizo con la primera plaza que un año antes ostentaba Renault. El fabricante francés en 2018 bajó hasta la cuarta posición que ha mantenido en 2019. Por su parte, Volkswagen y Peugeot, que en 2018 ostentaban la segunda y tercera plaza, respectivamente, en 2019 han intercambiado las posiciones en el ranking. Además, Toyota, que en 2018 ocupaba la sexta posición ha ascendido hasta la quinta plaza sustituyendo a Opel que baja una posición en el ranking.

En el caso del País Vasco, Peugeot sube a la primera plaza (segunda en 2018) arrebatándole la posición a Opel que baja a la tercera plaza por detrás de Seat que se hace con la segunda (la tercera en 2018). Renault repite en la cuarta plaza y Hyundai se hace con la quinta arrebatándole la plaza a Volkswagen.

En Navarra, Peugeot también se ha hecho con la primera plaza, ascendiendo desde la segunda posición que ocupó en 2018, desbancando a Fiat que desaparece del ranking de las 5 marcas más vendidas. Volkswagen, que en 2018 ocupó la tercera posición, también asciende un puesto y se coloca segundo en el ranking. La tercera posición en 2019 es para Opel (quinto en 2018) y la cuarta para Seat que mantiene su posición respecto a 2018. Por último, la quinta plaza ha sido para Kia que en 2019 entra en el ranking de las 5 marcas más vendidas de la Comunidad Foral.

En Álava, Guipúzcoa y Vizcaya las más vendidas han sido Hyundai, Ford y Seat, respectivamente.

D.- ÁLAVA

RANKING DE MARCAS MÁS VENDIDAS EN ÁLAVA			
RANKING	MARCA	UDS VENDIDAS	CUOTA MCO
1	Hyundai	717	10,92%
2	Peugeot	586	8,92%
3	Volkswagen	428	6,52%
4	Ford	414	6,31%
5	Kia	407	6,20%
*	Otras marcas	4.014	61,13%
Total		6.566	100%



E.- GUIPÚZCOA

RANKING DE MARCAS MÁS VENDIDAS EN GUIPÚZCOA			
RANKING	MARCA	UDS VENDIDAS	CUOTA MCO
1	Ford	1.018	7,87%
2	Opel	952	7,36%
3	Peugeot	949	7,34%
4	Seat	943	7,29%
5	Volkswagen	935	7,23%
*	Otras marcas	8.133	62,91%
Total		12.930	100,00%



F.- VIZCAYA

RANKING DE MARCAS MÁS VENDIDAS EN VIZCAYA			
RANKING	MARCA	UDS VENDIDAS	CUOTA MCO
1	Seat	1.799	8,88%
2	Renault	1.725	8,51%
3	Opel	1.634	8,06%
4	Peugeot	1.596	7,87%
5	Dacia	1.358	6,70%
*	Otras marcas	12.155	59,98%
Total		20.267	100,00%



3.4.3.- MODELOS MÁS VENDIDOS EN 2019

A.- ESPAÑA

RANKING DE MODELOS DE AUTOMÓVIL MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA EN 2019		
MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1 Seat Leon	35.847	2,85%
2 Dacia Sandero	33.880	2,69%
3 Nissan Qashqai	30.156	2,40%
4 Renault Clio	25.538	2,03%
5 Renault Megane	25.403	2,02%
6 Seat Arona	25.128	2,00%
7 Seat Ibiza	25.121	2,00%
8 Volkswagen Golf	24.329	1,93%
9 Peugeot 3008	23.308	1,85%
10 Opel Corsa	22.352	1,78%
* Otros modelos	987.198	78,45%
TOTAL	1.258.260	100%



mantiene la tercera plaza que ya consiguió en 2018 tras perder una plaza respecto a 2017. En la cuarta y quinta posición se colocan los modelos de Peugeot 3008 y 308, arrebatándoselas al Hyundai Tucson y al Ford Kuga, respectivamente. Mientras que el SUV coreano cae a la séptima plaza (fue el más vendido en 2017) el SUV de Ford desaparece del ranking de los diez más vendidos en el País Vasco (en 2017 fue el tercero más vendido).

En el caso de Navarra el ranking ha variado significativamente respecto al 2018. El Dacia Sandero, al igual que en el País Vasco, ha conseguido hacerse con la primera plaza. Desaparecen de la lista de los italianos Fiat 500X, Fiat 500 y Fiat Panda que en 2018 ocuparon las tres primeras plazas, respectivamente. (El 500X también fue el más vendido en 2017 seguido por el Fiat Panda). La segunda posición ha sido para el Peugeot 308, mientras que el Opel Corsa ha ocupado la tercera plaza (cabe destacar que ambos modelos no figuraban en la lista de los 10 más vendidos en 2018). La cuarta plaza ha sido para otro modelo que tampoco figuraba en la lista en 2018: el Dacia Duster. El todocamino rumano ha arrebatado la plaza al Dacia Sandero, que en 2019 sale de la lista. Por último, la quinta posición ha sido para el Volkswagen Tiguan, que asciende una plaza respecto al 2018.

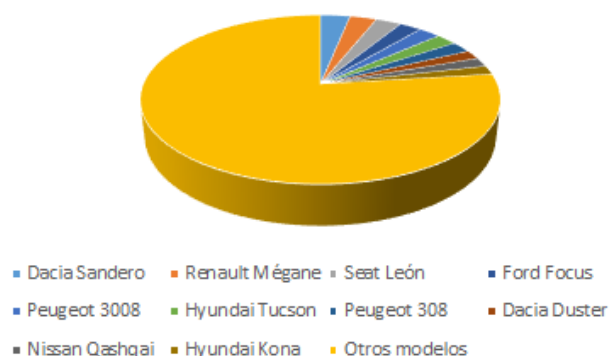
Por modelos, el Seat León repite por tercer año consecutivo como el coche más vendido en España, mientras que el Seat Ibiza baja de la segunda a la séptima plaza. El Dacia Sandero ha ascendido hasta la segunda plaza, después de ocupar la cuarta en 2018 y la quinta en 2017. El podio de los tres más vendidos lo completa el Nissan Qashqai, que repite en la misma posición por segundo año consecutivo (en 2017 fue sexto). La cuarta plaza ha sido para el Renault Clio (sexto en 2018) y la quinta para su hermano mayor el Renault Mégane que mantiene la misma plaza a la que bajó en 2018 (en 2017 fue tercero).

En el País Vasco el Dacia Sandero ha sido el coche más vendido (segundo en 2018 y quinto en 2017) arrebatándole la primera plaza al Renault Mégane que baja a la segunda. El Seat León

B.- PAÍS VASCO

RANKING DE MODELOS MÁS VENDIDOS EN EL PAÍS VASCO		
MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1 Dacia Sandero	1.265	3,18%
2 Renault Mégane	1.143	2,87%
3 Seat León	1.090	2,74%
4 Ford Focus	937	2,36%
5 Peugeot 3008	932	2,34%
6 Hyundai Tucson	886	2,23%
7 Peugeot 308	851	2,14%
8 Dacia Duster	693	1,74%
9 Nissan Qashqai	692	1,74%
10 Hyundai Kona	681	1,71%
* Otros modelos	30.583	76,95%
TOTAL	39.753	100,00%

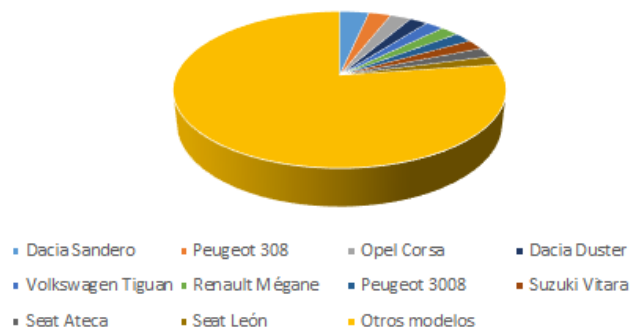
RANKING DE MODELOS MÁS VENDIDOS EN EL PAÍS VASCO EN 2019



C.- NAVARRA

RANKING DE MODELOS MÁS VENDIDOS EN NAVARRA		
MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1 Dacia Sandero	391	3,42%
2 Peugeot 308	292	2,55%
3 Opel Corsa	278	2,43%
4 Dacia Duster	241	2,10%
5 Volkswagen Tiguan	240	2,10%
6 Renault Mégane	239	2,09%
7 Peugeot 3008	237	2,07%
8 Suzuki Vitara	237	2,07%
9 Seat Ateca	229	2,00%
10 Seat León	217	1,90%
* Otros modelos	8.848	77,27%
TOTAL	11.449	100%

RANKING DE MODELOS MÁS VENDIDOS EN NAVARRA EN 2019



D.- ÁLAVA, GUIPÚZCOA Y VIZCAYA

RANKING DE MODELOS MÁS VENDIDOS EN ÁLAVA			
MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO	
1 Hyundai Tucson	251	3,82%	
2 Ford Focus	204	3,11%	
3 Peugeot 308	202	3,08%	
4 Hyundai Kona	192	2,92%	
5 Renault Mégane	182	2,77%	
6 Nissan Qashqai	147	2,24%	
7 Peugeot 3008	140	2,13%	
8 Mazda CX-5	136	2,07%	
9 Dacia Sandero	136	2,07%	
10 Kia Sportage	113	1,72%	
* Otros modelos	4.863	74,07%	
TOTAL	6.566	100,00%	



RANKING DE MODELOS MÁS VENDIDOS EN GUIPÚZCOA			
MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO	
1 Ford Focus	406	3,14%	
2 Dacia Sandero	362	2,80%	
3 Seat León	344	2,66%	
4 Ford Kuga	301	2,32%	
5 Peugeot 3008	298	2,31%	
6 Renault Mégane	280	2,17%	
7 Hyundai Tucson	246	1,90%	
8 Hyundai Kona	245	1,90%	
9 Nissan Qashqai	231	1,79%	
10 Volkswagen Tiguan	228	1,76%	
* Otros modelos	9.989	77,25%	
TOTAL	12.930	100,00%	



RANKING DE MODELOS MÁS VENDIDOS EN VIZCAYA			
MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO	
1 Dacia Sandero	767	3,79%	
2 Renault Mégane	681	3,36%	
3 Seat León	601	2,97%	
4 Peugeot 3008	494	2,44%	
5 Peugeot 308	427	2,11%	
6 Seat Ateca	403	1,99%	
7 Dacia Duster	397	1,96%	
8 Hyundai Tucson	389	1,92%	
9 Renault Clio	371	1,83%	
10 Opel Astra	368	1,82%	
* Otros modelos	15.369	75,81%	
TOTAL	20.267	100,00%	





Son muchas las ventajas de las que disfrutas por ser socio del RACVN



@RACVascoNavarro



racvasconavarro

Socios / Seguros
Noticias

www.racvn.net

📞 902 34 34 35



4

4.- COMBUSTIBLES



RAC
VASCO NAVARRO

4.- COMBUSTIBLES

4.1.- VARIACIÓN DEL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES FÓSILES

En la siguiente tabla se muestra la variación del precio medio de los combustibles fósiles (gasolina y gasoil o diésel), entre 2018 y 2019, en España. Acorde con la información analizada, los precios medios del 2019 disminuyeron ligeramente respecto a los del año anterior. Así pues, los

combustibles fósiles disminuyeron entre 2 y poco más de 3 céntimos por litro, lo que se traduce en una reducción del 2,6% del precio del gasóleo y de entre un 2,5% y un 1,68% en el caso de la gasolina 95 y 98, respectivamente.

VARIACIÓN PRECIO COMBUSTIBLE (EUROS/LITRO)						
COMBUSTIBLE	2017	2018	2019	VARIACIÓN 2018/2019	VARIACIÓN %	MÁXIMOS HISTÓRICOS
Gasoleo A(convencional)	1,12	1,218	1,186	-0,032	-2,60%	1,372 (2012)
Gasolina SP95	1,234	1,294	1,261	-0,033	-2,50%	1,442 (2013)
Gasolina SP98	1,362	1,433	1,409	-0,024	-1,68%	1,559 (2013)

Fuente: dieselogasolina.com / clickgasoil.com

DIFERENCIAS ENTRE PRECIOS DE COMBUSTIBLES			
	2018	2019	DIFERENCIAS
95 con gasóleo	0,076	0,075	-0,001
98 con gasóleo	0,215	0,223	0,008
98 con 95	0,139	0,148	0,009

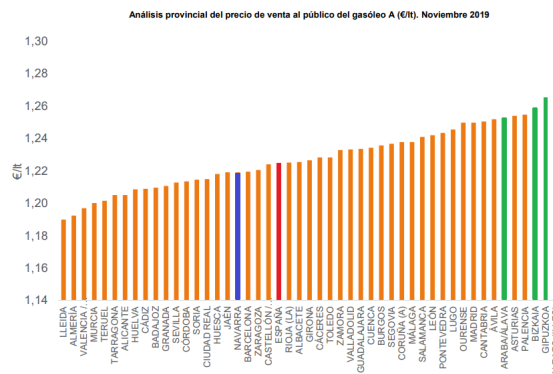
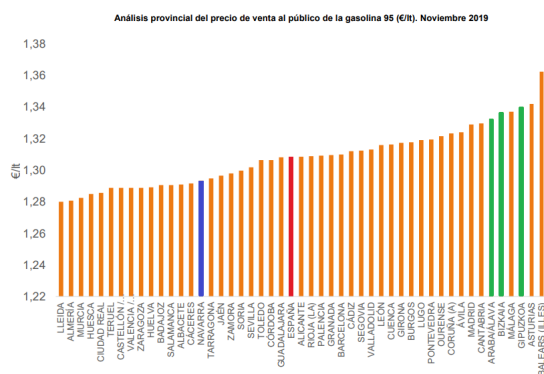
4.2.- PRECIOS POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

En las cuatro siguientes tablas elaboradas por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) se muestran los ranking de precios finales de los combustibles gasolina y gasoil (con los tipos fiscales incluidos), con fecha de noviembre de 2019 (las dos tablas superiores) y de enero de 2018 (las inferiores). Estas dos últimas tablas también las incluimos en el balance del 2018. En él se señalaba que en las tablas aparecían los precios de los combustibles en cada provincia sin el tramo autonómico (gráficas en color naranja) y con el tramo autonómico añadido (color amarillo sobre las

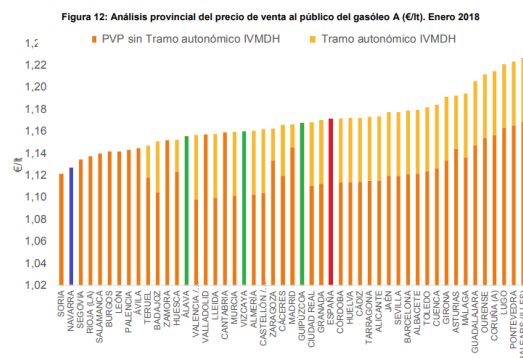
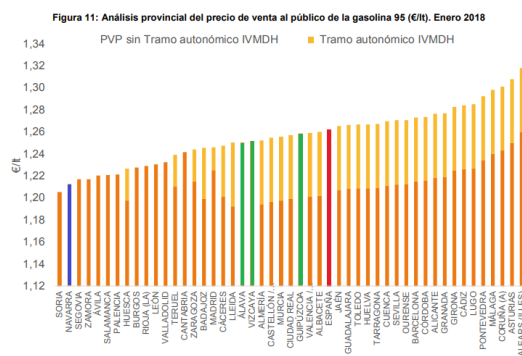
gráficas naranjas), en el caso de las comunidades que lo aplicaban. En los territorios de la Comunidad Autónoma Vasca y de la Comunidad Foral de Navarra, no se incluían los tramos autonómicos (no se aplicaban en 2018).

Tanto en las tablas correspondientes al 2018 como las del 2019 se ha señalado en color verde los datos correspondientes a los territorios del País Vasco, en Azul los de Navarra y en rojo el de España (entendiéndose como valor medio de todos los territorios o provincias).

**Noviembre
2019**



**Enero
2018**



Atendiendo al ranking de la gasolina (95), de un total de 49 provincias y territorios, Navarra, que en 2018 ocupaba el segundo puesto de los más económicos ha pasado a la decimoquinta posición, aunque sigue estando por debajo de la media de España. Álava, Guipúzcoa y Vizcaya, que en 2018 figuraban en la parte central de la gráfica ocupando los puestos 20, 26 y 21, respectivamente (siendo todos ellos inferiores a la media de España) han ascendido hasta las posiciones más altas de la gráfica, sólo por detrás de Asturias y las Islas Baleares (posiciones 44, 47 y 46, respectivamente).

En cuanto al ranking del gasoil, Navarra, que en 2018 ocupaba la segunda posición, ha subido hasta la posición 18 del ranking. Álava, Guipúzcoa y Vizcaya, que en 2018 ocupaban

los puestos 14, 26 y 20, respectivamente (por debajo de la media de España), han ascendido hasta las los puestos 44, 48 y 47, respectivamente.

Esta variación en los precios en el País Vasco y Navarra se ha debido a la equiparación de los tipos autonómicos que se produjo en 2019. Tal y como se avanzaba en el informe del 2018, la equiparación iba a hacer que el precio del litro de combustible subiera en Navarra y el País Vasco unos 4,8 céntimos por litro y que Guipúzcoa pasase así a tener los precios más altos de carburantes, sólo por detrás de Baleares. Si comprobamos las tablas correspondientes a 2019, se aprecia que las predicciones se han cumplido.



5.- NOVEDADES DGT 2020



RAC
VASCO NAVARRO

5.- NOVEDADES Y MEDIDAS DE LA DGT PARA EL 2020

Con el comienzo de un nuevo año, la DGT vuelve a formular una serie de medidas y novedades para desarrollar e implantar en el 2020. La mayoría de ellas ya se formularon de cara al 2019, aunque la coyuntura política ha ralentizado su puesta en marcha. Respecto a las medidas planteadas para el año pasado, las nuevas medidas se plantean en este caso (en su mayoría) con un grado de desarrollo mayor.

Limitar la velocidad máxima a 30km/h en las ciudades

La DGT ya avanzaba hace un par de años esta idea, que de hecho varios Ayuntamientos están desarrollando. En el Informe del 2018 del RACVN ya se contemplaba esta medida, que vuelve a aparecer como medida para desarrollar en 2020. La medida se formula para calles que cuentan con un solo carril por sentido y pretende garantizar una mayor seguridad para los ciclistas y peatones, así como fomentar el transporte público.

El RACVN no comparte la disminución de velocidad de manera generalizada en las ciudades como medida efectiva para procurar una movilidad segura, como tampoco cree

que contribuya a hacer de la ciudad un lugar más amable y habitable. La ralentización del tráfico genera una mayor aglomeración de vehículos y retenciones. Como consecuencia directa se da una conducción que requiere acelerar y parar constantemente, aumentando los ruidos y las emisiones de gases y un mayor tiempo en el vehículo con el motor en marcha para realizar el mismo desplazamiento.

Frente a ello, el RACVN considera que se debe racionalizar el uso del suelo y de los límites de velocidad, de tal manera que sean las necesidades reales, las demandas de los usuarios y las características de las vías las que condicionen cuál debe ser la velocidad máxima, en condiciones de seguridad, en cada vía o calle. Habrá calles en las que la máxima de 30 km/h resultará acertada e incluso podrá ser menor mientras que en otras será más idóneo mantener el límite en 50 km/h.

En 2019 la DGT sí que llevó a cabo una de las medidas formuladas que se incluyó en el anterior informe del RACVN, como es la disminución del límite de velocidad a 90km/h en carreteras convencionales. En su momento y en repetidas ocasiones el RACVN ha manifestado su disconformidad con



esta norma de la DGT que se justifica como “inspirada en otros países europeos”. Precisamente en varios países europeos hay una velocidad máxima de 130km/h en autopistas y autovías si sus condiciones lo permiten. En días de lluvia, automáticamente la velocidad máxima disminuye. El RACVN considera que se debe adecuar el límite de velocidad a las circunstancias concretas de cada tramo (una medida que es más laboriosa y compleja pero más efectiva y realista).



Retirar 6 puntos por utilizar el teléfono móvil mientras se conduce

El endurecimiento de las sanciones a quienes utilicen el móvil mientras se conduce se trata de una iniciativa que ha manifestado la DGT en repetidas ocasiones. La norma propuesta para 2020 pretende endurecer la retirada de puntos del carnet de conducir. Los automovilistas que realicen esta práctica podrán perder hasta 6 puntos del carnet de conducir (pasar de 3 a 6 puntos).

Tal y como muestran los datos, las distracciones están cobrando una relevancia cada vez mayor como causa de los accidentes de tráfico mortales. Entre ellos, el uso del teléfono móvil es una causa que está ganando peso y que por lo tanto requiere de respuestas efectivas, formativas, informativas y en último caso sancionadoras. Por lo tanto, el RACVN considera que sí se deben endurecer las sanciones, pero que éstas deben ser diferenciadas de otras que están tipificadas como delito, como es la conducción bajo los efectos del alcohol o drogas, o la conducción temeraria.

Actualizar el sistema de obtención del carnet de conducir

Esta propuesta tampoco es novedosa, ya que la DGT la ha planteado con anterioridad. Dentro de los cambios propuestos destaca la asistencia obligatoria (presencial) a las clases teóricas (un mínimo de 8 horas, en las que primarían los contenidos de concienciación y sensibilización). El RACVN considera que es necesario actualizar sistemáticamente la formación necesaria para obtener el carnet de conducir en la medida en la que se actualiza la normativa de tráfico y las propias realidades de movilidad. Sin embargo, las duras críticas que han caído sobre esta nueva medida han hecho que la DGT piense si llevarla a cabo o no. De hecho la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) ha rechazado la medida por considerar que ésta reserva la formación en exclusiva a las autoescuelas”, frente a otros modelos como los cursos online homologados y con licencia para realizar este tipo de formación. Asimismo la medida ha sido criticada por considerar que no se adapta a la realidad actual en la que la digitalización está cada vez más presente. Sea de una manera o de otra, en el RACVN consideramos que la formación que se realice debe ser completa y de calidad y debe contemplar las nuevas formas de movilidad y establecer la seguridad vial como un pilar fundamental. Además, el RACVN considera que es completamente necesario que otros colectivos que forman parte de la movilidad (principalmente urbana) reciban formación vial específica e incluso que la formación vial esté presente en los programas formativos de la etapa escolar (primaria y secundaria).



Una normativa clara y estandarizada para los Vehículos de Movilidad Personal (VMP)

En el informe del RACVN correspondiente al 2018 ya se recogía como propuesta de la DGT la formulación de una serie de normas o criterios básicos para estas nuevas formas de movilidad dentro del código de circulación. La idea reformulada por la DGT para 2020 es más ambiciosa y pretende definir una normativa clara, completa y estandarizada para los VMP (patinetes eléctricos, etc.). Entre las medidas se contempla la prohibición de que estos vehículos circulen por vías interurbanas.

El RACVN considera que la irrupción de este tipo de vehículos requiere de una normativa clara y estandarizada que les dé cabida, que contemple cuáles son sus derechos, obligaciones y limitaciones y que no deje vacíos legales. Asimismo el RACVN considera que se debe hacer lo propio con el colectivo ciclista, especialmente en núcleos urbanos ya que, en muchos municipios la imagen de ciclistas circulando por la carretera o las aceras y en paralelo a los carriles bici o bidegorri sigue siendo muy frecuente, como también lo es la de ciclistas que se saltan semáforos.





AMPLIAS GARANTÍAS Y COBERTURAS FLEXIBLES

SEGURO PARA MOTO



www.racvn.net



6

6.- CONCLUSIONES



RAC
VASCO NAVARRO

6.- CONCLUSIONES

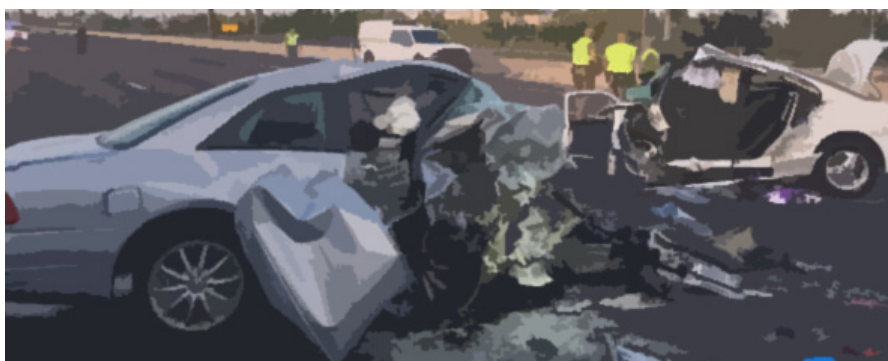
6.1.- VÍCTIMAS MORTALES EN CARRETERA

El 2019 ha finalizado con un aumento de las víctimas mortales en el País Vasco y en todos sus territorios históricos, excepto en Álava, donde la cifra ha descendido respecto al año pasado. En el caso de en Navarra, el número de ha descendido respecto al año pasado. Especialmente llamativo ha sido el caso de España, donde la cifra de fallecidos ha disminuido hasta mínimos históricos, en un contexto además en el que se producen cada vez más desplazamientos de largo recorrido y en el que hay cada vez más vehículos y más conductores.

Un año más, el RACVN quiere destacar que cualquier cifra por pequeña que sea es motivo y razón suficiente para seguir trabajando hasta lograr la cifra cero, que todavía hoy es una utopía. Por lo tanto cualquier reducción que se produzca en el registro de fallecidos, aunque muestre una tendencia favorable, es insuficiente. No obstante, el RACVN no quiere llamar al alarmismo. Tal y como se cita en el párrafo anterior, si contextualizamos los datos respecto a un periodo de tiempo mayor y a una serie de circunstancias condicionantes (número de desplazamientos realizados, evolución del parque de vehículos, número de personas con carnet de conducir, etc), en términos generales, la evolución es favorable. Además, en

los últimos ejercicios el número de desplazamientos de largo recorrido, el número de conductores y el parque de vehículos han aumentado de manera notoria. En esta circunstancia el número de fallecidos no sólo no ha crecido en la misma proporción, sino que en algunos casos (Álava, Navarra y España) incluso han descendido.

Por otra parte, aunque en el País Vasco hayan aumentado el número de fallecidos respecto al ejercicio anterior y dentro de la comunidad (Guipúzcoa y Vizcaya). No se han dado repuntes que sean síntoma de una tendencia al alza. Sin embargo, sí resulta especialmente llamativo en Euskadi el alto porcentaje que suponen los colectivos vulnerables, especialmente los motoristas, dentro del cómputo total de fallecidos en accidentes de tráfico. En 2018 los datos referidos a estos colectivo en el País Vasco también fueron muy destacados. Por esa razón, el RACVN anima a la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco a que siga trabajando y establezca campañas formativas, informativas y en último caso, también sancionadoras destinadas a estos colectivos, para que el aumento de víctimas remita y no acabe por convertirse en una tendencia. El club automovilista entiende que también se debe trabajar en fomentar la coexistencia de los distintos colectivos, la seguridad compartida y también trabajar en los aspectos que no dependen de los conductores, sino de la administración



como es el estado de las carreteras, quitamiedos, marcas viales, etc, y no sólo en el País Vasco, sino que también en Navarra y en el conjunto de España.

El RACVN considera que nunca se debe bajar la guardia en materia de seguridad vial. La movilidad evoluciona y junto a ella surgen nuevos problemas y situaciones que deben ser abordados junto a los ya existentes. Por una parte, el paso de los años del carnet por puntos ha podido hacer que pierda su efectividad inicial por lo que necesita ser revisado y adecuando tal y como se ha propuesto desde la DGT. Por otra parte, surgen nuevos problemas como las distracciones por el uso indebido de los teléfonos móviles que causan cada vez más accidentes. Todo esto debe ser abordado.

Por último, el RACVN insiste en la necesidad de regular las nuevas formas de movilidad, incluyendo además de los patinetes eléctricos a las bicicletas. Hace falta una norma estandarizada y común a todos los municipios, que establezcan de manera clara por dónde deben y no deben circular estos usuarios, cuáles son sus derechos y sus obligaciones, etc. El RACVN considera que los usuarios de los patinetes eléctricos y los ciclistas deberían circular de manera obligatoria por los bidegorris o carriles bici en los lugares que éstos existan y prohibir expresamente en esos lugares la circulación por la carretera o acera.

6.2.- RENOVACIÓN DEL PARQUE DE AUTOMÓVILES

En los informes de los años 2017 y 2018 el RACVN recordaba que el sector del automóvil es fundamental para la economía del país y para la generación y mantenimiento de miles de puestos de trabajo. Además, este sector es todavía más relevante en el País Vasco y Navarra. Por tercer año consecutivo, ante todo tipo de incertidumbres que rodean a la

posesión y venta de los vehículos privados debemos insistir en esta idea. No se puede poner en jaque a los automóviles privados ni tampoco “criminalizar” su uso.

-Incidencia del automóvil en la economía y en el empleo

La venta de automóviles es reflejo y causa de la situación económica. Es reflejo porque en tiempos de bonanza se venden más automóviles, la edad media del parque de vehículos es baja y se generan nuevos puestos de trabajo, mientras que en tiempos de recesión ocurre todo lo contrario. Es causa porque asociado a lo anterior se generan y mantienen o, de forma contraria, se destruyen miles de puestos de trabajo y las personas que pierden su empleo no puedan cambiar de automóvil, engrosando así aún más la caída de las ventas.

El País Vasco y Navarra cuentan con una fuerte industria de automoción (fábricas de automóviles y de componentes), cuya fabricación está destinada en su mayoría a la exportación. En ambas comunidades, el sector de la automoción representa el 25% del PIB. En el País Vasco da empleo a más de 40.800 personas y en Navarra a más de 12.000. Debemos tener en cuenta que, casi el 50% del total del sector de componentes de automoción en España se producen en el País Vasco, mientras que el 5,4% de las empresas de componentes de coches españolas están situadas en Navarra. Además, España se encuentra dentro del ranking de los 10 países con mayor fabricación de vehículos (oscila entre el octavo y noveno puesto), y el peso del sector en el PIB se mantiene cercano al 10%.

Durante los años de la crisis económica, la caída de las ventas de automóviles fue especialmente intensa en España. Los planes de ayuda a la compra de vehículos nuevos (Planes PIVE) contribuyeron a frenar la caída y detener así también la destrucción de miles de puestos de trabajo. Durante los últimos ejercicios, aún sin la ayuda (todavía necesaria) de esos planes, las ventas empiezan a recuperarse. Sin embargo, 2019 ha sido el primer año desde 2012 en el que las matriculaciones de vehículos no crecen en España respecto al

año anterior. Este punto de inflexión debe servir como aviso de que las políticas que penalizan el uso del automóvil privado pueden tener consecuencias fatales para la economía y el empleo. Se ponen trabas al uso del vehículo privado, mientras se anima a la compra de automóviles nuevos. ¿Qué sentido tiene comprar un vehículo para no poder usarlo?

-Desafortunada crítica al diésel

La guerra que mantiene el Gobierno contra los automóviles diésel no ha hecho sino ralentizar las ventas y sumir a los automovilistas en una incertidumbre que no beneficia en absoluto a las ventas de automóviles y junto a ellas al mantenimiento de los puestos de trabajo asociados y a una renovación de vehículos que es necesaria. Además, las críticas carecen de toda lógica dado que, por una parte, han sido los propios gobiernos (de España y de Europa) quienes años atrás han apostado por el diésel y quienes se han encargado de promocionarlo. Por otra parte, la idea generalizada de que los diésel son muy contaminantes es incorrecta. En todo caso contaminan los vehículos antiguos, y en eso en España sí que existe un problema, ya que el parque de vehículos, pese a haber dejado atrás la crisis económica sigue estando envejecido.

Los vehículos diésel de última generación emiten tan poco e incluso menos NOx que los vehículos de gasolina, gracias a la evolución de la tecnología (la electrónica del vehículo, los sistemas de inyección, catalizadores, válvulas EGR, filtros antipartículas y a la incorporación de elementos nuevos como el Adblue).

Debemos tener en cuenta que la crítica y el anuncio de trabas fiscales a los vehículos diésel no producen sino efectos negativos. En España se fabrican aproximadamente tres millones de vehículos al año. De esa producción no sólo dependen las grandes factorías de ensamblaje, sino muchas más que son proveedoras y que fabrican hasta la pieza más minúscula. De todo ello dependen miles de puestos de trabajo.

Los anuncios realizados por el Gobierno, junto a las nuevas restricciones en muchas ciudades han incidido en la venta de automóviles, sobre todo en los diésel, ralentizando el mercado e incentivando que se produzcan algunos parones en las factorías de vehículos, como en Volkswagen Navarra o Mercedes Benz Vitoria.

La crítica al diésel redirige al mercado a dos opciones. Por una parte, la vuelta a la gasolina, lo cual carece de sentido porque los vehículos de gasolina emiten entre un 15 y un 20% más de CO2 que un diésel, además de que consumen más cantidad de combustible para realizar el mismo recorrido. Con el retorno de los coches de gasolina, están aumentando las emisiones de CO2, un gas perjudicial para la capa de ozono. Por otra parte, el vehículo eléctrico que se comercializa a día de hoy presenta muchas limitaciones y muchas dudas y cuestiones por resolver, que describimos en el siguiente subapartado.

-Dudas sin resolver respecto a la electrificación

La sinrazón de la prohibición de venta de vehículos de combustibles fósiles en 2040 y a partir de 2050 la circulación de todo este tipo de vehículos. A veinte y treinta años vista resulta incoherente que se quiera decidir por dónde debe ir el mercado de automóviles a golpe de prohibiciones. En todo caso habrá que desarrollar los vehículos del futuro para que puedan ser 100% respetuosos con el medio ambiente, completamente funcionales y asequibles.

Si es real la voluntad de que el parque de automóviles avance hacia la electrificación, deberían adoptar otra serie de medidas encaminadas a hacer de este tipo de automóviles una opción tanto o más atractiva que las de los combustibles fósiles. A día de hoy el planteamiento resulta utópico.

España no es capaz de producir la cantidad suficiente de energía eléctrica para el consumo actual, teniendo que importarla de otros países. Además, se nos presenta a la energía eléctrica como una energía limpia y procedente de

fuentes renovables, pero pasamos por alto que para su producción se emplean recursos como el carbón, las centrales nucleares, etc. Es decir, toda la energía eléctrica no procede ni mucho menos de fuentes renovables.

Respecto al precio de la electricidad, si aumentásemos el consumo tanto como para electrificar el parque de vehículos de toda España (más de 33 millones, de los cuales unos 24 millones serían turismos), inevitablemente crecerá (tanto la doméstica, como la industrial y la consumida por los propios vehículos). En el momento actual, el desarrollo de los automóviles eléctricos no es el suficiente como para poder ser útil en todos los casos (no hay suficientes puntos de recarga, el sistema de recarga es demasiado lento, la autonomía que presentan los automóviles es limitada y el precio de los vehículos es elevado). Durante los próximos años este automóvil se seguirá desarrollando, pero previsiblemente estará destinado principalmente al uso urbano y a los trayectos cortos (al menos a corto y medio plazo).

En definitiva, se quiere orientar la evolución del mercado de automóviles hacia el sistema eléctrico a golpe de prohibiciones y obstáculos. Si realmente la voluntad fuera clara, el Gobierno debería trabajar orientando sus políticas a hacer del automóvil eléctrico una opción atractiva (con incentivos fiscales, apostando por el I+D+i), con planes de renovación de vehículos y con una apuesta clara por establecer una red de electrolineras. Si se trabaja en ese sentido y si realmente los vehículos eléctricos acaban siendo una opción atractiva, la transición hacia ellos se dará de manera automática, sin sembrar el temor ni la incertidumbre entre los automovilistas y sin establecer prohibiciones utópicas a largo plazo.

-Incidencia en la seguridad vial

Además de ser más contaminantes, los vehículos antiguos son menos seguros. Presentan menos sistemas de seguridad activa y pasiva que los vehículos más modernos y además no dejan de ser máquinas que con el tiempo se deterioran y, junto a un mantenimiento que muchas veces no es el más apropiado, acaban siendo más inseguros. Renovar el parque

de vehículos es algo necesario y prioritario por varios motivos: Los automóviles modernos son mucho más seguros, menos contaminantes y además su venta asegura la generación y mantenimiento de miles de puestos de trabajo.

-No tiene lógica poner trabas a la circulación y uso del automóvil privado, pero animar a su compra

La compra de un automóvil es una de las inversiones más elevadas que realizan los usuarios por detrás de la vivienda. Los vehículos particulares son un elemento indispensable e insustituible para muchas personas. Por supuesto que puede ser complementado con otros medios de transporte como el público o la bicicleta, pero existen muchas circunstancias en las que no puede ser sustituido por éstos. Los entes públicos están afanados en “demonizar” al automóvil privado, en añadirle nuevas trabas fiscales y en animar a que no se use en la ciudad. Sin embargo, son los entes públicos también quienes se han echado la mano a la cabeza cuando durante los años de la crisis la producción y venta de automóviles descendió. Había que animar a los usuarios a comprar automóviles para preservar la economía del país y miles de puestos de trabajo. Sin embargo, si a los automovilistas se les ponen trabas y dificultades y se les anima a no usar automóviles, ¿para qué van a comprar un automóvil?

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.

-El Plan Renove Vasco

Este plan desarrollado por el Gobierno Vasco en 2019 fue valorado de manera positiva por el RACVN, aunque una vez conocida la partida presupuestaria fue criticado por su escasa cuantía como para poder surtir efectos reales y por la brevedad en el tiempo. El RACVN consideraba que la iniciativa era positiva pero insuficiente como para ser efectiva. Era necesaria una inversión mayor y también un espacio de tiempo más grande. Con el comienzo del nuevo año 2020 el Gobierno Vasco ha reeditado su plan, sólo válido para vehí-

culos nuevos a matricular, quedando excluidos los vehículos seminuevos y los de KMO. El RACVN considera que, la compra de estos últimos tipos de vehículos también deberían poder acogerse a un tipo de incentivo similar.



-El colapso de las estaciones ITV en el País Vasco y Navarra

Buena parte de la agenda de actualidad del 2019 ha estado marcada por el colapso vivido en las estaciones ITV en el País Vasco y Navarra y especialmente en Guipúzcoa. Durante los últimos años el parque de vehículos ha ido aumentando de manera progresiva, como también lo ha hecho la edad media del mismo. Esto ha hecho que haya más vehículos que deben acudir con más frecuencia (en intervalos de tiempo más pequeños, por tener más edad) a las estaciones de ITV a pasar la prueba correspondiente. Al mismo tiempo las pruebas se han ido endureciendo y son cada vez más largas y complejas por lo que es necesario destinar más tiempo por vehículo. Esto supuso un gran colapso en las estaciones ITV. Las empresas concesionarias y sobre todo el Gobierno Vasco no supieron adelantarse ni adaptarse a tiempo a las nuevas circunstancias. Tal fue el colapso de Guipúzcoa que su efecto se notó en el resto de territorios del País Vasco e incluso en Navarra. El resultado fue el de un colapso que no se solventó parcialmente hasta que se licitó la apertura de nuevas estaciones. Los usuarios no podían pasar la prueba a su vehículo a tiempo en el País Vasco y muchos optaron por desplazarse a otros lugares. Además, los agentes de policía no dejaron de

sancionar a los vehículos con ITV caducada, aunque la culpa se debiera a la circunstancia concreta.

En 2020 el RACVN seguirá expectante y no dudará en denunciar públicamente la situación si esta empeora o se repite.

6.3.- CARBURANTES

La variación del precio de los combustibles repercute directamente en casi todos los sectores y en las economías domésticas. Por lo tanto, un encarecimiento del combustible repercute en el precio final de miles de bienes y servicios, lo que puede derivar en una inflación no deseada.

Acorde con las gráficas de la CNMC mostradas en este documento, debido a la equiparación del tramo autonómico, en el País Vasco y Navarra el precio de los combustibles se ha encarecido en 2019 respecto a la media de España, y los territorios del País Vasco han pasado a ocupar los puestos más altos del ranking de provincias, por detrás de Baleares. Sin embargo, en el conjunto de España el precio medio de los combustibles (gasoil y gasolina) han disminuido ligeramente respecto al año anterior. Debemos recordar que durante 2019 la diferencia registrada entre los precios de la gasolina y el gasoil de hasta 11 céntimos fue noticia. Este aumento se debió principalmente al incremento de la demanda de la gasolina (al venderse más automóviles de este tipo que de diésel, por segundo año consecutivo).

Para finalizar, el RACVN recuerda una vez más que cualquier subida en el precio de los combustibles que esté fundamentada en nuevos impuestos “por contaminación” carece de sentido, ya que castiga a todos los usuarios, especialmente a los más vulnerables económicamente, que no pueden permitirse la compra de un vehículo nuevo. El RACVN entiende que este tipo de medidas no son nada acertadas porque no se corresponden con la realidad y repercuten negativamente en el bolsillo de los usuarios directa e indirectamente, además de que perjudica a la economía.

6.4.- PROPUESTAS DEL RACVN

Acorde con toda la información presentada en este informe, el RACVN establece las conclusiones que muestra en esta página, en las que es fundamental el compromiso por reducir el número de víctimas mortales en accidentes de tráfico al máximo. En segundo lugar, destaca el mantenimiento del sector del automóvil como pilar fundamental de la economía del país y el mantenimiento de miles de puestos de trabajo. Hace falta una reconversión, o mejor dicho, una evolución lógica y progresiva, orientada a la renovación del parque de vehículos por automóviles cada vez más seguros y menos contaminantes, pero sin poner trabas a su uso. El uso del automóvil, en combinación con otras formas de movilidad, es y seguirá siendo fundamental durante los próximos años en una sociedad con mayores necesidades de movilidad y más envejecida.

Para finalizar, el RACVN recuerda que para la elaboración de este documento recurre a distintas fuentes informativas,

entre ellas varias oficiales e institucionales. Respecto a las fuentes referidas al registro de víctimas mortales en carretera, el RACVN considera primordial que todas las instituciones se pongan de acuerdo a la hora de establecer los parámetros de contabilidad y medición. El País Vasco tiene transferida la competencia de Tráfico, mientras que Navarra todavía no la tiene (depende de la DGT), pero el Gobierno Foral también realiza un recuento (intervenciones registradas por SOS Navarra) en base a otros criterios. Así pues, el RACVN considera que en todos los casos se deberían contabilizar los fallecidos mortales con el parámetro de las 24 horas e incluyendo tanto a las víctimas mortales de las áreas interurbanas como las urbanas. Asimismo, el RACVN considera que las distintas instituciones deberían tener un canal rápido y efectivo para poner en común y compartir los datos y que comprueben que éstos coinciden. Realizar correcciones rigurosas y tratar de actualizar todas las informaciones necesarias lo más rápido posible ya que la tecnología lo permite.

Las medidas propuestas por el RACVN

- Revisar el estado de las carreteras tramo a tramo, estudiar su estado y sus características concretas y actuar en consecuencia a cada tramo, sin generalidades.
- Revisar las marcas viales y las señales, que estén en buen estado y que no causen confusiones.
- Adecuar los límites de velocidad a la circunstancia concreta de cada tipo de vía (reduciendo a 90 e incluso a menor velocidad en los lugares que sea oportuno, pero manteniendo los 100 donde se den circunstancias de seguridad).
- Copiar el modelo francés de límite de velocidad en autopistas y autovías 130km/h (reduciéndose de manera automática a 110km/h si las condiciones climatológicas son desfavorables).
- Revisar y elevar las sanciones por el uso indebido del móvil (pero diferenciando categóricamente a esta distracción con otras acciones que constituyen un delito penal (conducción temeraria, alcohol, drogas, etc)).
- Revisar el Código de Circulación estableciendo una serie de derechos claros, pero también de obligaciones para los ciclistas, tanto en carretera, como en los núcleos urbanos.
- Definir por dónde deben circular los patinetes eléctricos y las bicicletas (entendemos que por los carriles bici), qué elementos de seguridad deben usar sus usuarios, etc.
- Incluir la formación vial en la etapa escolar (como conductores, ciclistas y peatones).
- Poner en marcha planes que incentiven la compra de vehículos nuevos (más seguros y menos contaminantes).
- Apostar por el I+D+i del sector de la automoción de manera decidida.
- Posibilitar que se puedan obtener más de 15 puntos en el carnet por no cometer infracciones. (Si se pueden perder en un día todos los puntos, sería justo recuperar 2 puntos con cada plazo sin infracciones graves, más allá de los 15 puntos máximos actuales).



Contribución RACVN a la movilidad

El RACVN contribuye activamente para lograr una movilidad más sostenible

El área de Movilidad del RACVN es una entidad sin ánimo de lucro que persigue estimular y fomentar todo tipo de actividades culturales, de promoción y difusión de la cultura automovilística con el objetivo último de promover una movilidad racional y respetuosa con el medio ambiente.

Objetivos Generales

El RACVN se funda en 1923 y siempre se ha dedicado al mundo del motor. El RACVN es una **asociación no lucrativa de usuarios del automóvil** que a partir de los años 50 se ha especializado en la defensa, asesoramiento, ayuda y servicios al automovilista.

Como objetivos generales del área de Movilidad se definen:

- ✓ Investigar y desarrollar los temas que afecten a la **movilidad** en general.
- ✓ **Movilizar y crear estados de opinión** sobre temas relacionados con la movilidad.
- ✓ Definir y desarrollar una **cultura del automovilista basada en la educación, formación y la convivencia** de los diferente elementos de transporte que integran la actual movilidad de las personas.
- ✓ **Promover la cooperación** y concertación con entidades publicas y privadas.

Como actividades principales del área de Movilidad se pueden enumerar:

- ✓ Programa de **Educación Vial**.
- ✓ Participación en **Foros**.
- ✓ Asistencia **Congresos**.
- ✓ **Investigación**.
- ✓ Organización **foros, seminarios, jornadas**.
- ✓ **Curso** Conducción Económica, Ecodriving.

Además el RACVN es miembro de:

- ✓ Federación Internacional de Automovilismo (FIA).
- ✓ La Alianza Internacional de Turismo (AIT).
- ✓ La Confederación de Automóviles Clubs de España.
- ✓ La Comisión de seguridad Vial del Gobierno Vasco.
- ✓ La Junta Arbitral de Consumo del Gobierno Vasco.
- ✓ El Consejo Asesor de Movilidad del Ayto. de Donostia-San Sebastián.

CONTACTE CON NOSOTROS



DPTO. DE PRENSA Y ATENCIÓN A LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN

Mario García
prensa@racvn.net
647 245 379



ÁLAVA-ARABA
Micaela Portilla, 2.
01008 Vitoria-Gasteiz
Tel. 945 14 65 90

GUIPÚZCOA-GIPUZKOA
Fueros, 4.
20005 San Sebastián-Donostia
Tel. 943 43 08 00

NAVARRA-NAFARROA
Sancho El Fuerte, 29.
31007 Pamplona-Iruña
Tel. 948 26 65 62

VIZCAYA-BIZKAIA
Hurtado Amezaga, 3.
48008 Bilbao-Bilbo
Tel. 944 10 66 22

WWW.RACVN.NET

información general: 902 34 35 35

racvn@racvn.net





RAC
VASCO NAVARRO



INFORME RACVN: BALANCE DEL AÑO 2019

Siniestralidad en carretera, matriculaciones, combustibles, novedades
propuestas por la DGT para 2020 y conclusiones

WWW.RACVN.NET

