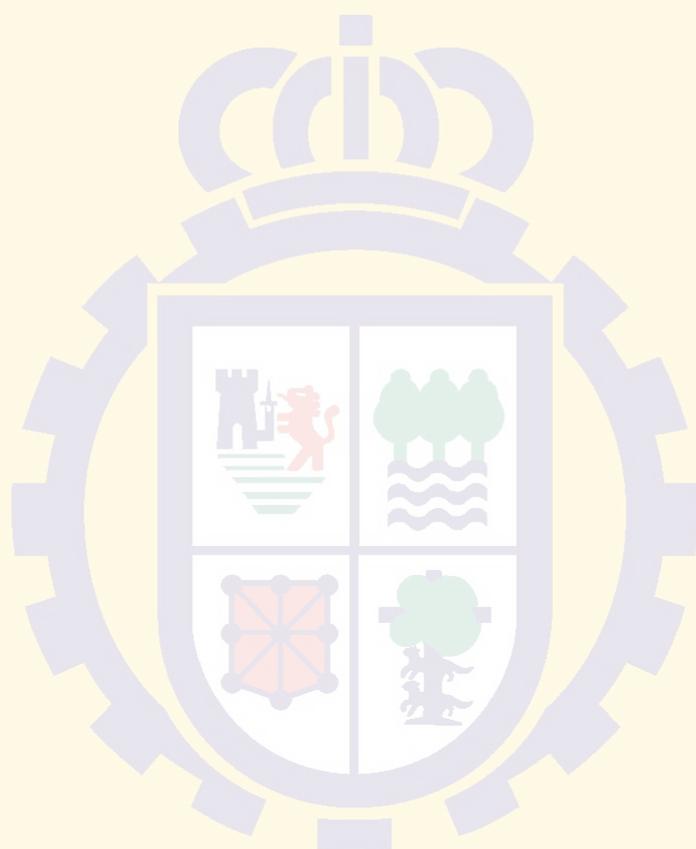


INFORME RACVN: BALANCE DEL AÑO 2020

Siniestralidad en carretera, matriculaciones, combustibles, novedades propuestas por la DGT para 2021 y conclusiones

2020



RAC
VASCO NAVARRO

ÍNDICE

0.- PRÓLOGO	Pág. 5
1.- INTRODUCCIÓN Y FUNCIÓN SOCIAL DEL RACVN	Pág. 7
1.1.- INTRODUCCIÓN Y FUNCIÓN SOCIAL DEL RACVN	
1.2.- ASISTENCIAS REALIZADAS POR EL RACVN EN 2020	
2.- FALLECIDOS POR ACCIDENTE DE TRÁFICO	Pág. 17
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. 31
3.1.- PARQUE DE VEHÍCULOS EN EL PAÍS VASCO (Y SUS TERRITORIOS), NAVARRA Y ESPAÑA	
3.1.1.- PARQUE DE VEHÍCULOS EN EL PAÍS VASCO, NAVARRA Y ESPAÑA SEGÚN EL TIPO DE COMBUSTIBLE	
3.2.- MATRICULACIÓN DE TURISMOS EN EL PAÍS VASCO (Y SUS TERRITORIOS), NAVARRA Y ESPAÑA	
3.3.- MATRICULACIÓN DE TURISMOS SEGÚN EL TIPO DE COMBUSTIBLE	
3.3.1.- MATRICULACIÓN DE TURISMOS HÍBRIDOS, ELÉCTRICOS Y DE GAS	
3.4.- CUOTAS DE MERCADO DEL PAÍS VASCO (Y SUS TERRITORIOS) Y NAVARRA	
3.5.- AUTOMÓVILES MÁS VENDIDOS EN 2020	
3.5.1.- AUTOMÓVILES MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA SEGÚN SEGMENTO	
3.5.2.- MARCAS MÁS VENDIDAS EN 2020 (PAÍS VASCO Y SUS TERRITORIOS, NAVARRA Y ESPAÑA)	
3.5.3.- MODELOS MÁS VENDIDOS EN 2020 PAÍS VASCO Y SUS TERRITORIOS, NAVARRA Y ESPAÑA)	

4.- COMBUSTIBLES _____ **Pág. 51**

- 4.1.- VARIACIÓN DEL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES FÓSILES
- 4.2.- VARIACIÓN DEL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES EN EL PAÍS VASCO Y NAVARRA

5.- NOVEDADES Y MEDIDAS DE LA DGT PARA EL 2021 _____ **Pág. 57**

- 5.1.- USO INDEBIDO DEL MÓVIL MIENTRAS SE CONDUCE
- 5.2.- SE SUPRIME LA NORMA QUE PERMITÍA REBASAR EN 20KM/H LA VELOCIDAD PARA ADELANTAR
- 5.3.- REGULACIÓN DE LOS PATINETES ELÉCTRICOS
- 5.4.- CAMBIOS Y NOVEDADES RELATIVOS AL SISTEMA DEL CARNÉ POR PUNTOS
- 5.5.- CAMBIOS EN LOS LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y TRAVESÍAS
- 5.6.- CAMIONES: PUEDEN CONDUCIR LOS MAYORES DE 18 AÑOS
- 5.7.- LA BALIZA LUMINOSA V-16 ¿SUSTITUTA DE LOS TRIÁNGULOS?
- 5.8.- SUBIDA DE LOS IMPUESTOS DE LOS SEGUROS DE VEHÍCULOS
- 5.9.- INCREMENTAR FISCALMENTE EL PRECIO DE LOS VEHÍCULOS NUEVOS CON LA NORMA WLTP

6.- CONCLUSIONES _____ **Pág. 65**

- 6.1.- VÍCTIMAS MORTALES
- 6.2.- VENTA DE VEHÍCULOS
- 6.3.- CARBURANTES
- 6.4.- PROPUESTAS DEL RACVN Y CUESTIONES PENDIENTES DE RESOLVER





Pedro Martínez de Artola
Presidente del RACVN

2020, el año en el que el virus lo cambió todo

Sin lugar a dudas, el 2020 ha sido un año en el que el coronavirus y la pandemia ha condicionado a la sociedad y a sus hábitos sociales y de trabajo.

El RACVN no ha sido ajeno a la presencia del virus. De hecho, ha condicionado con virulencia los campos de trabajo del club automovilista, como la movilidad, la seguridad vial, etc.

La reducción de los desplazamientos, los confinamientos domiciliarios, de municipios o autonómicos han producido que el número de víctimas de tráfico se reduzca, hasta alcanzar en el caso de España un nuevo récord de mínimos en la serie histórica. Sin embargo, no podemos obviar el número de fallecidos que ha producido el virus, no sólo a nivel del País Vasco, Navarra o España, sino a nivel mundial.

Precisamente, en este informe se demuestra con cifras la incidencia del virus en las áreas relacionadas con la actividad del RACVN. Los fallecidos en carretera y los desplazamientos se han reducido de manera significativa. Sin embargo, las ventas de automóviles también han experimentado una fuerte caída que pone en peligro la actividad productiva y el mantenimiento de miles de puestos de trabajo. Los precios de los carburantes también han disminuido debido a la caída de la demanda. Sin embargo, la edad media del parque de vehículos no ha dejado de crecer. Esta cuestión, junto a un mantenimiento deficiente de las carreteras y la defectuosa señalización, son tareas pendientes sobre las que el RACVN incide año tras año.

La pandemia también ha obligado a adaptarnos y reinventarnos

para continuar, en la medida de lo posible con nuestras actividades, limitando el contacto social y tomando otra serie de medidas para protegernos del virus. En este contexto, el RACVN no ha dejado de trabajar ni un solo día del año 2020. Tenemos compromiso adquirido con la sociedad y con nuestros socios que nos obliga a garantizar nuestros servicios, sean cuales sean las circunstancias. Además, nuestro campo de trabajo está calificado como sector fundamental.

En los momentos del confinamiento domiciliario, las personas que han utilizado su vehículo lo han hecho por motivos de trabajo, dentro de sectores esenciales, como la sanidad, la seguridad o el abastecimiento de alimentos. Su labor ha sido fundamental y un aliciente para que en el RACVN siguiéramos trabajando para prestarles nuestros servicios.

No quisiera finalizar sin trasladar a los trabajadores de los sectores esenciales y especialmente a los del sector sanitario y a los investigadores un agradecimiento especial por su gran labor prestada durante estos meses. Todos los años, hacemos una mención a las víctimas mortales en carretera y sus familias y allegados. Este año también queremos recordar a todas las personas fallecidas por la pandemia y las que han padecido este virus. Un virus al que acabaremos por vencer.

Feliz 2021.



Eduardo Martínez
Director Gerente del RACVN

Dudas sin resolver sobre la electrificación y una peligrosa e injustificada criminalización del automóvil

Un año más debemos alertar sobre la injusta y peligrosa criminalización del automóvil. En 2020 los ataques al automóvil no han cesado, sino que han llegado a incrementarse. Seguimos viviendo situaciones contradictorias por parte de la clase política y las distintas instituciones, que atacan al sector del automóvil por un lado y criminalizan su uso, mientras que al mismo tiempo abogan por incentivar la venta de vehículos nuevos y por realizar una transición hacia vehículos menos contaminantes y más respetuosos con el medio ambiente. Además, llaman a preservar la industria del automóvil en el país, calificándola como sector esencial. En el RACVN hemos defendido en todo momento el uso responsable del automóvil y el derecho a los usuarios para utilizar este medio de transporte, que en muchas ocasiones sigue siendo imprescindible e insustituible. Además, la pandemia ha puesto en valor el automóvil como medio seguro frente al virus para realizar los desplazamientos cotidianos necesarios.

El RACVN considera fundamental que se realice una transición hacia vehículos menos contaminantes y libres de emisiones. Sin embargo, discrepa con las formas en las que se plantea la transición. No se puede cargar a los usuarios de obstáculos y cargas fiscales que a efectos prácticos producen incertidumbre y consecuencias contrarias a las pretendidas. (Por miedo a las restricciones se alarga más de lo necesario y pretendido la vida de los viejos automóviles, que son menos seguros y más contaminantes). La penalización del uso del automóvil es un error garrafal con consecuencias muy peligrosas y dañinas en distintos ámbitos.

Se presenta al vehículo eléctrico como alternativa de futuro sustituta de todo el parque. Sin embargo, hay muchas cuestiones sin resolver. (Infraestructuras de obtención de la electricidad necesaria a través de renovables, la no dependencia de otros países para obtener la electricidad, la falta de una infraestructura de re-

carga lo suficientemente extensa y ambiciosa, la autonomía de los vehículos y el tiempo de recarga, etc). Se están dando pasos, pero todavía no los suficientes como para que este sistema hoy y a corto plazo pueda sustituir al 100% de los vehículos.

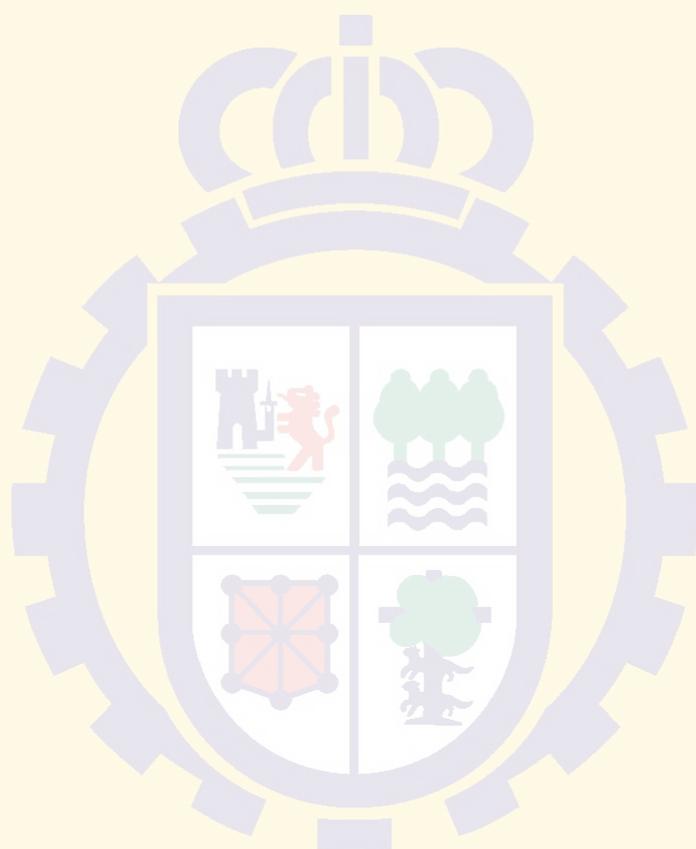
Además, la subida de precio electricidad de los hogares y las empresas, debido principalmente al aumento del consumo de la electricidad durante la ola de frío, plantea una duda relevante: ¿cómo evolucionaría el precio de la electricidad en un contexto en el que el parque de vehículos estuviera electrificado y por lo tanto la demanda de electricidad fuese mucho mayor?, ¿cómo afectarían olas de frío como la de enero u otras circunstancias al precio de la electricidad y por lo tanto al precio de la energía que necesitan los vehículos para desplazarse?

Durante la ola de frío se ha constatado que, pese a reducirse drásticamente el tráfico de vehículos, las emisiones han aumentado en zonas como Madrid a niveles preocupantes. Esto demuestra que la contaminación no sólo depende de los vehículos, sino de otros elementos como las calefacciones domésticas e industriales, entre otros.

Para finalizar, con los datos analizados en este informe, el primer paso real y práctico para la descarbonización será el hecho de que la hibridación se extienda (en sus distintas formas y posibilidades) a los vehículos de combustibles fósiles. Esto minimizará las emisiones, sobre todo en áreas urbanas donde la opción eléctrica es más útil, al mismo tiempo que los 100% eléctricos aumentarán sus ventas (sin ser los principales vehículos del parque), pero estarán destinados principalmente a uso urbano. Eso sí, el automóvil es y seguirá siendo imprescindible e insustituible como medio de transporte, por mucho que traten de desprestigiarlo y entorpecerlo.



1.- EL RACVN: INTRODUCCIÓN, FUNCIÓN SOCIAL Y ASISTENCIAS



RAC
VASCO NAVARRO

1.- EL RACVN: INTRODUCCIÓN, FUNCIÓN SOCIAL Y ASISTENCIAS

1.1.- INTRODUCCIÓN Y FUNCIÓN SOCIAL DEL RACVN

En un año en el que el coronavirus ha golpeado con dureza a la sociedad mundial y ha obligado a cambiar las vidas y hábitos de las personas, resulta imposible realizar un análisis del 2020 sin tener presente la pandemia y sus efectos, que todavía hoy siguen siendo el principal motivo de preocupación.

El virus ha protagonizado prácticamente todas las agendas de actualidad y la presencia en los medios de comunicación. Sin embargo, en esa tónica, el sector del automóvil, la seguridad vial y la movilidad han vuelto a ser cuestiones de actualidad por distintos motivos. Si bien es verdad que la repercusión en la vida comercial y económica ha sido fatídica y que el virus también ha golpeado duramente al sector del automóvil (que partía de una situación delicada debido a las políticas de restricciones al uso del automóvil y a la incertidumbre creada), la disminución de los desplazamientos por el coronavirus también ha propiciado que se alcancen las cifras más bajas de fallecidos en carretera en la serie histórica, tanto en la época estival como en el conjunto del año (según datos de la DGT). Asimismo el vehículo privado ha demostrado ser un medio de transporte seguro para evitar

contagios y, en definitiva, la propagación del virus Sars CoV2.

Finalizado el 2020, 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 partícipes 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



Imagen de la izquierda: Cartel de la Campaña de Verano RACVN 2020

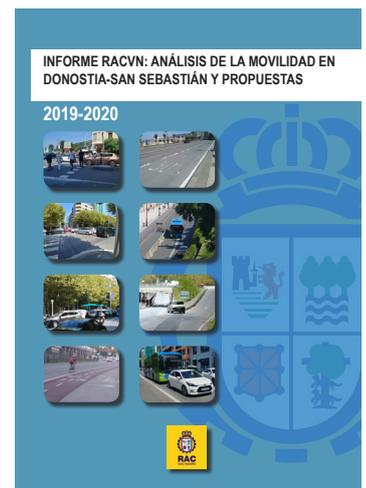


Imagen de la derecha: Portada del Informe RACVN sobre Movilidad en Donostia-San Sebastián.

que se “criminaliza” el automóvil privado. Sin embargo, su uso es más necesario que nunca (más aún durante la pandemia) 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.

Asimismo, ha realizado una defensa de los automovilistas en cuestiones como el mantenimiento del sistema del estacionamiento regulado (OTA) en las ciudades y municipios durante el confinamiento. El RACVN ha defendido públicamente la

suspensión temporal de la OTA en los municipios durante el confinamiento, debido a que las máquinas expendedoras podían convertirse en fuente de contagios. Además, no tenía sentido establecer un sistema disuasorio de pago y rotación de aparcamiento al estar confinadas las personas en sus domicilios salvo los trabajadores de los sectores esenciales. Finalmente los consistorios tuvieron que adoptar la medida propuesta por el RACVN y suspender provisionalmente la OTA.

El RACVN también se ha posicionado en contra del establecimiento del límite 30km/h en todas las vías de Bilbao al considerar que perjudica a los automovi-

listas, que principalmente no utilizan su vehículo por capricho sino por necesidad. Además, el RACVN argumentó que la medida causaría efectos contrarios a los pretendidos (principalmente mayores emisiones y contaminación).

El club automovilista presentó a comienzos del año un detallado informe sobre movilidad en San Sebastián en el que argumentaba una serie de cuestiones que debían llevarse a cabo y otras que estaban proyectadas o recién realizadas que perjudicaban la movilidad y que incluso llegaban a ser peligrosas. Entre ellas destaca el estrechamiento de vías del Paseo de la Concha. Antes de su realización el RACVN lo advirtió, aunque no se le hizo caso. Finalmente el Consistorio admitió haber dejado unas vías demasiado estrechas (sobre todo en algunos puntos) que resultaban peligrosas para el paso de autobuses. El club también se ha mostrado en contra del corte de los carriles de esa zona durante el fin de semana para destinarlo a paseantes. El recorrido alternativo por Miraconcha y Sanserreka resulta demasiado peligroso para soportar todo el tráfico del paseo. Una vez realizado el corte, el Consistorio ha advertido que el paso alternativo resulta peligroso y lo ha dejado sólo para un sentido, obligando a los usuarios a realizar un recorrido más largo para llegar al Centro. Asimismo, el RACVN alertó el pasado verano sobre una intervención confusa en el Centro de San Sebastián y su necesidad de incluir más señales. Además, en el informe del



El director gerente del RACVN, Eduardo Martínez, y el presidente del club automovilista, Pedro Martínez de Artola presentaron la Campaña de Verano.

RACVN el club planteaba la posibilidad de establecer parkings disuasorios con autobuses lanzadera para minimizar el tráfico (de turistas y visitantes) en el Centro. Ambas iniciativas se llevaron a cabo con éxito, la primera de manera muy rápida y la segunda en verano, tras haber sido desestimada en el momento en el que el RACVN la planteó en su informe.

Durante el año 2020 el RACVN ha realizado las siguientes acciones:

- Consejos de invierno RACVN (destinados a 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 2020 la campaña se ha centrado en que la presencia del virus no nos hiciera olvidar la atención que debemos mantener en la carretera, la relevancia de mantener la distancia de seguridad entre vehículos para evitar colisiones y, entre personas, para evitar la propagación del virus. Por último, la recomendación de viajar en verano a lugares de proximidad con encanto, evitando lugares de aglomeración de personas.
- 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 ve-



El RACVN y las asociaciones de consumidores UCE, EKA y EKE firmaron un manifiesto conjunto contra la medida Ciudad30 implantada por el Ayuntamiento de Bilbao.

hículo, qué documentación se debe solicitar, etc).

- 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, suspensión de la OTA durante el confinamiento, Bilbao Ciudad30, movilidad en San Sebastián, 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, área deportiva, etc.

Seguridad en la carretera y también frente a la pandemia

Por motivos de seguridad, debido a la pandemia, el RACVN ha tenido que suspender varias acciones que organiza directamente y otras en las que participa como coorganizador o colaborador. El Encuentro Ciudadano con la Movilidad que organiza el RACVN, en colaboración con la Diputación Foral de Bizkaia, ha tenido que ser pospuesto al igual que las jornadas “Road Talks” sobre Movilidad y Turismo, organizadas en colaboración con Basquetour, que este año deberían haber celebrado su segunda edición, tras una grata primera experiencia en 2019.

En cuanto a las pruebas deportivas, el virus ha obligado a suspender eventos del club, como la Copa RACVN de rallyes de tierra, cuya temporada a comienzos del año prometía ser espectacular con un nuevo récord en el número de inscritos que evidenciaba la buena acogida del campeonato. El tradicional rallye de regularidad de clásicos del RACVN, el Rallye Vasco Navarro Histórico, Memorial Ignacio Sunzundegui, que se realiza cada año en otoño, junto con la concentración de vehículos clásicos, también han tenido que ser cancelado. Sin embargo, sí se pudieron celebrar la X Travesía Don Bosco de Clásicos (por celebrarse a comienzos de año antes del confinamiento) y la XVII Subida a Jaizkibel (con las medidas de seguridad pertinentes). También se celebró el Campeonato Vasco de Rallyes RAC

Vasco Navarro, junto con la Federación Vasca de Automovilismo. Se pudieron celebrar 3 de las 5 pruebas: el II Rallye Goiturak, el XVII Rallye Gernika-Lumo y el VIII Rallye de Zamudio. También pudimos llevar a cabo la primera edición del Rallye Virtual RAC Navarra junto a la Federación Navarra de Automovilismo (FENAUTO) que fue todo un éxito. Este evento permitió que pilotos reales y virtuales compitiesen en simuladores de gran realismo.

Aspectos relevantes del 2020 en el informe del RACVN

El RACVN ha colaborado con distintas organizaciones e instituciones. Además, ha mantenido un canal de comunicación fluido con los medios para difundir conte-

nidos y posicionamientos del club y/o para responder a las cuestiones que éstos han demandado relacionadas con el automóvil. 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. Recoge también 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 2020.

En el área deportiva, la X Travesía Don Bosco de Vehículos Clásicos (febrero) y la XLII Subida a Jaizkibel (septiembre), de las que el RACVN es coorganizador, se pudieron celebrar de acuerdo con la normativa vigente respecto a la pandemia. Sin embargo, la Copa RACVN 2020 de Rallyes de Tierra, con seis pruebas puntuables, tuvo que suspenderse por motivos de seguridad en un año en el que batía un nuevo récord de equipos inscritos.



1.2.- ASISTENCIAS REALIZADAS POR EL RACVN EN 2020

El RACVN cuenta con una gran oferta de servicios para socios y beneficiarios que se distinguen en los siguientes grupos:

- Asistencia al vehículo
- Asistencia personal
- Asistencia informática telefónica
- Recursos de multas
- Gestoría del automóvil
- Nuevas coberturas

Más información:

<https://racvn.net/modalidades-de-socio/socio-racvn-asistencia/>

En este apartado se recogen las asistencias que ha realizado el RACVN durante el 2020. Antes de ofrecer los datos, se enumeran los servicios de asistencia al vehículo que ofrece el club.

El RACVN presta los siguientes servicios de asistencia los socios automovilistas:

- Reparación de emergencia en el lugar de la inmovilización
- Traslado del vehículo hasta el taller
- Traslado o repatriación del vehículo por avería, accidente o robo
- Baja legal del vehículo
- Gastos de custodia en caso de avería, accidente o robo
- Gastos de transporte para recuperar el vehículo



- Envío de piezas de recambio
- Extracción del vehículo en caso de salida de vía

- Búsqueda y localización del vehículo robado
- Soluciones en caso de pérdida de llaves del vehículo

El RACVN prestó un total de 4.965 asistencias en carretera durante el 2020, lo que supone un 11,54% menos que en el ejercicio anterior (648 asistencias menos que en 2019). Este descenso se debe principalmente a la reducción de los desplazamientos por carretera debido a la pandemia.

Las cinco principales causas de las asistencias a los automovilistas han sido la batería, que el vehículo se haya parado, que no arranque, una rueda pinchada y sufrir algún accidente de tráfico, por ese orden. Entre todas ellas, la causa que encabeza el ranking de las asistencias ha

sido la batería de los automóviles con 1386 asistencias. Pese a que se han registrado 97 asistencias menos por esta incidencia que en 2019, en términos porcentuales ha crecido en 1,61% hasta alcanzar porcentaje de 27,97% del total de asistencias del 2020.

TIPOS DE ASISTENCIAS PRESTADAS POR EL RACVN MÁS FRECUENTES

	TIPO DE INCIDENCIA	2020		2019		DIFERENCIAS 19-20	
		N.º ASISTENCIAS	% DEL TOTAL	N.º ASISTENCIAS	% DEL TOTAL	DIFERENCIA	DIFERENCIA %
1	BATERIA	1.383	27,97 %	1.480	26,37 %	-97	-6,55 %
2	SE HA PARADO	591	11,90 %	761	13,56 %	-170	-22,34 %
3	NO ARRANCA	514	10,35 %	298	5,31 %	216	72,48 %
4	RUEDA PINCHADA	437	8,81 %	551	9,82 %	-114	-20,69 %
5	ACCIDENTE VEHICULO	154	3,10 %	299	5,33 %	-145	-48,49 %
6	RUEDA REVENTADA	139	2,80 %	137	2,45 %	2	1,46 %
7	BLOQUE MOTOR	135	2,72 %	211	3,76 %	-76	-36,02 %
8	MOTOR DE ARRANQUE	132	2,66 %	123	2,19 %	9	7,32 %
9	AVERIA EMBRAGUE	123	2,48 %	152	2,71 %	-29	-19,08 %
10	BOMBA DE INYECCIÓN	90	1,81 %	107	1,91 %	-17	-15,89 %
11	SE CALIENTA	56	1,13 %	85	1,51 %	-29	-34,12 %
12	TURBO	50	1,01 %	50	0,89 %	0	0,00 %
13	NO ENTRAN MARCHAS	49	0,99 %	60	1,07 %	-11	-18,33 %
14	INYECTORES	48	0,97 %	32	0,57 %	16	50,00 %
15	INSTALACION ELECTRICA	42	0,85 %	36	0,64 %	6	16,67 %
16	SIN FUERZA	41	0,83 %	49	0,87 %	-8	-16,33 %
17	ATASCADO	37	0,75 %	49	0,87 %	-12	-24,49 %
18	CORREA/CADENA DISTR.	36	0,73 %	42	0,75 %	-6	-14,29 %
19	COMBUSTIBLE EQUIVOCADO	36	0,73 %	28	0,50 %	8	28,57 %
20	ECHA HUMO	36	0,73 %	28	0,50 %	8	28,57 %
*	OTRAS	836	16,71 %	1.035	18,43 %	-199	-19,23 %
	TOTAL	4.965	100 %	5.613	100,00 %	-648	-11,54 %

Fuente: RACVN

El 27,97% de las asistencias en carretera que prestó el RACVN en 2020 se debieron a la batería de los vehículos.

El RACVN registró un total de 4.965 asistencias en carretera en 2020, un 11,54% menos que en 2019.

Asistencias por lugares

A la derecha se incluyen tres tablas. Las dos primeras muestran el registro de asistencias realizadas por el RACVN por territorios, en 2020 y 2019. La tercera tabla muestra la variación de datos que se ha dado entre los dos últimos ejercicios.

Durante el 2020, la mayoría de las asistencias se realizaron en el País Vasco y Navarra (85,98%), frente a las asistencias nacionales fuera de ambas comunidades (13,09%) y las asistencias internacionales (0,93%).

En el País Vasco se registraron el 71,60% del total de las asistencias, mientras que en Navarra el 14,38%.

Por territorios históricos del País Vasco, Guipúzcoa fue el territorio en el que más asistencias se realizaron, seguido de Vizcaya y Álava.

Respecto al 2019, las cifras de asistencias se han reducido en todos los casos. Sin embargo, las proporciones de los territorios respecto al total acumulado del año, prácticamente no han variado.



2020		
LUGAR	TRAMITES	PORCENTAJE
Navarra	714	14,38%
País Vasco	3.555	71,60%
Álava	591	11,90%
Guipúzcoa	1.621	32,65%
Vizcaya	1.343	27,05%
País Vasco y Navarra	4.269	85,98%
Nacional (no Nav ni PV)	650	13,09%
Internacional	46	0,93%
TOTAL	4.965	100%

2019		
LUGAR	TRAMITES	PORCENTAJE
Navarra	826	14,72%
País Vasco	3.858	68,73%
Álava	647	11,53%
Guipúzcoa	1.742	31,04%
Vizcaya	1.469	26,17%
País Vasco y Navarra	4.684	83,45%
Nacional (no Nav ni PV)	837	14,91%
Internacional	92	1,64%
TOTAL	5.613	100%

DIFERENCIA 19-20		
LUGAR	TRAMITES	PORCENTAJE
Navarra	-112	-13,56%
País Vasco	-303	-7,85%
Álava	-56	-8,66%
Guipúzcoa	-121	-6,95%
Vizcaya	-126	-8,58%
País Vasco y Navarra	-415	-21,41%
Nacional (no Nav ni PV)	-187	-22,34%
Internacional	-46	-50,00%
TOTAL	-648	-11,54%

Fuente: RACVN

Ventajas y servicios para socios



ASISTENCIA MECÁNICA 24H



ASISTENCIA PERSONAL EN VIAJE



ASISTENCIA URGENTE HOGAR 24H



ASISTENCIA JURÍDICA 24H



GESTORÍA DEL AUTOMÓVIL



GARANTÍA DE MOVILIDAD



ASISTENCIA SANITARIA URGENTE



MÉDICO DE GUARDIA FAMILIAR 24H



SEGUROS



LA REVISTA DEL RACVN A DOMICILIO

En el RACVN queremos hacerte la vida más fácil, y darte soluciones para cualquier problema que se te presente. Porque en el RACVN trabajamos día y noche para ofrecerte la mejor protección en todos los ámbitos de la vida, en todo momento y donde sea. Porque lo más importante son las personas. En la carretera, en casa, de viaje, con tu familia, para hacerte la vida más fácil.



RACVN Senior / Beneficiario

Coberturas adaptadas para una mayor seguridad del conductor y sus acompañantes.

- ✓ Asistencia al vehículo
- ✓ Asistencia personal
- ✓ Asistencia informática telefónica
- ✓ Segunda opinión mecánica al teléfono
- ✓ Segunda opinión médica en la CUN
- ✓ Gestoría del automóvil

Saber más



RACVN Asistencia

Un completo servicio de asistencia, lleno de ventajas, para aquellos vehículos asegurados a través de RAC Vasco Navarro.

- ✓ Asistencia en viaje
- ✓ Asistencia Jurídica-Administrativa
- ✓ Asistencia sanitaria
- ✓ Segunda opinión médica en la CUN
- ✓ Asistencia en el hogar
- ✓ Acceso a Club de Ventajas RACVN

Saber más



RACVN Travel

Como Socio TRAVEL de RAC Vasco Navarro, disfruta de la protección más completa para todos tus viajes durante todo el año.

- ✓ Asistencia personal y sanitaria
- ✓ Asesoramiento médico telefónico 24h
- ✓ Menores de 18 años gratis (Socio GAZTE)
- ✓ Cobertura para equipajes
- ✓ Gastos médicos en el extranjero
- ✓ Adelanto de fondos en el extranjero

Saber más



RACVN Empresa / Beneficiario

Te ofrecemos dos modalidades para elegir la que mejor se adecue a tu negocio: EMPRESA y EMPRESA Plus.

- ✓ Asistencia al vehículo de empresa
- ✓ Segunda opinión mecánica al teléfono
- ✓ Asistencia personal
- ✓ Asistencia Urgente en Oficinas y Locales
- ✓ Asistencia sanitaria urgente
- ✓ Defensa del consumidor

Saber más



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). En el caso de Navarra, no tiene transferidas las competencias de tráfico, aunque previsiblemente la Comunidad Foral asumirá la competencia a lo largo de este 2021, estableciendo un tiempo transitorio mayor que podría durar entre dos y cuatro años. Pese a todo, el Gobierno de Navarra realiza un registro

de los fallecidos en accidentes de tráfico la comunidad.

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). En el caso de Navarra, el Gobierno Foral realiza un recuento de los fallecidos en carreteras urbanas e interurbanas a 30 días. No obstante, cabe destacar que, en la información nos ha facilitado el Gobierno Foral, se diferencia si cada deceso se ha producido en las primeras 24 horas tras el accidente o durante los 30 primeros días. De los 18 fallecidos registrados en Navarra (véanse las tablas de las siguientes páginas), todos los decesos, salvo uno, se produjeron durante las primeras 24 horas. Por lo tanto, los 18 falle-

cidos se han registrado con el criterio de los 30 (días). Con el criterio de 24 horas serían 17 los fallecidos en Navarra. De hecho, los datos publicados por SOS Navarra sobre los fallecidos en los anteriores ejercicios contemplan los fallecidos a 30 días. El RACVN considera oportuno recopilar y analizar los datos de la forma más completa y rigurosa posible. Por esta razón, le parece oportuno tomar en consideración los criterios del País Vasco y Navarra, que incluyen los fallecidos en vías urbanas. A fin de evitar confusiones en los datos que vamos a presentar, para que las comparativas puedan ser realistas y que la información expuesta sea lo más aclaratoria posible, en cada tabla de datos 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 las siguientes tres tablas se incluyen columnas con datos de 2020 y 2019, así como la variación porcentual entre ambas.

FALLECIDOS EN VÍAS INTERURBANAS				
FALLECIDOS	2020	2019	Variación	Variación %
Álava	5	8	-3	-37,50%
Guipúzcoa	12	15	-3	-20%
Vizcaya	8	15	-7	-46,67%
País Vasco	25	38	-13	-34,21%
Navarra	16	20	-4	-20%
España	870	1101	-231	-20,98%

Fuente: DGT

FALLECIDOS EN VÍAS URBANAS+INTERURBANAS PAÍS VASCO				
FALLECIDOS	2020	2019	Variación	Variación %
Álava	5	10	-5	-50,00%
Guipúzcoa	17	19	-2	-10,53%
Vizcaya	16	22	-6	-27,27%
País Vasco	38	51	-13	-25,49%

Fuente: Trafikoa Gobierno Vasco

FALLECIDOS EN VÍAS URBANAS+INTERURBANAS NAVARRA				
FALLECIDOS	2020	2019	Variación	Variación %
Navarra	18	30	-12	-40%

Fuente: Gobierno de Navarra

En la primera tabla se muestran los datos relativos a todos los territorios registrados por la DGT (en función de su criterio: sólo vías interurbanas). Sin embargo, en las otras dos tablas se muestran los datos con el criterio de Trafikoa y el Go-

bierno de Navarra, respectivamente (en ambos casos incluyen fallecidos en áreas urbanas e interurbanas).

Para reflejar qué ha ocurrido en cada territorio respecto al año anterior, en la última columna de cada tabla, los datos

aparecen sombreados en verde o rojo, en función de si la cifra ha disminuido respecto al año anterior y en rojo si ha aumentado. **En todos los casos el número de víctimas mortales ha disminuido respecto al año pasado.**

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

		FALLECIDOS SEGÚN GÉNERO			
		HOMBRES		MUJERES	
	TERRITORIO	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%
TRAFIKOA	Álava	5	100%	0	0%
	Guipúzcoa	15	88,24%	2	11,76%
	Vizcaya	11	68,75%	5	31,25%
	País Vasco	31	81,58%	7	18,42%
GOBIERNO DE NAVARRA	Navarra	16	88,89%	2	11,11%
DGT	España*	712	81,84%	152	17,47%

*En España se desconoce el género de 6 fallecidos (0,69%).

Fuentes: DGT, Trafikoa Gobierno Vasco y Gobierno de Navarra

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 anteriormente (DGT, Trafikoa, Gobierno de Navarra). 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 6 (0,69%) 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 han sido hombres en todos los casos, excepto en Álava donde no se ha registrado ninguna mujer fallecida (100% hombres) o en Vizcaya, en que los varones han supuesto el 68,75%, (Es decir, 6,9 de cada 10).

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 65 AÑOS		65 O MÁS AÑOS		TOTAL	
	TERRITORIO	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%
TRAFIKOA	Álava	0	0%	3	60%	2	40%	5	100%
	Guipúzcoa	4	23,53%	13	76,47%	0	0%	17	100%
	Vizcaya	1	6,25%	5	31,25%	10	62,50%	16	100%
	País Vasco	5	13,16%	21	55,26%	12	31,58%	38	100%
GOBIERNO DE NAVARRA	Navarra	5	27,78%	13	72,22%	0	0%	18	100%
DGT	España	102	11,72%	593	68,16%	175	20,12%	870	100%

Fuentes: DGT, Trafikoa Gobierno Vasco y Gobierno de Navarra

Los datos expuestos en la tabla siguen la misma lógica que la de los cuadros anteriores. Cada institución realiza su propia clasificación de grupos de edad, distinguiendo distintos grupos o incluyendo la edad de cada víctima

en el registro. A fin de unificar criterios, el RACVN los ha unificado en tres grandes grupos (jóvenes de 0 a 24 años, adultos 25 a 64 y mayores, con 65 o más años de edad). **En todos los casos el grupo mayoritario de fallecidos ha**

sido el intermedio, comprendido entre 25 y 64 años, salvo en el caso de Vizcaya en el que el grupo con más fallecidos registrado ha sido el de mayores (10 de un total de 16 fallecidos que supone el 62,5%).

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	
	TERRITORIO	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%
TRAFIKOA	Álava	1	20%	4	80%
	Guipúzcoa	3	17,65%	14	82,35%
	Vizcaya	0	0%	16	100%
	País Vasco	4	10,53%	34	89,47%
GOBIERNO DE NAVARRA	Navarra	2	11,11%	16	88,89%
DGT	España	200	23%	670	77%

Fuentes: DGT, Trafikoa Gobierno Vasco y Gobierno de Navarra

Al igual que en el caso del rango de edad, cada institución realiza su propia clasificación de tipo de vías. La DGT sí establece esa distinción (aunque no incluye los fallecidos en vías urbanas, a diferencia de los registros de los dos gobiernos autonómicos), mientras que Trafikoa cita en qué carretera (y punto kilométrico) ha sucedido cada accidente mortal y el Gobierno de Navarra realiza una distinción de varios tipos de vías (autopistas y autovías, urbanas, altas prestaciones, vías desdobladas, etc). Con el objetivo de establecer un criterio común, el RACVN establece en el informe un criterio que distingue entre las autopistas y autovías y el resto de vías. **En todos los casos, (8 de cada 10) la mayoría de los accidentes se producen fuera de autopistas y autovías, pese a ser las vías más rápidas.**

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

		FALLECIDOS SEGÚN TIPO DE USUARIO					
		CONDUCTOR		ACOMPAÑANTE		PEATÓN	
		FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%
TRAFIKOA	Álava	5	100,00%	0	0,00%	0	0,00%
	Guipúzcoa	15	88,24%	2	11,76%	0	0,00%
	Vizcaya	9	56,25%	1	6,25%	6	37,50%
	País Vasco	29	76,32%	3	7,90%	6	15,78%
GOBIERNO DE NAVARRA		CONDUCTOR Y/O ACOMPAÑANTE				PEATÓN	
	Navarra	13	72,22%	4	22,22%	1	5,56%
DGT		CONDUCTOR Y/O ACOMPAÑANTE				PEATÓN	
	España	778		89,43%		92	

Fuentes: DGT, Trafikoa Gobierno Vasco y Gobierno de Navarra

La DGT no distinguen entre conductores y acompañantes en sus datos, mientras que Trafikoa y el Gobierno de Navarra sí lo hacen. Los datos registrados muestran que la mayoría de los fallecidos son los viajeros de los vehículos. Con los datos de las comunidades autónomas se aprecia que, dentro de los viajeros, **la mayoría de los fallecidos han sido los conductores de los vehículos.**

En la siguiente tabla de la derecha 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
TRAFIKOA	TERRITORIO			
	Álava	5	5	1,00
	Guipúzcoa	17	14	1,21
	Vizcaya	16	15	1,07
	País Vasco	38	34	1,12
GOBIERNO DE NAVARRA	Navarra	18	15	1,2
DGT	España	870	797	1,09

Fuentes: DGT, Trafikoa Gobierno Vasco y Gobierno de Navarra

Los datos mostrados en la siguiente tabla mantienen la misma lógica que las anteriores (Criterios DGT, Trafikoa y Gobierno de Navarra). En todos los casos se aprecia que el ratio es 1 o muy aproximado. Esto significa que en la mayoría de los casos ha fallecido una sola persona en cada accidente mortal.

La tabla de la derecha recoge los datos relativos a el número de fallecidos en España (DGT) y las causas de los accidentes.

FALLECIDOS SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE



Se muestra el número de fallecidos en cada tipo de accidente y la parte porcentual que suponen respecto al total de las víctimas mortales registradas. Los datos mostrados son referidos a los fallecidos en vías interurbanas en España, según la DGT. Según los datos, el tipo de accidente más común es la salida de vía (43,78% de los casos), seguido a distancia por la colisión frontal (19,77%).

FALLECIDOS SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE EN ESPAÑA		
ACCIDENTE	FALLECIDOS	%
Salida de vía	380	43,78%
Colisión frontal	172	19,77%
Colisión lateral, frontolateral	111	12,76%
Atropello a peatón	91	10,46%
Colisión trasera multiple	70	8,05%
Otros	45	5,17%
Vuelco	1	0,11%

Fuente: DGT

En la siguiente página, 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 en el 2020 y en el 2019, según los datos registrados por Trafikoa, el Gobierno de Navarra y la DGT, respectivamente.

En las tablas, en cada año se muestra qué porcentaje respecto al total de fallecidos se ha registrado en cada medio o forma de movilidad. En las siguientes columnas de la tabla se muestra la variación en cifras y porcentual entre los dos años. Aparece en verde si el número de fallecidos ha disminuido respecto al año anterior y en rojo si ha disminuido.

La última columna, denominada “Variación porcentual respecto al total”, se centra en la variación de los porcentajes de un año a otro. Puede darse la circunstancia de que el número de fallecidos en un colectivo disminuya respecto al año anterior, pero que supongan un porcentaje mayor del total que el 2019. (Por ejemplo, en el de camión de más de 3.500kg en España).



País Vasco

En los balances de 2018 y 2019 del RACVN destacaban los sucesivos incrementos registrados en la cifra de motoristas en el País Vasco (8 en 2017, 14 en 2018 y 16 en 2019). En 2020 la cifra se ha reducido casi a la mitad (9, un 43,75% menos). En el País Vasco, el número de fallecidos ha disminuido en todos los colectivos, excepto en el de ciclistas y en el de turismos y otros vehículos. En el primer caso ha aumentado, pasando de una a dos víctimas mortales, mientras que en el de turismos y otros la cifra no ha variado respecto al 2020 (21), aunque la proporción respecto al total de víctimas ha aumentado de un año a otro (41,18% en 2019 y 55,26% en 2020). Tanto en 2020, como en 2019 ha sido el colectivo que más víctimas ha registrado.

Pese al incremento en los ciclistas, la suma de los fallecidos pertenecientes a los colectivos vulnerables ha disminuido

de 30 a 17). La suma de los fallecidos de los colectivos vulnerables representaban en 2019 el 58,82% del total de los fallecidos en accidente de tráfico en Euskadi, mientras que en 2020 el porcentaje ha descendido al 44,73%.

Navarra

En el caso de la Comunidad Foral de Navarra, en todos los grupos se ha reducido el número de víctimas mortales respecto al 2019, salvo en el caso de los “turismos y otros vehículos”, en el que se repite la cifra del año pasado (14). Esto ha hecho que la proporción respecto al total aumente de un año a otro (56% en 2019 y 77,78% en 2020), siendo el colectivo que más víctimas ha registrado, tanto en 2019, como en 2020. La suma de colectivos vulnerables se ha reducido a la mitad (8 en 2019 y 4 en 2020).

España

La DGT establece una clasificación más amplia en la que distingue las furgonetas de los turismos, los ciclomotores de las motocicletas y los camiones en dos categorías en función de su peso.

En todos los colectivos el número de víctimas mortales se ha reducido salvo en los casos de los autobuses y el colectivo denominado “otros”. En el primer caso, en 2020 se ha registrado una víctima mortal, mientras que en 2019 no hubo que lamentar ningún fallecido. En el colectivo “otros”, se ha pasado de 24 en 2019 a 31 en 2020. La suma de colectivos vulnerables se ha reducido en un 27,63% (de 438 en 2019 a 317 en 2020). En el caso estatal, el colectivo de turismos también es el que más víctimas mortales ha registrado en 2019 (45,99%) y 2020 49,43%).

FALLECIDOS EN EL PAÍS VASCO POR TIPO DE TRANSPORTE							
TIPO DE TRANSPORTE	2020		2019		Diferencia	Diferencia %	Variación porcentual respecto al total
	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%			
Peatón	6	15,79%	13	25,49%	-7	-53%	-9,70%
Bicicleta	2	5,26%	1	1,96%	1	200%	3,30%
Motocicleta	9	23,68%	16	31,37%	-7	-43,75%	-7,69%
Colectivos Vulnerables	17	44,73%	30	58,82%	-13	-43,30%	-14,09%
Turismos y otros vehículos	21	55,26%	21	41,18%	0	0%	14,08%
Total	38	100%	51	100%	-13	-25,49%	0,00%

Fuente: Trafikoa
Gobierno Vasco

FALLECIDOS EN NAVARRA POR TIPO DE TRANSPORTE							
TIPO DE TRANSPORTE	2020		2019		Diferencia	Diferencia %	Variación porcentual respecto al total
	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%			
Peatón	1	5,56%	3	12,00%	-2	-67%	-6,44%
Bicicleta	1	5,56%	2	8,00%	-1	-50%	-2,44%
Motocicleta	2	11,11%	3	12,00%	-1	-33,33%	-0,89%
Colectivos Vulnerables	4	22,22%	8	32,00%	-4	-50,00%	-9,78%
Turismos y otros vehículos	14	77,78%	14	56,00%	0	0,00%	21,78%
Camión	0	0,00%	2	8,00%	-2	-100,00%	-8,00%
Vehículo agrícola (Tractor)	0	0,00%	1	4,00%	-1	-100%	-4,00%
Total	18	100%	25	100%	-7	-28,00%	0,00%

Fuente:
Gobierno de Navarra

FALLECIDOS EN ESPAÑA POR TIPO DE TRANSPORTE							
TIPO DE TRANSPORTE	2020		2019		Diferencia	Diferencia %	Variación porcentual respecto al total
	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%			
Peatón	92	10,57%	115	10,47%	-23	-20,00%	0,10%
Bicicleta	36	4,14%	40	3,64%	-4	-10,00%	0,50%
Ciclomotor	16	1,84%	19	1,73%	-3	-15,79%	0,11%
Motocicleta	173	19,89%	264	24,04%	-91	-34,47%	-4,15%
Colectivos Vulnerables	317	36,44%	438	39,88%	-121	-27,63%	-3,44%
Turismos	430	49,43%	505	45,99%	-75	-14,85%	3,44%
Furgoneta	45	5,17%	72	6,56%	-27	-37,50%	-1,39%
Camión hasta 3.500kg	2	0,23%	6	0,55%	-4	-66,67%	-0,32%
Camión de más de 3.500kg	44	5,06%	53	4,83%	-9	-16,98%	0,23%
Autobús	1	0,11%	0	0,00%	1	100,00%	0,11%
Otros	31	3,56%	24	2,19%	7	29,17%	1,37%
Sin especificar	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0,00%
Total	870	100%	1098	100%	-228	-20,77%	0,00%

Fuente: DGT

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 EN ESPAÑA 2020								
	AÑOS DE REGISTRO				DIFERENCIAS 2019-2020		DIFERENCIAS 2010-2020	
	2010	2018	2019	2020	CIFRA	%	CIFRA	%
Movimientos de largo recorrido	394.189.567	416.354.516	427.146.612	321.219.202	-105.927.410	-24,80%	-72.970.365	-18,51%
Parque de vehículos	31.086.035	33.729.982	34.434.791	34.789.864	355.073	1,03%	3.703.829	11,92%
Censo de conductores	25.782.360	26.845.648	27.303.561	27.116.429	-187.132	-0,69%	1.334.069	5,17%
Fallecidos	1.729	1.188	1.101	870	-231	-20,98%	-859	-49,68%

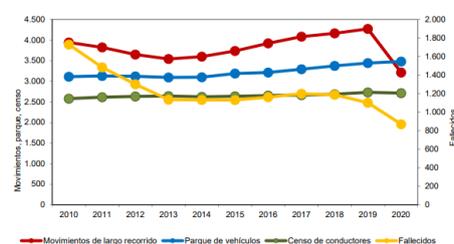
Fuente: DGT

Parque vehículos 2020: dato correspondiente al 31 de octubre de 2020. Censo conductores: dato del 30 de noviembre de 2020.

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.

En el balance de 2019 el RACVN destacaba que, mientras que en 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 era 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 pandemia ha hecho que en 2020 el número de desplazamientos se re-

duzca de manera significativa (-24,80%). El número de fallecidos ha alcanzado, por segundo año consecutivo, la cifra más baja de la serie histórica. (870 víctimas) y el censo de conductores también se ha reducido en casi 190.000 conductores (-0,69%). Sin embargo, el parque de vehículos ha seguido aumentando en 2020 (1,03%) aunque ha presentado un crecimiento más ligero que en años anteriores. Es decir, si en 2019, todos los parámetros aumentaron, salvo en el caso de los fallecidos que disminuyeron, en 2020 la pandemia ha roto con las tendencias de estas variables. Se han reducido todos los parámetros, salvo el parque



Nota: En el gráfico, el parque se expresa en 1.000 vehículos, el censo en 1.000 conductores y los movimientos en 10.000 movimientos de largo recorrido.

Fuente: DGT

de vehículos que ha aumentado ligeramente. Debemos tener en cuenta que, si el parque de vehículos ha aumentado, pero las ventas de vehículos han disminuido de manera notable (tal y como veremos en este informe), la edad media del parque de vehículos ha aumentado de manera significativa y preocupante. Las matriculaciones de turismos descendieron en 2020 más de un 32% respecto al año anterior. Sin embargo el parque de vehículos aumentó un 11,92% (comprende a los turismos y al resto de vehículos). Esto se traduce en un aumento de las ventas de los vehículos de segunda mano y especialmente de los vehículos más económicos y viejos. El RACVN considera que esta situación demuestra que las medidas de algunos ayuntamientos para reducir el número de vehículos no funcionan. Los datos muestran que los ciudadanos necesitan los coches en su vida cotidiana y con la pandemia todavía más. Sin embargo, en vez de reconocerlo y modificar las políticas de movilidad restrictivas a los automovilistas las obvian.

2.2.- CAUSAS DE LOS ACCIDENTES

En este apartado se muestran las principales causas de los accidentes de tráfico. Aunque la DGT no ha publicado esta información actualizada, el RACVN ha realizado una recopilación de datos de diferentes comunicados y publicaciones realizadas

por la DGT en los últimos ejercicios. Debemos tener en cuenta que los datos son “concurrentes”. Es decir, que los distintos factores podían presentarse de manera simultánea en un mismo accidente. Como novedad, el RACVN incluye en la tabla el

uso del móvil, que aunque forme parte del conjunto de las distracciones. El uso indebido del teléfono móvil mientras se conduce provoca el 20% de los accidentes de tráfico.

PRINCIPALES CAUSAS DE LOS ACCIDENTES MORTALES	
Distracciones	33% - 28%
*Uso del móvil	20%
Velocidad	29%
Alcohol y drogas	26%

Fuente: DGT

* Las distracciones son la causa de entre el 33% y el 28% de los accidentes de tráfico mortales. El porcentaje varía según los datos consultados en distintas publicaciones y menciones de la DGT.

Según la DGT, el 26,32% de los fallecidos en turismos y furgonetas en 2020 no llevaban puesto el cinturón de seguridad en el momento del accidente (125 personas). Son 6 puntos porcentuales más que en 2019, aunque el pasado año se registrasen más víctimas mortales sin utilizar el cinturón. De los 180 fallecidos en motocicleta y ciclomotor, 4 no utilizaron casco (2,12%), mientras que en el caso de los ciclistas, 13 de los 36 fallecidos no usaban casco.

Con estos datos, es preciso incidir en la relevancia de los sistemas de sujeción de menores en los vehículos. Según señala la Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil (AESVI), de la que forma parte el RACVN, el uso correcto de los sistemas de retención infantil reduce entre un 50% y

un 80% el riesgo de lesión en accidentes.

Un año más debemos incidir en que el factor humano es la principal causa de los accidentes de tráfico. Entendemos por factor humano o aquellas circunstancias en las que el origen del accidente son las personas y no las circunstancias externas, como un error mecánico del vehículo, defectos en la calzada, etc.

El club automovilista quiere recordar que no existen datos publicados sobre el número de accidentes mortales producidos por el mal estado de las carreteras, las marcas viales y señales confusas o mal colocadas, los guardarraíles deteriorados y cortantes, los anchos de vía insuficientes o las curvas mal peraltadas.

El RACVN considera que hay otros factores que merecen ser tenidos en consi-

deración: el estado de la vía y su conservación y el envejecimiento del parque de vehículos.

En un estudio elaborado por la Asociación Española de la Carretera (AEC) en 2018, se señala que el mal estado de las carreteras es la causa principal del 94% de los accidentes ocurridos por culpa de la vía. La AEC señalaba en su informe que el país suspende en la conservación de las vías, considerando el estado general del asfalto como muy deficiente y concluye que es necesario renovar 370.000 señales, el 68% con el reflectante caducado, que es también necesario repintar las marcas viales en 30.000kms de carreteras y que el 90% de las luminarias de la carretera (el alumbrado público de estas zonas) no iluminan adecuadamente.

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 los fallecidos registrados en España, según cada tipo de vehículo y el porcentaje que supone en cada uno de ellos respecto a los totales. Se muestran datos correspondientes a 2019 y 2020.

FALLECIDOS EN ESPAÑA SIN UTILIZAR ACCESORIOS DE SEGURIDAD (CINTURÓN, CASCO...)						
TIPO DE VEHÍCULO	2019			2020		
	TOTAL	TOTAL SIN USAR ACC	%	TOTAL	TOTAL SIN USAR ACC	%
Bicicleta	40	16	40,00%	36	13	36,11%
Ciclomotor	19	6	31,58%	16	2	12,50%
Motocicleta	267	11	4,12%	173	2	1,16%
Ciclomotor + Motocicleta	286	17	5,94%	189	4	2,12%
Turismo	508	97	19,09%	430	111	25,81%
Furgoneta	71	19	26,76%	45	14	31,11%
Turismo + Furgoneta	579	116	20,03%	475	125	26,32%
Camión hasta 3.500kg*	6	4	66,67%	2	0	0,00%
Camión más de 3.500kg*	43	11	25,58%	39	7	17,95%
TOTAL	954	164	17,19%	741	149	20,11%

Fuente: DGT

*Los datos de la tabla no incluyen el registro correspondiente a los camiones en Cataluña.

Se trata de datos referidos a accidentes de tráfico sucedidos en España en vías interurbanas. En la tabla se muestran en color verde aquellos datos que han disminuido en 2020 respecto al año anterior y en rojo si han aumentado. Resulta llamativo que respecto al 2019 han disminuido el número de fallecidos totales (principalmente por la pandemia). Sin embargo,

ha aumentado el número de fallecidos en turismos que no han utilizado el cinturón de seguridad, de 97 en 2019 a 111 en 2020. Se ha pasado del 19,21% del total de fallecidos en turismos en 2019 al 25,81% en 2020.

En 2019 el RACVN destacaba en su informe una disminución en este colectivo respecto al ejercicio anterior, mientras

que aumentaba en el de ciclistas, motoristas (motos y ciclomotores) y usuarios de furgonetas. Según los datos, han fallecido menos personas que en 2019, pero una proporción mayor de las mismas que el ejercicio anterior no estaba haciendo uso de los accesorios de seguridad obligatorios durante el accidente.



2.3.- SÍNTESIS DE LOS FALLECIDOS EN ACCIDENTE DE TRÁFICO

Acorde con los criterios de recuento de cada comunidad a cierre del ejercicio 2020, durante el pasado año 38 personas han perdido la vida en accidentes de tráfico en el País Vasco y 18 en Navarra (13 menos que en 2019 en el País Vasco y 12 menos en Navarra).

Por territorios históricos del País Vasco, en Álava (5), Guipúzcoa (17) y Vizcaya (16) las cifras registradas de fallecidos disminuyen respecto al ejercicio anterior en 5,2 y 6 respectivamente.

En el caso de España, en 2020 han fallecido 870 personas en accidente de tráfico, lo que supone una reducción de 231 personas respecto al 2019 y un nuevo mínimo histórico de víctimas mortales en carretera desde que se tienen registros, que supera al alcanzado el ejercicio pasado (1101).

Perfil tipo del fallecido en accidente

Con los datos obtenidos podemos establecer un perfil tipo de los fallecidos en accidentes de tráfico que coincide con el que el RACVN ha definido los dos últimos años: 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 él solo en el accidente. El patrón se repite.

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 44,73% (17) del total de los 38 fallecidos. En 2019 supusieron el 58,82% (30) del total de los 51 fallecidos registrados. Entre ellos, un año más destaca el peso de los motoristas fallecidos (9), que suponen el 23,68%, aunque la cifra y la proporción se haya reducido respecto al ejercicio anterior (Fueron 16, que supuso un 31% de los 51 fallecidos de 2019).

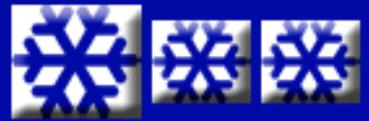
En Navarra el número de fallecidos ha disminuido en 2020 respecto al ejercicio anterior. Además, tal y como se destacaba en el informe de 2019, se observa que la tendencia en un contexto de tiempo mayor al de un año es de una reducción progresiva desde las 118 personas fallecidas en el año 2000. Los fallecidos pertenecientes a los colectivos vulnerables han supuesto el 22,22% (4), frente al 32% (8) de 2019. Reduciéndose la cifra a la mitad. (de 8 a 4). Dos de los cuatro fallecidos eran motoristas, mientras que sólo ha habido que lamentar la muerte de un ciclista y de un peatón.

Mínimo histórico de fallecidos en España por segundo año consecutivo

Atendiendo a los datos de la DGT, se ha reducido la cifra de fallecidos en un 20,98%

respecto al 2019 (de 1.101 a 870) y de un 49,68% respecto a hace 10 años (de 1.729 en 2010 a 870 en 2020).

En los últimos informes del RACVN (2018 y 2019), el club automovilista destacaba que los datos registrados por la DGT mostraban una tendencia muy favorable. Pese a que el número de desplazamientos de largo recorrido, el número de conductores y el parque de vehículos han aumentado en 2020, la cifra de fallecidos en carretera ha disminuido hasta alcanzar, por segundo año consecutivo, la cifra más baja de la serie histórica. Este año la pandemia y las limitaciones de movilidad han condicionado la evolución natural de estas cuatro variables. Debemos tener en cuenta que las tres primeras (movimientos, parque de vehículos y censo de conductores) son un reflejo de la coyuntura socioeconómica. De estas tres, los movimientos de largo recorrido han registrado un descenso notable cercano al 25% debido principalmente a las restricciones de movilidad y al confinamiento, el censo de conductores también se ha reducido y el parque de vehículos ha registrado un crecimiento, aunque moderado. De manera opuesta, el único efecto positivo que ha causado la pandemia es que la reducción de los desplazamientos ha propiciado que se dé un descenso más acusado en la cifra de fallecidos por accidente de tráfico hasta alcanzar un nuevo récord 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

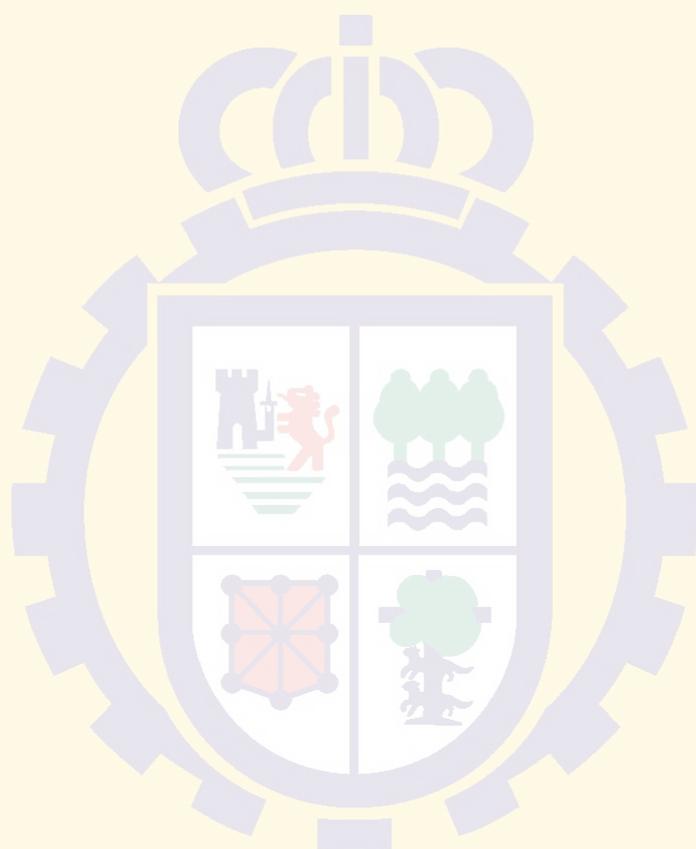
WWW.RACVN.NET

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 2019).

CENSO DE VEHÍCULOS EN EL PAÍS VASCO, NAVARRA Y ESPAÑA POR TIPO SEGÚN DGT (ACTUALIZACIÓN 2019)									
TERRITORIOS	CAMIONES	FURGONETAS	AUTOBUSES	TURISMOS	MOTOCICLETAS	TRACTORES INDUSTRIALES	R Y S	OTROS VEHÍCULOS	TOTAL
Araba	13.983	14.897	529	159.129	16.445	1.422	3.304	5.168	214.877
Gipuzkoa	31.310	30.434	967	330.178	62.676	3.356	9.364	8.785	477.070
Bizkaia	45.494	39.838	2.116	523.363	57.622	3.489	8.554	11.549	692.025
País Vasco	90.787	85.169	3.612	1.012.670	136.743	8.267	21.222	25.502	1.383.972
Navarra	37.028	39.512	820	332.401	36.622	4.564	9.748	10.234	470.929
España	2.548.486	2.467.487	65.470	24.558.126	3.607.226	232.680	487.823	467.493	34.434.791

Fuente: DGT



De la anterior tabla se puede extraer la siguiente información relativa al censo de vehículos: Por una parte, la suma de turismos y furgonetas y por otra, la suma de los dos anteriores con el de motocicletas.

Aunque la DGT, en la comparativa entre parque de vehículos, desplazamientos y conductores habla de un parque de vehículos de 34.789.864 en 2020 (véase página 26 de este informe), no ha publicado el censo correspondiente al año con el desglose por tipología de vehículos. Por esa razón, el RACVN utiliza la última información completa publicada y desglosada en este apartado (la de 2019, con 34.434.791 vehículos): <https://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/parque-vehiculos/tablas-estadisticas/>

TERRITORIOS	TURISMOS Y FURGONETAS	TURISMOS, FURGONETAS Y MOTOCICLETAS
Álava	174.026	190.471
Guipúzcoa	360.612	423.288
Vizcaya	563.201	620.823
País Vasco	1.097.839	1.234.582
Navarra	371.913	408.535
España (Total)	27.025.613	30.632.839

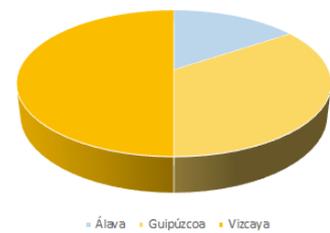
Fuente: DGT

Con los datos de la anterior página podemos saber cuál es el peso (porcentual) del parque de vehículos de cada territorio del País Vasco respecto a la comunidad o los datos del País Vasco y Navarra respecto al conjunto de España:

PORCENTAJE VEHÍCULOS EN LOS TERRITORIOS HISTÓRICOS RESPECTO AL TOTAL DEL PAÍS VASCO		
TERRITORIOS	VEHÍCULOS	%
Araba/Álava	214.877	15,53%
Gipuzkoa	477.070	34,47%
Bizkaia	692.025	50,00%
País Vasco (Total)	1.383.972	100%

Fuente: DGT

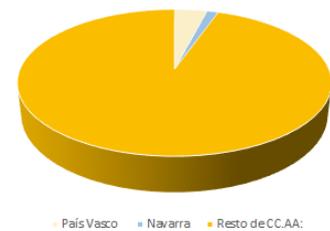
Porcentaje de vehículos en cada territorio respecto al conjunto del País Vasco



PORCENTAJE VEHÍCULOS EN PAÍS VASCO Y NAVARRA RESPECTO AL TOTAL DE ESPAÑA		
TERRITORIOS	VEHÍCULOS	%
Araba/Álava	214.877	0,62%
Gipuzkoa	477.070	1,39%
Bizkaia	692.025	2,01%
País Vasco	1.383.972	4,02%
Navarra	470.929	1,37%
España (Total)	34.434.791	100%

Fuente: DGT

Porcentaje de vehículos del País Vasco y Navarra respecto al conjunto de España



3.1.1.- PARQUE DE VEHÍCULOS EN EL PAÍS VASCO, NAVARRA Y ESPAÑA SEGÚN EL TIPO DE COMBUSTIBLE

En las siguientes dos tablas se presentan los datos correspondientes al censo del conjunto vehículos en el País Vasco, Navarra y España (primera tabla) y sólo de los vehículos turismo (segunda tabla) en función del tipo de combustible empleado.

PARQUE DE VEHÍCULOS EN FUNCIÓN DEL TIPO DE COMBUSTIBLE								
TERRITORIO	VEHÍCULOS GASOLINA	%	VEHÍCULOS DIÉSEL	%	VEHÍCULOS OTROS	%	VEHÍCULOS TOTAL	%
Álava	91.762	43,37 %	118.885	56,19 %	926	0,44 %	211.573	100 %
Guipúzcoa	208.570	44,59 %	257.686	55,10 %	1.450	0,31 %	467.706	100 %
Vizcaya	288.378	42,19 %	392.170	57,38 %	2.923	0,43 %	683.471	100 %
País Vasco	588.710	43,20 %	768.741	56,41 %	5.299	0,39 %	1.362.750	100 %
Navarra	173.750	37,68 %	286.024	62,02 %	1.407	0,31 %	461.181	100 %
España	15.134.743	44,58 %	18.633.588	54,89 %	178.637	0,53 %	33.946.968	100 %

PARQUE DE VEHÍCULOS TURISMOS EN FUNCIÓN DEL TIPO DE COMBUSTIBLE								
TERRITORIO	TURISMOS GASOLINA	%	TURISMOS DIÉSEL	%	TURISMOS OTROS	%	TURISMOS TOTAL	%
Álava	72.000	45,25 %	86.653	54,45 %	476	0,30 %	159.129	100 %
Guipúzcoa	139.379	42,21 %	190.008	57,55 %	791	0,24 %	330.178	100 %
Vizcaya	220.966	42,22 %	300.514	57,42 %	1.883	0,36 %	523.363	100 %
País Vasco	432.345	42,69 %	577.175	57,00 %	3.150	0,31 %	1.012.670	100 %
Navarra	128.495	38,66 %	203.148	61,12 %	758	0,23 %	332.401	100 %
España	10.939.069	44,54 %	13.510.143	55,01 %	108.914	0,44 %	24.558.126	100 %

Fuente: DGT

* Las tablas no incluyen los remolques y semirremolques porque no están motorizados. Por esa razón, los datos no coinciden con los de la página 33 que sí los incluyen.

Al igual que la información de las anteriores páginas, los datos se corresponden con el último censo completo publicado por la DGT en su página web (datos 2019). **En la tabla del conjunto de vehículos, los datos de los totales no coinciden con los que aparecen en la página 33 de este informe (censo de vehículos). Esto se debe a que en las tablas de esta página no se computan los remolques y semirremolques porque no tienen ningún tipo de motorización y son**

remolcados por otros vehículos.

Si atendemos al conjunto del parque, en todos los territorios la mayoría de los vehículos son diésel. El 56,41% en el País Vasco, el 62,02% en Navarra y el 54,89% en España. En todos los casos (también en los territorios históricos del País Vasco), la proporción supera el 50%. Los vehículos de gasolina suponen el 43,20% del parque de vehículos en el País Vasco, el 37,68% en Navarra y el 44,58% en el España. Sin embar-

Las proporciones que muestran estas tablas son completamente diferentes a las relativas a las matriculaciones de vehículos en 2020, que aparecen en el punto 3.3 de este informe (Matriculación de turismos según el tipo de combustible en la página 37). Aunque la venta de automóviles diésel han disminuido de manera significativa (debido a las amenazas de nuevas restricciones y trabas fiscales) y los gasolina los han superado en ventas, los diésel siguen suponiendo más del 50% de automóviles turismos y del conjunto del parque de vehículos. Sin embargo, la cuota de vehículos híbridos, eléctricos y de gas agrupados en el grupo "resto" u "otros" es prácticamente inexistente.

go, el resto de vehículos presentan una cuota muy reducida que en ningún caso llega al 1%.

Respecto a los vehículos turismos, las proporciones son similares. Los diésel suponen más de la mitad de los automóviles, seguidos por los de gasolina con cuotas que en la mayoría de los casos superan el 40%. Los automóviles del grupo "resto u otros", presentan unas cuotas muy reducidas que en ningún caso llegan al 0,5%.

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

En la siguiente tabla se muestra el número de automóviles turismos (y todoterrenos) matriculados en cada comunidad autónoma y territorio, así como en el conjunto de España, en 2019 y 2020.

En todos los casos, las matriculaciones

han descendido por segundo año consecutivo. Sin embargo, el descenso de las ventas ha sido mucho más acentuado durante el 2020, principalmente por la pandemia y sus efectos (económicos, confinamiento, etc), aunque la incertidumbre que

está atravesando el sector, con anuncios de nuevas restricciones al uso de vehículos y la amenaza constante de la subida de la carga fiscal de los carburantes y la compra de los propios vehículos también han sido determinantes.

AUTOMÓVILES TURISMOS MATRICULADOS EN 2020				
TERRITORIO	2020	2019	DIFERENCIA	CRECIMIENTO %
Álava	5.090	6.566	-1.476	-22,48%
Guipúzcoa	9.486	12.930	-3.444	-26,64%
Vizcaya	15.685	20.267	-4.582	-22,61%
País Vasco	30.261	39.763	-9.502	-23,90%
Navarra	8.381	11.449	-3.068	-26,80%
España	851.211	1.258.260	-407.049	-32,35%



2018 fue el último año en el que se consiguió cerrar en positivo el ejercicio, con un incremento de ventas de entre el 5 y el 10 (según territorio), respecto al año anterior. Sin embargo, durante el último cuatrimestre se produjo un descenso de la ventas muy acentuado.

El descenso de las ventas en el último cuatrimestre de 2018 y el año siguiente ha estado motivado principalmente por la incertidumbre creada en torno al uso y posesión de vehículos y la amenaza de subidas fiscales y restricciones de uso. Así pues, 2020 ha sido el segundo año consecutivo en el que han caído las ventas de automóviles. La pandemia ha acentuado la ralentización del mercado.

Evolución del mercado de turismos en el 2020



3.3.- MATRICULACIÓN DE TURISMOS SEGÚN EL TIPO DE COMBUSTIBLE

En las siguientes tablas se muestran los datos correspondientes a las matriculaciones registradas en 2020 en función del tipo de combustible y la variación respecto al año anterior.

En el apartado anterior de este informe (3.2) se muestra que en 2020 se ha producido un descenso en las ventas totales respecto al 2019. Hace dos años, las gráficas mostraban un descenso de ventas principalmente en los vehículos diésel, mientras que los de gasolina y los denominados “resto” (los que no son ni diésel ni gasolina: eléctricos, híbridos, gas, etc) experimentaban subidas en el número de ventas (excepto en Álava y Navarra en el caso de los gasolina).

En 2020 los datos reflejan una evolución diferente. El decrecimiento producido por la pandemia ha hecho que no sólo los diésel (aproximadamente una caída del 25-30%), sino que también los vehículos de gasolina registren un menor número de ventas que el ejercicio pasado. De hecho en términos porcentuales los vehículos de gasolina han experimentado un descenso mayor de ventas, de entre el 35% y el 40%. Sin embargo, la evolución que han experimentado los vehículos “resto” ha sido completamente diferente, registrando en todos los casos subidas muy notables de entre el 26,69% en España, al 75,45% de Álava.

AUTOMÓVILES TURISMOS DIÉSEL MATRICULADOS EN 2020				
TERRITORIO	2020	2019	DIFERENCIA	CRECIMIENTO %
Álava	1.047	1.331	-284	-21,34%
Guipúzcoa	2.080	2.964	-884	-29,00%
Vizcaya	3.397	4.978	-1.581	-31,76%
País Vasco	6.524	9.273	-2.749	-29,64%
Navarra	1.979	2.860	-881	-30,80%
España	235.890	350.778	-114.888	-32,75%



AUTOMÓVILES TURISMOS GASOLINA MATRICULADOS EN 2020				
TERRITORIO	2020	2019	DIFERENCIA	CRECIMIENTO %
Álava	2.678	4.457	-1.779	-39,91%
Guipúzcoa	5.230	8.670	-3.440	-39,68%
Vizcaya	8.578	13.048	-4.470	-34,26%
País Vasco	16.486	26.175	-9.689	-37,02%
Navarra	4.567	7.419	-2.852	-38,44%
España	423.579	756.131	-332.552	-43,98%



AUTOMÓVILES TURISMOS RESTO MATRICULADOS EN 2020				
TERRITORIO	2020	2019	DIFERENCIA	CRECIMIENTO %
Álava	1.365	778	587	75,45%
Guipúzcoa	2.176	1.296	880	67,90%
Vizcaya	3.710	2.241	1.469	65,55%
País Vasco	7.251	4.315	2.936	68,04%
Navarra	1.835	1.170	665	56,84%
España	191.742	151.351	40.391	26,69%



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 histórico y en el conjunto de España.

Resulta llamativo que el diésel muestra una cuota de mercado que poco o nada tiene que ver con la de los años anteriores. Actualmente supone algo menos de la cuarta parte de las ventas. Sin embargo, en términos porcentuales se resiste a perder cuota respecto al 2019. Los vehículos turismos de gasolina siguen siendo los más vendidos. Sin embargo, en 2020 sus ventas han descendido de manera significativa, haciendo que pierdan cuota de mercado. Si en 2019 sus matriculaciones suponían entre el 60% y el 67% del total de las ventas, en 2020 la cuota de mercado de los turismos de gasolina ha descendido a porcentajes de entre el 49,8% y el 55%. El incremento de los vehículos “resto” ha producido que este tercer grupo registre un incremento notable en términos porcentuales. Ha pasado de registrar cuotas de entre un 5,7% y un 19% en 2019 a registrar valores de entre un 21,9% y un 26,8%. Es decir, prácticamente abarca la misma cuota de mercado que los diésel, e incluso en algunos casos la supera (País Vasco y sus territorios).

Si comparamos los vehículos de combustión en su conjunto (diésel+gasolina) con los del grupo “resto”, se aprecia que los vehículos de combustión siguen siendo mayoritarios aunque hayan perdido cuota de mercado (aproximadamente 89% en 2019 y 76%

en 2020). No obstante, debemos tener en cuenta dos cuestiones fundamentales. Por una parte, el denominado grupo “resto” es heterogéneo y abarca un gran número de fuentes de energías diferentes, entre las que se encuentran los vehículos de gas, los eléctricos y de hidrógeno y los híbridos enchufables y no enchufables. Las ventas de los eléctricos siguen abarcando cuotas pequeñas de las ventas debido a los precios y a las dificultades de recarga. En cuanto a los híbridos (en sus diversas variantes) cabe recordar que cuentan con motores de combustión (diésel o gasolina). Además, la evolución de este tipo de vehículos ha propiciado que aparezcan nuevos tipos de hibridación como los denominados “microhíbridos” y que éstos sean más accesibles. Estos vehículos, no cuentan como vehículos diésel o gasolina, sino como “resto”, aunque en realidad se trate de vehículos de combustión tradicionales con un sistema de ayuda eléctrica que ayuda a reducir las emisiones.

El sistema de “microhibridación”, “mild-hybrid” o de hibridación leve no es tan costoso como la hibridación pura. Sin embargo, posibilita mantener gran parte de sus ventajas. Se basa en optimizar el uso de los motores de combustión convencionales para que éstos muevan únicamente el vehículo y que la energía de los sistemas auxiliares y eléctricos del vehículo (clima, dirección asistida, radio, navegación, etc) provengan de otra fuente. Es decir, la energía eléctrica generada sirve principalmente para alimentar a

los sistemas auxiliares del coche. Además, el sistema eléctrico auxiliar también alimenta el compresor (eléctrico) que otorga mayor fuerza al motor de combustión a un régimen de vueltas inferior. Todo ello permite que el consumo y las emisiones de los vehículos se reduzcan.

El RACVN considera que los microhíbridos, aunque son considerados híbridos a efectos de clasificación (gasolina, diésel o resto), en realidad se trata de vehículos de combustión convencionales con una pequeña asistencia eléctrica. No se trata de vehículos híbridos en sentido estricto que posibiliten desplazamientos destacables en modo 100% eléctrico. Si no fueran considerados como híbridos, se constataría que las ventas de diésel y gasolina realmente son muchas más de las que figuran en los registros. El RACVN considera que la evolución de los híbridos en su conjunto y las posibilidades que ofrecen determinarán el futuro más cercano de los vehículos, hasta tal punto que todos los vehículos de combustión (diésel o gasolina) pasen a ser vehículos hibridados o micro hibridados, al igual que en su momento, dentro de los motores de combustión, se pasó de la carburación y la inyección. Primero, la inyección fue novedosa y diferenciada y después se extendió al conjunto de vehículos de combustión. Es decir, los vehículos de combustión no desaparecieron, sino que seguirán evolucionando para reducir consumos y emisiones y la electricidad y la electrónica serán fundamentales en ese aspecto

En las siguiente página se muestran las tablas relativas a la cuota de mercado de cada tipo de combustible.



CUOTAS DE MERCADO POR TIPO DE ENERGÍA EN 2020

TERRITORIO	DIÉSEL	GASOLINA	DIÉSEL+GASOLINA	RESTO	TOTAL
Álava	20,57%	52,61%	73,18%	26,82%	100%
Guipúzcoa	21,93%	55,13%	77,06%	22,94%	100%
Vizcaya	21,66%	54,69%	76,35%	23,65%	100%
País Vasco	21,56%	54,48%	76,04%	23,96%	100%
Navarra	23,61%	54,49%	78,11%	21,89%	100%
España	27,71%	49,76%	77,47%	22,53%	100%



CUOTAS DE MERCADO POR TIPO DE ENERGÍA EN 2019

TERRITORIO	DIÉSEL	GASOLINA	DIÉSEL+GASOLINA	RESTO	TOTAL
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%
País Vasco	23,32%	65,83%	89,15%	10,85%	100%
Navarra	24,98%	64,80%	89,78%	10,22%	100%
España	27,88%	60,09%	87,97%	12,03%	100%



VARIACIÓN CUOTAS DE MERCADO 2019-2020

TERRITORIO	DIÉSEL	GASOLINA	DIÉSEL+GASOLINA	RESTO
Álava	0,30%	-15,27%	-14,97%	14,97%
Guipúzcoa	0,27%	-11,92%	-12,91%	12,91%
Vizcaya	-2,90%	-9,69%	-12,59%	12,59%
País Vasco	-2,05%	-11,35%	-13,11%	13,11%
Navarra	-1,37%	-10,31%	-11,67%	11,67%
España	27,71%	-10,33%	-10,50%	10,50%



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

Dada la evolución que están registrando los denominados vehículos “resto”, resulta oportuno analizar los datos correspondientes a los distintos tipos de vehículos que componen este grupo (híbridos, eléctricos y de gas) en el País Vasco (y sus te-

rritorios históricos), Navarra y España. Las ventas de estos tipos de vehículos han aumentado en todos los casos, excepto en los vehículos de gas, en Navarra y España.

AUTOMÓVILES TURISMOS HÍBRIDOS MATRICULADOS EN 2020				
TERRITORIO	2020	2019	DIFERENCIA	CRECIMIENTO %
Álava	1.065	652	413	63,34%
Guipúzcoa	1.596	985	611	62,03%
Vizcaya	2.684	1.720	964	56,05%
País Vasco	5.345	3.357	1.988	59,22%
Navarra	1.387	798	589	73,81%
España	160.726	116.108	44.618	38,84%



AUTOMÓVILES TURISMOS ELÉCTRICOS MATRICULADOS EN 2020				
TERRITORIO	2020	2019	DIFERENCIA	CRECIMIENTO %
Álava	187	57	130	228,07%
Guipúzcoa	361	105	256	243,81%
Vizcaya	663	194	469	241,75%
País Vasco	1.211	356	855	240,17%
Navarra	356	125	231	184,80%
España	17.925	10.048	7.877	78,39%



AUTOMÓVILES TURISMOS DE GAS MATRICULADOS EN 2020				
TERRITORIO	2020	2019	DIFERENCIA	CRECIMIENTO %
Álava	113	69	44	63,77%
Guipúzcoa	219	206	13	6,31%
Vizcaya	363	327	36	11,01%
País Vasco	695	602	93	15,45%
Navarra	92	247	-155	-62,75%
España	13.084	25.191	-12.107	-48,06%



3.4.- CUOTAS DE MERCADO DE NAVARRA, EL PAÍS VASCO Y SUS TERRITORIOS

En las siguientes dos tablas se muestra, por una parte, la cuota de mercado del País Vasco (y sus territorios históricos) y de Navarra, respecto al conjunto de las ventas registradas España, y por otra parte, las cuotas de mercado de Álava, Guipúz-

coa y Vizcaya, respecto al conjunto del País Vasco.

El País Vasco acumula un 3,56% de las matriculaciones totales realizadas en España en 2020 (3,16% en 2019), mientras que Navarra un 0,99% (0,91% en 2019).

CUOTA DE MERCADO DE CADA TERRITORIO Y CCAA RESPETO A ESPAÑA				
TERRITORIO	DIÉSEL	GASOLINA	RESTO	TOTAL
Álava	0,44%	0,63%	0,71%	0,60%
Guipúzcoa	0,88%	1,24%	1,14%	1,11%
Vizcaya	1,45%	2,02%	1,93%	1,85%
País Vasco	2,77%	3,89%	3,78%	3,56%
Navarra	0,84%	1,08%	0,99%	0,99%
España	100%	100%	100%	100%



CUOTA DE MERCADO DE CADA TERRITORIO RESPETO AL PAÍS VASCO				
TERRITORIO	DIÉSEL	GASOLINA	RESTO	TOTAL
Álava	16,05%	16,24%	18,82%	17%
Guipúzcoa	31,88%	31,72%	30,01%	31%
Vizcaya	52,07%	52,03%	51,17%	52%
País Vasco	100%	100%	100%	100%



3.5.- AUTOMÓVILES MÁS VENDIDOS EN 2020

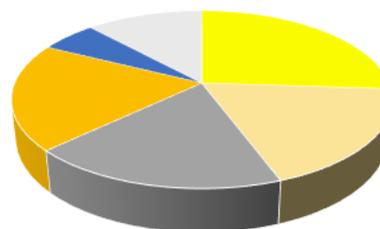
3.5.1.- AUTOMÓVILES MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA SEGÚN SEGMENTO

MATRICULACIONES EN ESPAÑA POR TIPO DE AUTOMÓVIL							
TIPO	2020		2019		VARIACIÓN UDS VENTIDAS 2019-2020	VARIACIÓN % UDS VENTIDAS 2019-2020	VARIACIÓN RESPECTO A % CUOTA MERCADO
	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO			
Urbano	29.009	3,40%	49.487	3,93%	-20.478	-41,38%	-0,53%
Utilitario	155.668	18,30%	256.901	20,42%	-101.233	-39,41%	-2,12%
Compacto	166.402	19,50%	248.104	19,72%	-81.702	-32,23%	-0,22%
Medio	31.032	3,60%	49.601	3,94%	-18.569	-37,44%	-0,34%
Deportivo	1.666	0,20%	2.952	0,23%	-1.286	-43,56%	-0,03%
Grande	4.162	0,50%	7.744	0,62%	-3.582	-46,26%	-0,12%
Premium	1.660	0,20%	2.367	0,19%	-707	-29,87%	0,01%
Monovolumen pequeño	17.688	2,10%	39.044	3,10%	-21.356	-54,70%	-1,00%
Monovolumen grande	3.576	0,40%	6.475	0,51%	-2.899	-44,77%	-0,11%
SUV pequeño	157.917	18,60%	218.260	17,35%	-60.343	-27,65%	1,25%
SUV medio	221.856	26,10%	300.687	23,90%	-78.831	-26,22%	2,20%
SUV grande	48.610	5,70%	63.206	5,02%	-14.596	-23,09%	0,68%
SUV premium	8.608	1,00%	9.073	0,72%	-465	-5,13%	0,28%
Todoterreno	3.357	0,40%	4.359	0,35%	-1.002	-22,99%	0,05%
TOTAL	851.211	100%	1.258.260	100%	-407.049	-32,25%	



RANKING 5 TIPOS DE COCHE MÁS VENDIDOS EN 2020			
TIPO DE COCHE	UDS VENDIDAS	CUOTA MCO	VARIACIÓN CUOTA MCO
SUV medio	221.856	26,10%	2,20%
Utilitario	155.668	18,30%	-2,12%
SUV pequeño	157.917	18,60%	1,25%
Compacto	166.402	19,50%	-0,22%
SUV grande	48.610	5,70%	0,68%
Otros (el resto)	100.758	11,80%	-1,69%

RANKING DE LOS 5 TIPOS DE COCHES MÁS VENDIDOS EN 2020



■ SUV medio ■ Utilitario ■ SUV pequeño ■ Compacto ■ SUV grande ■ Otros (el resto)



La tendencia que sigue el mercado en cuanto a tipología de automóvil es similar a la de 2019, aunque con algunas variaciones. En el ranking de los 5 tipos de automóviles más demandados por los usuarios repiten los utilitarios, los SUV pequeños, medianos y grandes, así como los compactos y los utilitarios. Sin embargo, el SUV pequeño pasa de la cuarta a la tercera posición,

adelantando a los compactos, que pasan a ocupar la cuarta posición.

Se puede decir que el mercado registra una tendencia similar a los años anteriores, en el que los SUV tienen cada vez un protagonismo mayor. Incluso han hecho desaparecer del ranking a segmentos como los monovolúmenes, que años atrás tuvieron una gran cuota de mercado,

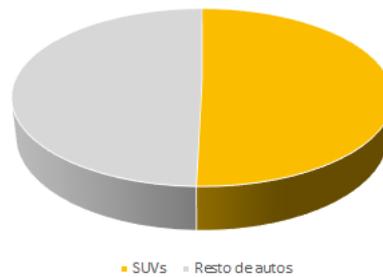
o los vehículos familiares o berlinas, que se corresponderían principalmente con los segmentos grande y premium de la clasificación de ANFAC (Ideauto).

De hecho, por primera vez el conjunto de los SUVs (pequeño, mediano y grande), han pasado a abarcar más de la mitad del mercado (el 50,5% en 2020, frente al 46,27% del 2019 o el 40,5% en 2018).

VALOR DEL CONJUNTO DE LOS SUVs (PEQUEÑO, MEDIANO, GRANDE)				
2020		2019		VARIACIÓN CUOTA MCO
UDS VENDIDAS	CUOTA MCO	UDS VENDIDAS	CUOTA MCO	
428.383	50,40%	582.153	46,27%	4,13%



LOS SUVs REPRESENTAN MÁS DEL 50% DEL MERCADO



3.5.2.- MARCAS MÁS VENDIDAS EN 2020

A continuación, se muestra el ranking de marcas de automóviles (turismos y todoterrenos) más vendidas en España, el País Vasco y Navarra. Aunque los datos del ranking contienen 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 cómputo global de matriculaciones también se encuentran los coches (turismos y todoterrenos) 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.

A.- ESPAÑA

RANKING DE MARCAS DE AUTOMÓVIL MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA EN 2020			
	MARCA	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1	Seat	68.721	8,07%
2	Volkswagen	66.817	7,85%
3	Peugeot	65.697	7,72%
4	Toyota	57.580	6,76%
5	Renault	56.138	6,60%
6	Kia	47.624	5,59%
7	Hyundai	45.405	5,33%
8	Citroën	43.818	5,15%
9	Mercedes	42.374	4,98%
10	Dacia	39.395	4,63%
*	Resto marcas	317.642	37,32%
TOTAL		851.211	100%



Seat repite en 2020 como marca más vendida en España por tercer año consecutivo. En 2018 Seat se hizo con la primera plaza que un año antes ostentaba Renault y la mantuvo en 2019. El fabricante francés en 2018 bajó hasta la cuarta posición que alcanzó en 2019, aunque en 2020 ha bajado a la quinta posición. Por su parte, Volkswagen y Peugeot, que en 2018 ostentaban la segunda y tercera plaza, respectivamente, y que en 2019 intercambiaron las posiciones, han vuelto a hacer lo propio en 2020, de tal manera que ahora Volkswagen ocupa la segunda posición y Peugeot la tercera, igual que en 2018.

Además, Toyota sigue sumando fuerza en 2020. Si en 2018 ocupaba la sexta posición y logró ascender hasta la quinta en 2019, en 2020 ha logrado hacerse con la cuarta plaza, por delante de Renault. Opel, que en 2018 ocupaba la quinta plaza y en 2019 la sexta, en 2020 ha desaparecido del ranking de las diez marcas más vendidas.



B.- PAÍS VASCO

RANKING DE MARCAS DE AUTOMÓVIL MÁS VENDIDOS EN EL PAÍS VASCO EN 2020			
	MARCA	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1	PEUGEOT	2.525	8,34%
2	SEAT	2.249	7,43%
3	RENAULT	2.143	7,08%
4	VOLKSWAGEN	1.987	6,57%
5	KIA	1.965	6,49%
6	HYUNDAI	1.898	6,27%
7	TOYOTA	1.844	6,09%
8	DACIA	1.807	5,97%
9	CITROEN	1.779	5,88%
10	FORD	1.712	5,66%
*	Resto marcas	10.352	33,97%
TOTAL		30.261	100%



En el caso del País Vasco, Peugeot mantiene la primera plaza que consiguió en 2019 (segunda en 2018). Por delante de Seat, que en 2019 también ocupó la segunda plaza, y de Renault, que consigue la tercera posición (cuarta en 2019). Resulta llamativo el caso de Opel, que fue la tercera marca más vendida en el País Vasco en 2019, pero que este año no figura ni entre las 5 ni entre las 10 primeras marcas más vendidas, al igual que en España. El ranking de las 5 más vendidas lo completan Volkswagen y Kia (que entran en 2020 en el top 5, aunque Volkswagen ya fue quinta en 2018).



C.- NAVARRA

RANKING DE MARCAS DE AUTOMÓVIL MÁS VENDIDOS EN NAVARRA EN 2020			
	MARCA	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1	VOLKSWAGEN	809	9,65%
2	KIA	720	8,59%
3	PEUGEOT	641	7,65%
4	SEAT	614	7,33%
5	DACIA	522	6,23%
6	RENAULT	514	6,13%
7	CITROËN	497	5,93%
8	OPEL	486	5,80%
9	TOYOTA	463	5,52%
10	HYUNDAI	415	4,95%
*	Resto marcas	2.700	31,93%
TOTAL		8.381	100%



En Navarra, Volkswagen logró la primera plaza del ranking, subiendo un puesto respecto a 2019 y desplazando a Peugeot, que pierde el liderazgo y pasa a ocupar la tercera plaza, por detrás de Kia. El fabricante coreano entró en el Top5 en 2019, ocupando la quinta posición en 2019, y este año se ha hecho con la segunda plaza del ranking navarro. Seat, que repite posición, y Dacia, ocupan la cuarta y quinta plaza, respectivamente.



D.- ÁLAVA

MARCAS MÁS VENDIDAS EN ÁLAVA EN 2020			
	MARCA	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1	Peugeot	593	11,65%
2	Hyundai	567	11,14%
3	Toyota	388	7,62%
4	Renault	319	6,27%
5	Citroen	304	5,97%
*	Resto marcas	2.919	57,23%
TOTAL		5.090	100%



En Álava, Guipúzcoa y Vizcaya las más vendidas han sido Peugeot, Volkswagen y Seat, respectivamente. Ford pierde el liderato en Guipúzcoa que había defendido los dos últimos años y pasa a ocupar la tercera plaza en este territorio, mientras que Seat repite en Vizcaya, por segundo año consecutivo, como marca más vendida. En Álava, Peugeot recupera la primera posición que tuvo en 2018 y que perdió en 2019, desplazando a Hyundai (primera en 2019) a la segunda plaza (al igual que en 2018).



E.- GUIPÚZCOA

MARCAS MÁS VENDIDAS EN GUIPÚZCOA EN 2020			
	MARCA	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1	Volkswagen	789	8,32%
2	Peugeot	724	7,63%
3	Ford	683	7,20%
4	Kia	679	7,16%
5	Seat	663	6,99%
*	Resto marcas	5.948	62,70%
TOTAL		9.486	100%



F.- VIZCAYA

MARCAS MÁS VENDIDAS EN VIZCAYA EN 2020			
	MARCA	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1	Seat	1.338	8,53%
2	Renault	1.299	8,28%
3	Peugeot	1.208	7,70%
4	Dacia	1.014	6,46%
5	Kia	985	6,28%
*	Resto marcas	9.841	62,75%
TOTAL		15.685	100%



3.5.3.- MODELOS MÁS VENDIDOS EN 2020

A.- ESPAÑA

MODELOS MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA EN 2020			
	MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1	Dacia Sandero	24.035	2,82%
2	Seat León	23.582	2,77%
3	Nissan Qashqai	19.818	2,33%
4	Renault Clio	17.816	2,09%
5	Toyota Corolla	15.478	1,82%
6	Seat Arona	15.365	1,81%
7	Peugeot 2008	15.225	1,79%
8	Peugeot 3008	14.651	1,72%
9	Renault Captur	14.196	1,67%
10	Seat Ateca	14.139	1,66%
*	Resto Modelos	676.906	79,52%
TOTAL		851.211	100%



en España lo completa el Nissan Qashqai, que repite en la misma posición por tercer año consecutivo (en 2017 fue sexto). La cuarta plaza ha sido para el Renault Clio, que renueva su plaza por segundo año (sexto en 2018) y la quinta para el Toyota Corolla que ha logrado entrar por primera vez en el ranking de los diez más vendidos. 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, arrebatándose las 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).

Por modelos, el Dacia Sandero ha sido el más vendido en 2020 en España, desplazando al Seat León a la segunda plaza. De esta manera, el modelo de Seat pierde la primera plaza que ostentaba desde 2015, durante 5 años consecutivos. Quizás el lanzamiento de la nueva generación del

modelo de Seat, y la circunstancia económica derivada de la pandemia haya propiciado a que el modelo "low cost" del grupo Renault haya adelantado al compacto de Seat. No obstante el Dacia Sandero en 2019 logró la segunda plaza (la cuarta en 2018). El podio de los tres más vendidos



B.- PAÍS VASCO

MODELOS MÁS VENDIDOS EN EL PAÍS VASCO EN 2020			
	MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1	DACIA SANDERO	1.100	3,64%
2	SEAT LEÓN	962	3,18%
3	FORD PUMA	641	2,12%
4	HYUNDAI TUCSON	640	2,11%
5	HYUNDAI KONA	622	2,06%
6	RENAULT CLIO	622	2,06%
7	PEUGEOT 308	620	2,05%
8	TOYOTA COROLLA	602	1,99%
9	RENAULT MÉGANE	591	1,95%
10	FORD FOCUS	573	1,89%
*	Resto Modelos	23.288	76,96%
TOTAL		30.261	100%



En el País Vasco el Dacia Sandero ha sido el coche más vendido por segundo año consecutivo (segundo en 2018 y quinto en 2017). El Seat León recupera la segunda plaza, tras permanecer dos años en la tercera. El nuevo Ford Puma logra en el año de su lanzamiento posicionarse como el tercer automóvil más vendido en Euskadi, mientras que el Hyundai Tucson (sexto en 2019) y el Hyundai Kona (décimo en 2019), logran la cuarta y quinta posición, respectivamente, que ocupaban el Ford Focus y el Peugeot 308 en 2019. El compacto de Ford ha pasado a ocupar la décima plaza en el ranking de 2020, mientras que el modelo francés ha retrocedido hasta la séptima plaza.



C.- NAVARRA

MODELOS MÁS VENDIDOS EN NAVARRA EN 2020			
	MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1	DACIA SANDERO	278	3,32%
2	SEAT LEÓN	220	2,62%
3	DACIA DUSTER	212	2,53%
4	VOLKSWAGEN T-CROSS	209	2,49%
5	VOLKSWAGEN TIGUAN	193	2,30%
6	PEUGEOT 308	184	2,20%
7	SUZUKI VITARA	182	2,17%
8	KIA STONIC	163	1,94%
9	KIA CEED	158	1,89%
10	NISSAN QASHQAI	158	1,89%
*	Resto Modelos	6.424	76,65%
TOTAL		8.381	100%



En el caso de Navarra, el Dacia Sandero, al igual que en el País Vasco, ha conseguido renovar por un año más su primera posición en el ranking, seguido por el Seat León, que ha ascendido con fuerza hasta la segunda posición desde la décima plaza que ocupó en el ranking en 2019. (En 2019 la segunda plaza fue para el Peugeot 308 que en 2020 ha ocupado la séptima.) El podio de los tres primeros lo completa el Dacia Duster (cuarto en 2019). El Opel Corsa ostentaba la tercera posición en 2019, sin embargo, en 2020 no ha conseguido hacerse un hueco en las diez primeras plazas del ranking. La cuarta y quinta plaza ha sido para los modelos de Volkswagen, T-Cross y Tiguan, respectivamente. Este último mantiene la plaza que logró en 2019, mientras que el T-Cross ha entrado en 2020 en el ranking, por primera vez.

D.- ÁLAVA

MODELOS MÁS VENDIDOS EN ÁLAVA EN 2020		
MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1 HYUNDAI TUCSON	196	3,85%
2 HYUNDAI KONA	183	3,60%
3 PEUGEOT 308	170	3,34%
4 DACIA SANDERO	136	2,67%
5 FORD PUMA	134	2,63%
6 RENAULT MÉGANE	122	2,40%
7 TOYOTA RAV4	109	2,14%
8 PEUGEOT 208	107	2,10%
9 SEAT LEÓN	107	2,10%
10 PEUGEOT 2008	102	2,00%
* Resto Modelos	3.724	73,16%
TOTAL	5.090	100%



E.- GUIPÚZCOA

MODELOS MÁS VENDIDOS EN GUIPÚZCOA EN 2020		
MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1 DACIA SANDERO	348	3,67%
2 SEAT LEÓN	273	2,88%
3 FORD PUMA	246	2,59%
4 FORD FOCUS	241	2,54%
5 HYUNDAI KONA	223	2,35%
6 TOYOTA COROLLA	182	1,92%
7 OPEL CORSA	181	1,91%
8 VOLKSWAGEN TIGUAN	176	1,86%
9 PEUGEOT 308	167	1,76%
10 OPEL CORSSLAND X	166	1,75%
* Resto Modelos	7.283	76,78%
TOTAL	9.486	100%



E.- VIZCAYA

MODELOS MÁS VENDIDOS EN VIZCAYA EN 2020		
MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1 DACIA SANDERO	616	3,93%
2 SEAT LEÓN	582	3,71%
3 FIAT TIPO	509	3,24%
4 RENAULT CLIO	391	2,49%
5 RENAULT CAPTUR	333	2,12%
6 RENAULT MÉGANE	329	2,10%
7 TOYOTA COROLLA	319	2,03%
8 PEUGEOT 308	308	1,96%
9 OPEL CORSA	306	1,95%
10 HYUNDAI TUCSON	288	1,84%
* Resto Modelos	11.705	64,62%
TOTAL	15.686	100%



En Álava dos modelos de Hyundai han conseguido las dos primeras plazas del ranking, el Tucson y el Kona, respectivamente. El Peugeot 308, el Dacia Sandero y el Ford Puma han ocupado las tercera, cuarta y quinta plaza, en ese mismo orden.

En Guipúzcoa, el Dacia Sandero, el Seat León y el Ford Puma han ocupado las tres primeras plazas, seguidos por el Ford Focus y por el Hyundai Kona, respectivamente.

En Vizcaya, al igual que en Gipuzkoa, el Dacia Sandero y el Seat León han conse-

guido las dos primeras plazas (en el mismo orden). El Fiat Tipo ha conseguido la tercera plaza, seguido por dos modelos de Renault: el Clio y el Captur.



El Sandero de Dacia (Grupo Renault), un modelo económico del segmento B, ha sido el modelo más vendido en España, Navarra, el País Vasco y cada uno de sus territorios, excepto en Álava (Hyundai Tucson). La incertidumbre económica producida por la pandemia ha propiciado que el Sandero encabece los rankings por encima de modelos que tradicionalmente coronaban las listas, pero que tienen precios mayores.

En la imagen de la izquierda el Sandero 2021 en sus dos variantes "normal" y "Stepway"



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 2019 y 2020 en España. También se incluyen los datos correspondientes a años anteriores (2017 y 2018).

Acorde con la información analizada, los precios medios de los combustibles (diésel, gasolina 95 y gasolina 98) disminuyeron en España por segundo año

consecutivo. En 2020 el descenso ha sido algo más acusado en los tres tipos de combustibles que en 2019, debido principalmente a la caída de la demanda propiciada por la pandemia (el descenso de los desplazamientos, el confinamiento y las limitaciones horarias, así como la caída de la actividad económica en general).

Si en el informe del RACVN del 2019 se citaba que los combustibles fósiles dismi-

nuyeron entre 2 y poco más de 3 céntimos por litro, en 2020 la caída ha sido de entre 11 y 14 céntimos por litro.

En concreto, el precio medio del diésel o gasóleo A ha caído un 11,80% en 2020 (un 2,6% en 2019), mientras que la gasolina 95 ha caído un 9,28% (2,5% en 2019) y la gasolina 98 un 7,67% (1,68% en 2019).

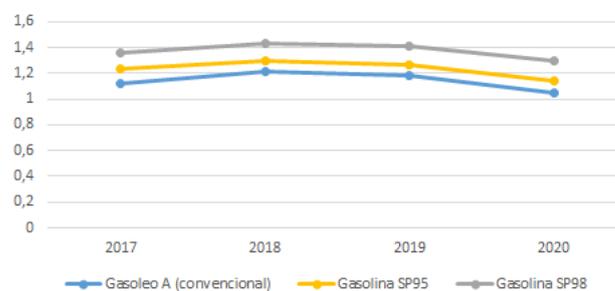
VARIACIÓN PRECIO COMBUSTIBLE (EUROS/LITRO)							
COMBUSTIBLE	2017	2018	2019	2020	VARIACIÓN 2019/2020	VARIACIÓN %	MÁXIMOS HISTÓRICOS
Gasoleo A (convencional)	1,12	1,218	1,186	1,046	-0,140	-11,80%	1,372 (2012)
Gasolina SP95	1,234	1,294	1,261	1,144	-0,117	-9,28%	1,442 (2013)
Gasolina SP98	1,362	1,433	1,409	1,301	-0,108	-7,67%	1,559 (2013)

Fuentes: dieselgasolina.com / clickgasoil.com

DIFERENCIAS ENTRE PRECIOS DE COMBUSTIBLES			
	2019	2020	DIFERENCIAS
95 con gasóleo	0,075	0,098	0,023
98 con gasóleo	0,223	0,255	0,032
98 con 95	0,148	0,157	0,009

Fuentes: dieselgasolina.com / clickgasoil.com

Evolución del precio de los combustibles en España



4.2.- VARIACIÓN DEL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES EN EL PAÍS VASCO Y NAVARRA

Si atendemos a los datos relativos a la Comunidad Autónoma del País Vasco y a la Comunidad Foral de Navarra, se aprecia que ambas comunidades acumulan tres ejercicios consecutivos con caídas en el precio medio de los combustibles fósiles. En el caso de España son sólo los dos últimos años.

En el caso del País Vasco, la bajada de los precios medios de los combustibles en 2020 respecto al ejercicio anterior ha sido de entre 7 y 9 céntimos por litro. Un

8,11% en el gasóleo A, un 5,8% en la gasolina 95 y un 5,33% en la gasolina de 98 octanos.

En Navarra, la bajada de los precios medios de los combustibles ha sido de entre 4 y 7 céntimos por litro. En términos porcentuales ha supuesto una bajada de un 6,47% en el gasóleo A, un 3,80% en la gasolina 95 y un 3,27% en la gasolina de 98 octanos.

El combustible diésel (gasóleo A) sigue siendo más económico que la gasolina,

pese a la intención inicial del Gobierno de subir el impuesto al diésel, que finalmente desestimó. Por lo tanto, a efectos prácticos y pese a la bajada de las ventas de los automóviles diésel debido a la incertidumbre y el aumento de los precios de compra en 2021, el RACVN considera que los automóviles que emplean este tipo de energía siguen siendo la mejor opción para los usuarios que más kilómetros realizan (sobre todo en recorridos interurbanos).

EVOLUCIÓN PRECIO COMBUSTIBLES EN EL PAÍS VASCO

COMBUSTIBLE	2017	2018	2019	2020	VARIACIÓN 2019/2020	VARIACIÓN %
Gasoleo A (convencional)	1,256	1,2	1,098	1,009	-0,089	-8,11%
Gasolina SP95	1,334	1,282	1,207	1,137	-0,070	-5,80%
Gasolina SP98	1,469	1,407	1,332	1,261	-0,071	-5,33%

Fuentes: dieselogasolina.com / clickgasoil.com

EVOLUCIÓN PRECIO COMBUSTIBLES EN NAVARRA

COMBUSTIBLE	2017	2018	2019	2020	VARIACIÓN 2019/2020	VARIACIÓN %
Gasoleo A (convencional)	1,216	1,166	1,066	0,997	-0,069	-6,47%
Gasolina SP95	1,292	1,247	1,183	1,138	-0,045	-3,80%
Gasolina SP98	1,434	1,381	1,314	1,271	-0,043	-3,27%

Fuentes: dieselogasolina.com / clickgasoil.com

En la siguiente tabla se comparan los precios medios de Navarra, el País Vasco y Navarra en cada tipo de combustible.

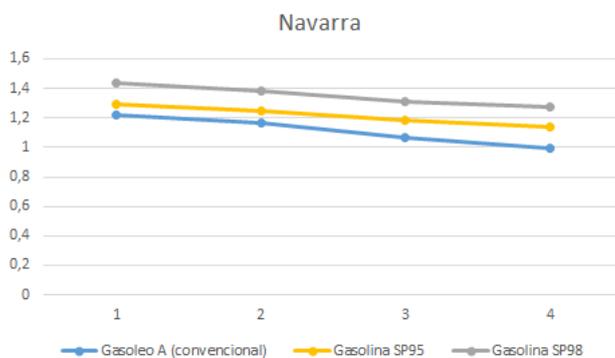
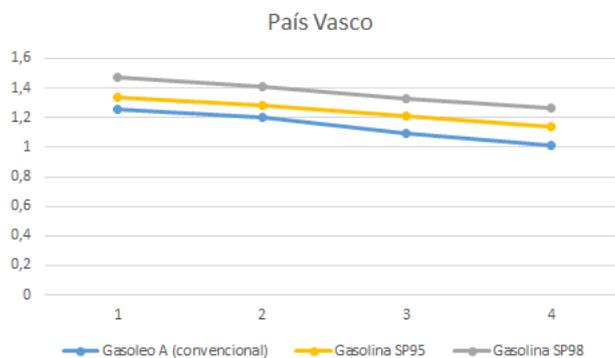
Según los datos, en los tres tipos de

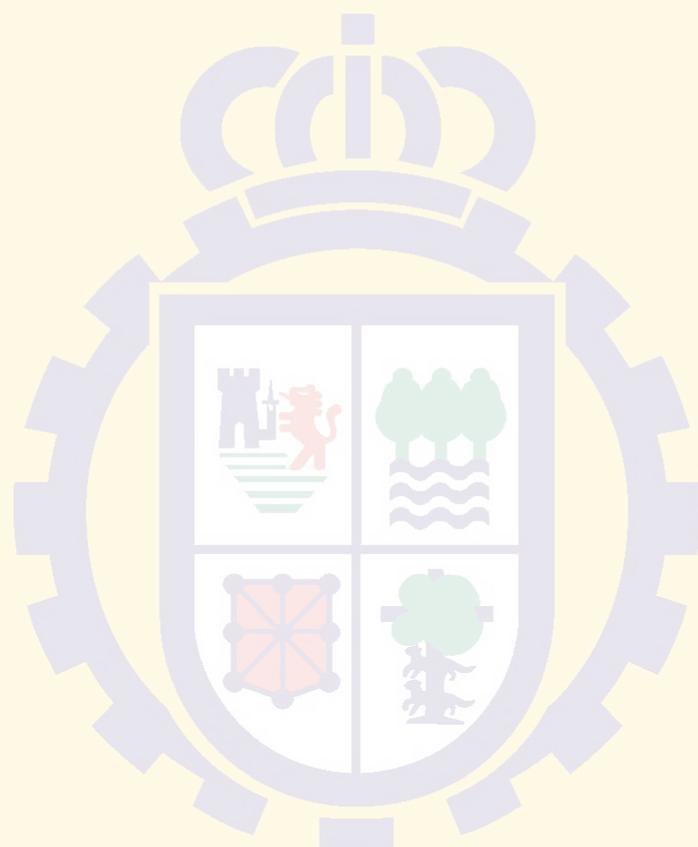
combustibles los precios medios de Navarra y el País Vasco han estado por debajo de los precios medios de España. Navarra ha tenido un precio medio más bajo

del diésel que el País Vasco. Sin embargo, el precio medio de los dos tipos de gasolina han sido menores en Euskadi que los precios medios registrados en Navarra.

COMPARATIVA PRECIOS MEDIOS DE COMBUSTIBLES 2020			
COMBUSTIBLE	PAÍS VASCO	NAVARRA	ESPAÑA
Gasoleo A (convencional)	1,009	0,997	1,046
Gasolina SP95	1,137	1,138	1,144
Gasolina SP98	1,261	1,271	1,301

Fuentes: dieselogasolina.com / clickgasoil.com





RAC
VASCO NAVARRO



5.- NOVEDADES DGT 2021



RAC
VASCO NAVARRO

5.- NOVEDADES Y MEDIDAS DE LA DGT PARA EL 2021

Una vez más, el cambio de año trae consigo novedades importantes que afectan a los conductores, y en general a todos los agentes partícipes de la movilidad urbana e interurbana. En este apartado el RACVN enumera, describe y analiza las nuevas medidas planteadas por la DGT, que han entrado ya en vigor o que lo harán a lo largo de este año.

5.1.- USO INDEBIDO DEL MÓVIL MIENTRAS SE CONDUCE

Se endurecen las sanciones por el uso del móvil. Se pasa de 3 a 6 puntos de carné. La DGT contempla no sólo sancionar por el uso del teléfono mientras se conduce, sino que también sancionará por conducir sujetando con la mano el móvil. Esta medida ha entrado en vigor en 2021, sin embargo, no llega de manera inesperada. De hecho, fue una cuestión tratada por los medios en varias ocasiones, a lo largo del 2020. Precisamente, el RACVN habló con los medios

sobre esta temática el pasado ejercicio.

Para el RACVN, esta medida responde a los datos registrados sobre accidentalidad. El uso indebido del teléfono móvil mientras se conduce es una causa cada vez más frecuente en los accidentes de tráfico registrados. Por ello es preciso abordar este tema y endurecer las sanciones para concienciar y crear un efecto disuasorio. Sin embargo, el RACVN considera que, aunque la sanción debe endurecerse, es preciso mantener distancias punitivas con otras cuestiones que son consecutivas de delito, como la conducción temeraria o bajo los efectos del alcohol y las drogas.

5.2.- SE SUPRIME LA NORMA QUE PERMITÍA REBASAR EN 20KM/H LA VELOCIDAD MÁXIMA GENÉRICA PARA ADELANTAR

Hasta ahora, la norma permitía rebasar en 20km/h la velocidad máxima genérica para adelantar. Sin embargo, esta cuestión hasta ahora generaba mucha controver-

sia, principalmente por desconocimiento. El club automovilista considera que ese pequeño exceso no genera, por lo general, situaciones de peligro explícitas. Sin embargo, de manera contraria, ese pequeño exceso de velocidad sobre el límite genérico permite realizar adelantamientos en menor tiempo, recorriendo una menor distancia y por lo tanto, de manera más segura. Además, debemos tener en cuenta que, tanto los cuentakilómetros de los automóviles, como los utilizados por los dispositivos de los radares no son exactos al 100% y pueden tener un margen de error. Este pequeño margen de 20km/h podría compensar ese desfase entre los cinemómetros y los velocímetros de los vehículos. Según la DGT, el citado margen incitaba a superar los límites de velocidad. Sin embargo, el RACVN teme que el endurecimiento de la medida pueda convertirse en un aliciente más para convertir muchos radares o controles de velocidad en meras fuentes de recaudación, en vez de elementos disuasorios.



5.3.- REGULACIÓN DE LOS PATINETES ELÉCTRICOS

El Real Decreto que regula esta norma (RD 970/2020, de 10 de noviembre) aparece publicado en el Boletín Oficial del Estado el 11 de noviembre de 2020 y ha entrado en vigor el 2 de enero de 2021.

La DGT ha homogeneizado los criterios para los vehículos de movilidad personal, prestando una especial atención a los patinetes eléctricos. Este tipo de vehículos que han irrumpido con fuerza en los núcleos urbanos hasta el momento han estado regulados por ordenanzas municipales. De hecho en los últimos informes del RACVN se contemplaba esta cuestión como necesaria y urgente. El club automovilista recordaba que, dado que la movilidad es cambiante y que surgen nuevas formas de movilidad, el Código de Circulación también debe cambiar, adaptarse y tomar en consideración estos vehículos, garantizando la seguridad y la coexistencia de todas las formas de movilidad.

La DGT prohíbe su uso en aceras y zonas peatonales, así como en vías interurbanas, túneles, travesías y autopistas y autovías. Asimismo, la DGT tiene previsto establecer un certificado de circulación de carácter obligatorio que acredite que el vehículo cumple con la normativa y los requisitos técnicos pertinentes.

El RACVN considera la medida acertada y oportuna. Para el club es necesario establecer una norma clara y homogénea para las nuevas formas de movilidad. Asimismo, considera que se debe extrapolar la medida al colectivo de patinetes, patines, skates y

bicicletas. Precisamente, este último medio se quiere fomentar como transporte urbano sostenible y de hecho está experimentando un crecimiento en su uso. Sin embargo, el RACVN considera que todavía hay muchos vacíos legales que deben ser abordados. Además, el club ha apreciado numerosas situaciones de incumplimiento de la norma (por desconocimiento, permisibilidad o sensación de impunidad), como circular por las aceras con este medio, zigzaguear en los pasos de peatones entre las personas o saltarse semáforos, poniendo en peligro su propia seguridad y la de otros usuarios. El RACVN recuerda que el desconocimiento de la norma no exime de su cumplimiento, pero no estaría de más definir claramente las normas específicas e informar sobre las mismas mediante campañas.

El RACVN considera que este tipo de vehículos deberían circular de manera obligatoria por los carriles-bici allí donde existan (por la calzada, sólo si no existen y nunca por la acera). De manera excepcional se podrían diferenciar los patinetes eléctricos en dos categorías en función de la potencia y velocidad. Los más potentes deberían ir por la calzada, mientras que los segundos deberían ir por los carriles-bici. En ningún caso, al igual que los automóviles, deben circular por los carriles taxi-bus. El RACVN ha detectado casos en los que son incluso los propios agentes de tráfico los que incitan o recomiendan a los usuarios de estos colectivos a que circulen por este tipo de vías, en vez de por la calzada convencional o por los carriles taxi-bici. Aunque el club entiende que se hace con buena intención (procurar a estos colectivos vulnerables





unas zonas con menor intensidad de tráfico), además de estar prohibido, puede ser hasta más peligroso debido a que los vehículos de grandes dimensiones que circulan por estas vías, son más pesados y voluminosos y no tienen la misma capacidad de frenado o de esquivar, en su defecto, a estos usuarios, que la de un vehículo convencional.

5.4.- CAMBIOS Y NOVEDADES RELATIVOS AL SISTEMA DEL CARNÉ POR PUNTOS

La DGT incluye cambios en la forma de recuperación de los puntos del carné, entre las novedades para 2021.

- La reforma unifica en dos años el plazo que habrá de transcurrir sin cometer infracciones para recuperar el saldo inicial de puntos, periodo que ahora varía en función de la gravedad de la infracción cometida.

- Se introduce la posibilidad de recuperar dos puntos del carné por la realización de los cursos de conducción segura certificados por la Dirección General de Tráfico. Una orden ministerial desarrollará los requisitos necesarios y las condiciones que deben cumplir. Estos cursos no tienen nada que ver con los actuales cursos para recuperar puntos denominados de "sensibilización y reeducación". La nueva norma contempla los cursos de conducción segura que ofertan distintas asociaciones, marcas de coches, etc.

- Tal y como se describe en el apartado 5.1 de este informe, se endurece la sanción por el uso indebido del móvil. Se pasa de 3 a 6 puntos de carné.

- El uso de dispositivos de intercomunicación (no autorizados) en los exámenes de conducir estarán sancionados con 500€ y un plazo de 6 meses sin poder presentarse al examen.

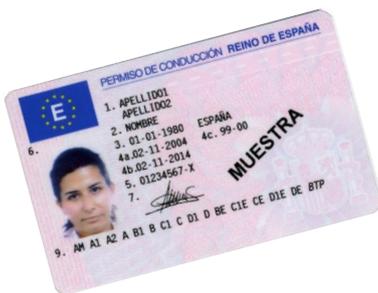
- Llevar en el vehículo (aunque no estén en marcha o no los utilizemos) aparatos de detección de radares o cinemómetros pasará a considerarse una infracción grave, con sanción económica de 500€ y pérdida de tres puntos.

El RACVN no comparte esta medida. Si la compra de estos dispositivos es legal, no se puede prohibir llevarlos en el automóvil. Si se pretende prohibir su uso e incluso su transporte, se debería prohibir directamente su venta.

- El no uso de elementos de seguridad como el cinturón, los sistemas de retención infantil y otros elementos de protección obligatorios, conllevará una mayor pérdida de puntos. Hasta ahora eran 3, pero con la nueva norma se elevan a 4.

- Además, las empresas que requieren de conductores profesionales (de personas y/o de mercancías) podrán acceder al registro de conductores para verificar si el permiso de conducción de sus empleados está o no en vigor.

Al RACVN le parece correcto que, una década después de la puesta en marcha del carnet por puntos, el sistema sea actualizado y revisado. Considera positivo que se unifique el criterio de recuperación de puntos. No obstante, el club automovilista echa en falta que se tome en consideración una medida que premie e incentive a los buenos conductores con un saldo mayor de puntos. Actualmente los buenos conductores sólo pueden optar a los 15 puntos, aunque nunca hayan sido sancionados.





20
km/h

para las vías en las que estén unificadas calzada y acera.



30
km/h

para las vías con un solo carril por sentido.



50
km/h

para las vías de dos o más carriles por sentido.

Imagen: DGT (revista DGT Seguridad Vial)

5.5.- CAMBIOS EN LOS LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y TRAVESÍAS

Al igual que el apartado 5.3 de este informe, los cambios en los límites de velocidad en áreas urbanas la regula el RD970/2020 que apareció publicado en el BOE el 11 de noviembre de 2020. La norma de los patinetes eléctricos entró en vigor el 2 de enero. Sin embargo, los cambios relativos a los límites de velocidad se harán efectivos seis meses después de la publicación en el BOE. Es decir, el 11 de mayo de 2021.

La DGT establece nuevos límites genéricos de velocidad en vías urbanas en función del tipo de vía:

- a) 20km/h para vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.
- b) 30km/h para vías de un carril por sentido de circulación.
- c) 50km/h para vías de dos o más carriles por sentido de circulación.

El RACVN se ha mostrado muy crítico con las restricciones generalizadas de velocidad en núcleos urbanos. Para el club, con el pretexto de reducir las emisiones de gases y garantizar una mayor seguridad, las medidas logran un efecto contrario y buscan disuadir el uso del transporte privado, haciéndolo más lento y molesto, sin atender a las necesidades de los usuarios.

El club automovilista ha defendido que es necesario adecuar la velocidad en función de las características y circunstancias concretas de cada vía para garantizar la seguridad de todos los usuarios, pero también

la fluidez del tráfico. A diferencia de las limitaciones generalizadas impuestas por el Ayuntamiento de Bilbao, las que propone la DGT son algo más precisas, porque diferencia distintos tipos de vía y adecúa la velocidad máxima en función de sus características. Sin embargo, el RACVN no está a favor de que se aplique medidas restrictivas en todas las carreteras de una determinada modalidad. El club automovilista considera que lo más acertado sería realizar un análisis exhaustivo de cada vía y tramo y con ello reducir los límites de velocidad en aquellos lugares en los que se dan circunstancias de peligro. Aunque la norma de la DGT no es igual que la de Bilbao, el RACVN se muestra expectante por ver cómo se aplica esta norma en los municipios, si regulan en función de la norma de la DGT o si la utilizan como pretexto para implementar reducciones generalizadas como las de la capital vizcaína.

5.6.- CAMIONES: PUEDEN CONDUCIR LOS MAYORES DE 18 AÑOS

Ante la falta de profesionales, se reduce la edad mínima exigible para conducir camiones a los 18 años, frente a los 21 que se fijaba hasta ahora. Es necesario aprobar el Certificado de Aptitud Profesional (CAP).

El RACVN considera acertada la medida. La norma, antes y ahora, exige que los alumnos estén en posesión del carné de conducir automóviles (permiso B). El RACVN califica como muy necesario este requisito, porque garantiza que las personas que vayan a ponerse al volante de un camión cuenten con experiencia previa de circulación de automóviles.

5.7.- LA BALIZA LUMINOSA V-16 ¿SUSTITUTA DE LOS TRIÁNGULOS?

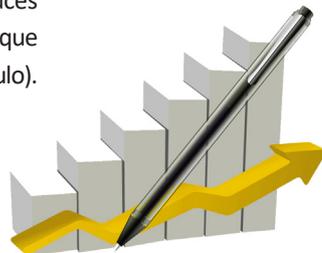
La DGT ha aprobado el uso de la baliza luminosa o dispositivo de señalización V-16. Ya se puede utilizar, en combinación con los elementos habituales de seguridad (chalecos, triángulos y luces de emergencia del vehículo). La previsión es que este elemento acabe por sustituir a los triángulos y que pase a ser obligatorio a partir del 2 de enero de 2024. En un periodo transitorio, en primer lugar se permite su uso en combinación del resto de elementos. Posteriormente se podrá utilizar como alternativa a los triángulos y finalmente su uso será obligado, pasando a ser sustitutivo de los triángulos.

El RACVN considera interesante este dispositivo, pero no como sustitutivo de los triángulos, sino como complemento. Los triángulos han de colocarse a 50 metros de distancia y deben ser visibles a una distancia de al menos 100 metros. Sin embargo, la baliza luminosa V-16 se coloca sobre el vehículo (tiene gran visibilidad porque emite destellos de luz), pero es perfectamente complementaria ya que con los triángulos se avisa con antelación y distancia, y con la baliza se informa del lugar exacto en el que está detenido el vehículo (junto a las luces emergencia y a los chalecos reflectantes que deben llevar las personas al salir del vehículo).

5.8.- SUBIDA DE LOS IMPUESTOS DE LOS SEGUROS DE VEHÍCULOS

Tras 20 años sin modificaciones, el Gobierno ha modificado el tratamiento fiscal de los seguros con el objetivo de obtener una mayor recaudación. Se estima que las primas de seguro suban entre el 6 y el 8% y que la medida afecte al 95% de los hogares. Respecto al sector de los seguros de vehículos, se estima la subida será de aproximadamente 8 euros de media por vehículo.

El RACVN no comparte esta medida que, una vez más, castiga a los conductores y los usuarios en general (ya que la subida afecta también a prácticamente todos los ramos excepto los de salud y vida). Estamos atravesando un momento especialmente complejo por la pandemia que nos sitúa ante una nueva crisis económica y que afecta al conjunto de la sociedad y especialmente a las economías familiares y a las pequeñas empresas. Estas subidas de impuestos, que se suman a las nuevas cargas fiscales por la compra de vehículos nuevos, no hacen sino castigar a las familias, especialmente a las más vulnerables. Además, se trata de otra medida negativa que perjudica al sector de la automoción y que no ayuda a defender a la industria en nuestro país.



5.9.- INCREMENTAR FISCALMENTE EL PRECIO DE LOS VEHÍCULOS NUEVOS CON LA NORMA WLTP

El 1 de enero entró en vigor la nueva normativa de homologación de medición de emisiones en vehículos nuevos.

Conocida como WLTP (World Harmonized Light-duty Vehicle Test Procedure), la nueva norma establece un sistema estandarizado de medición y homologación de vehículos en base a sus emisiones, que se diferencia del sistema anterior NEDC (New European Driving Cycle), por ser más exhaustivo y sobre todo por acercarse más a las emisiones reales que emiten los vehículos. La medida afecta a toda Europa, pero los países la están afrontando de distinta manera a efectos de fiscalización. Portugal, Francia e Italia han adecuado su normativa fiscal para que ésta no se traduzca en una subida de impuestos con la entrada en vigor de la WLTP. Sin embargo, en España no se ha realizado ningún ajuste y, por lo tanto, aproximadamente el 40% de los vehículos nuevos que se vendan desde 2021 incrementarán su precio en torno a un 5%.

El RACVN no comparte la medida y la considera errónea y muy perjudicial. Pone en riesgo la renovación del parque de vehículos. Fomenta que haya un parque de vehículos más envejecido, más contaminante y menos seguro. Perjudica duramente al sector del automóvil, a la economía y los trabajadores.

* Las medidas de los puntos 5.8 y 5.9 no son competencia de la DGT. Se trata de medidas tomadas por la DGT, sino por el Gobierno de España.



AMPLIAS GARANTÍAS Y COBERTURAS FLEXIBLES

SEGURO PARA MOTO



www.racvn.net



6.- CONCLUSIONES



RAC
VASCO NAVARRO

6.- CONCLUSIONES

2020 ha sido un año condicionado por la pandemia, por la presencia del coronavirus, los confinamientos domiciliarios y las consecuencias económicas derivadas. El sector del automóvil y de la seguridad vial también han estado condicionados por esta realidad.

6.1.- VÍCTIMAS MORTALES

La pandemia ha acentuado la tendencia de los últimos años. Es decir, la reducción de las víctimas en la carretera. Si en 2019 se logró alcanzar el mínimo histórico en el ámbito estatal, la pandemia y la reducción de los desplazamientos asociada han influido en que se reduzcan nuevamente el número de víctimas hasta alcanzar un nuevo récord histórico.

Durante el año 2020, en todos los territorios que contempla el RACVN en su informe (País Vasco, Navarra y el conjunto de España), han fallecido menos personas en accidente de tráfico que durante el año anterior.

Un año más, se repite el perfil tipo de fallecido por accidente de tráfico que ha descrito el RACVN en anteriores informes: Varón, conductor de automóvil, de mediana edad y que sufre una salida de vía en una carretera convencional (fuera de autopistas o autovías), motivada por un despiste, siendo la única persona fallecida en el siniestro.

Los datos establecen las autopistas y autovías como vías más seguras frente a las carreteras convencionales (entre el 75 y el 90% de los fallecidos se producen en las vías convencionales).

Asimismo, el vehículo implicado en un mayor número de siniestros es el automóvil. Sin embargo, es lógico debido a

que se trata del vehículo más frecuente en las carreteras, con diferencia (véase página 29: parque de automóviles según el último censo completo publicado por la DGT: 2019).

Pese a los retos pendientes, cada vez menos fallecidos en las carreteras

Tomando en consideración periodos amplios de tiempo, se constata una disminución progresiva en el número de fallecidos en accidentes de tráfico, aunque contamos con un parque excesivamente envejecido y unas carreteras que necesitan de mayores inversiones en mantenimiento. Debemos tener en cuenta que los vehículos de hace dos décadas comenzaban a tener en mayor medida elementos de seguridad como los airbags, ABS, controles de tracción, deformación programada, etc, que suponían un punto de inflexión en materia de seguridad. Resultan más seguros que los de generaciones anteriores. Sin embargo, el envejecimiento del

parque juega en contra de la efectividad de estos sistemas que como todo, se van deteriorando. Además, se han producido grandes mejoras en materia de seguridad. Sistemas como el carnet por puntos, las campañas de concienciación y los controles de carretera (relacionados con la velocidad y el consumo de alcohol y drogas) también han contribuido a que se produzca una disminución progresiva de víctimas mortales.

Por lo tanto, el RACVN incide en que, aunque la causa más frecuente de los accidentes sea el factor humano, no se pueden obviar otros factores fundamentales que inciden en la seguridad vial. El RACVN destaca dos grandes asignaturas pendientes: el estado de las carreteras y el envejecimiento de vehículos. Si fuésemos capaces de renovar el parque de vehículos y mejorar el estado de las carreteras y la señalética, estos factores incidirían notablemente en la reducción de accidentes mortales.



6.2.- VENTA DE VEHÍCULOS

El sector del automóvil acumula dos años seguidos de caídas de ventas. 2018 fue el último año que cerró en positivo (aunque su último cuatrimestre experimentase una caída). Las restricciones al uso del automóvil y la amenaza constante de subidas en el precio de combustibles, compra de vehículos nuevos y otras posibles nuevas restricciones han propiciado que el mercado se ralenticé peligrosamente. La pandemia y sus consecuencias económicas han acentuado esta caída que resulta peligrosa para el mantenimiento de miles de puestos de trabajo asociados a este sector.

Por tipos de combustibles, en términos porcentuales **los vehículos de combustión han experimentado caídas notables en las ventas, especialmente los de gasolina** (entre un 34% y un 43% de caída, según territorio), **mientras que los automóviles del grupo “resto” (híbridos, eléctricos y gas) han crecido de manera significativa** (entre un 26% de España y un 68% registrado en el País Vasco). Aunque las ventas de automóviles de gasolina hayan caído con más fuerza que las de diésel, el primero sigue ostentando la primera plaza en cuota de mercado (más de la mitad de las ventas, tanto en el País Vasco, como Navarra y el Estado), seguido por el diésel que no logra recuperar la primera plaza y muy de cerca los del conjunto del grupo “resto”. Dentro del grupo “resto”, los híbridos son los que han experimentado mayores subidas en las ventas, seguidos por los eléctricos, frente a los de Gas, cuyas ventas han decrecido excepto en el País Vasco. En el caso de los eléctricos, aunque el porcentaje de crecimiento es significativo, el incremento en unidades vendidas sigue sin ser muy representativo.

A tenor de estos datos, **el RACVN augura un futuro en el que las tecnologías híbridas se generalicen haciendo desaparecer las motorizaciones diésel y gasolina convencionales. Es decir, todos los vehículos de gasolina y diésel nuevos tendrán implícito algún tipo de hibridación.** Los vehículos eléctricos (pese a las limitaciones que todavía tienen y las cuestiones no resueltas) seguirán experimentando crecimiento de ventas, pero estarán destinados a usos específicos, principalmente urbanos. En definitiva, los gasolina y diésel no van a desaparecer, sino que van a evolucionar, como en su día lo hicieron de los motores de carburación a los de inyección.

Los SUV han representado más del 50% de las matriculaciones en 2020.

El modelo más vendido en España, el País Vasco y Navarra ha sido el Dacia Sandero y las marcas Seat, Peugeot y Volkswagen, respectivamente.

Bajan las ventas de vehículos de gasolina y diésel pero suben las del grupo “resto”, sobre todo las de híbridos.

El RACVN destaca que, en un futuro próximo, todos los vehículos de gasolina y diésel nuevos tendrán implícito algún tipo de hibridación.

Por tipo de vehículo, **el segmento más vendido ha sido el SUV (pequeño, mediano y grande), que acentúa su tendencia respecto a los ejercicios anteriores. Ya representa más del 50% del mercado.** En 2020, **la pandemia ha propiciado que un vehículo de los denominados económicos o “lowcost”, el Dacia Sandero, enca-**

bece las listas de los más vendidos, tanto en el conjunto de España, como en el País Vasco y Navarra, por encima de modelos habituales del ranking, pero con precios de adquisición mayores (Seat León, Ford Focus, etc). También ha liderado el ranking guipuzcoano y vizcaíno. La excepción ha sido Álava, donde el Tucson de Hyundai ha sido el más vendido.

Por marcas, Seat continúa liderando el mercado en España, mientras que en el País Vasco y en Navarra, las marcas más vendidas han sido Peugeot y Volkswagen, respectivamente. Por territorios del País Vasco, Peugeot ha encabezado el ranking en Álava y Vizcaya, mientras que en Guipúzcoa ha sido Volkswagen la marca más vendida.

El RACVN considera erróneas y peligrosas las restricciones al uso del automóvil privado y las nuevas cargas fiscales. Hacen que los usuarios alarguen la vida de sus viejos automóviles más contaminantes y menos seguros e inciden en el mercado de vehículos haciendo que bajen las ventas. El RACVN considera que España debería seguir los pasos de sus países vecinos y adecuar la nueva norma de emisiones para que no se traduzca en mayores impuestos a la compra de vehículos nuevos: impuestos disuasorios.

Según datos de la DGT, España cuenta con un parque de casi 35 millones de vehículos. Aproximadamente dos de cada tres vehículos son automóviles turismos. El País Vasco cuenta con el 4% del total de los vehículos de España y Navarra, con el 1,37%.

La edad media del parque automovilístico ronda los 13 años. Creció de 12,3 a 12,7 entre mediados de 2019 y mediados de 2020. El 65,9% de los turismos que circulan actualmente tienen más de 10 años. La edad media del vehículo de segunda mano que se vende en España ha alcanzado los 11,1 años y se incrementa hasta los 12,1 si

la transacción se realiza entre particulares. De hecho, **el 56% de las transacciones se realizan entre particulares que venden vehículos con una edad media de 12,1 años**. Pese a los planes de renovación, la pandemia y las restricciones al uso de

vehículos ha propiciado que los automovilistas busquen una opción económica “para salir del paso”. Por último, la opción del coche más económico (el de más de 15 años), supone el 34% del total del mercado de segunda mano.

El RACVN considera erróneas las restricciones al uso del automóvil privado y las nuevas cargas fiscales. Hacen que los usuarios alarguen la vida de sus viejos automóviles más contaminantes y menos seguros.

España cuenta con un parque de vehículos de 34,34 millones, de los cuales 24,5 son turismos. El País Vasco, 1,38 millones de vehículos, de los cuales 1,01 son turismos y Navarra 471.000 y 332.000 turismos.

La edad media del parque de automóviles ronda los 13 años de edad. El 65,9% de los turismos tienen más de 10 años.



6.3.- CARBURANTES

Pese a los anuncios de nuevas cargas fiscales, que por el momento no se van a aprobar, los precios de los carburantes encadenan dos años seguidos con bajadas de precios. En este caso, la pandemia también ha incidido en la bajada de los precios debido a una menor demanda de combustible por las restricciones y confinamientos. Así, respecto al 2019 la bajada se ha acentuado. La caída del precio de los combustibles en 2020 ha sido de entre 11 y 14 céntimos por litro. El precio medio del diésel ha caído un 11,8%, mientras que el de la gasolina ha sido de aproximadamente un 8% (promedio de 95 y 98 octanos).

En el informe de 2019, el RACVN destacaba que todavía quedan muchas cuestiones sin resolver sobre la electrificación de vehículos. Un año después, el RACVN

sostiene la misma opinión ya que considera que siguen sin resolverse muchas cuestiones que hacen que la electrificación total del parque de vehículos resulte un planteamiento a más largo plazo. Seguimos sin ver una ambiciosa red de recarga en las ciudades, ni unas infraestructuras de obtención de electricidad renovable que garantice la electrificación del parque.

Pese a ello y a tenor de los datos, el RACVN considera que a medio plazo los eléctricos aumentarán sus ventas (tal y como ha sucedido en 2020), pero no serán los vehículos que abarquen las mayores cuotas de mercado, sino que serán complementarios, centrados especialmente en la movilidad urbana. Sin embargo, los híbridos prometen ser la alternativa a corto plazo. No se trata de un cambio sustancial respecto a los vehículos de combustión actuales, sino de una evolución de los mismos. Es decir, los

vehículos gasolina y diésel van a seguir comercializándose pero, de una u otra manera, serán hibridados. Esta cuestión choca con el planteamiento gubernamental de prohibir la venta de vehículos de combustibles fósiles (porque los híbridos también lo son) a partir de 2040 y su circulación a partir de 2050.

La pandemia ha incidido en el precio de los carburantes, que encadenan dos años seguidos de bajadas de precios.

El RACVN alerta sobre las posibles consecuencias de nuevas cargas fiscales a los carburantes.

Todavía quedan muchas cuestiones sin resolver sobre la electrificación masiva del parque de vehículos.

6.4.- PROPUESTAS DEL RACVN Y CUESTIONES PENDIENTES DE RESOLVER

Un paso más en la regulación de las nuevas formas de movilidad

Con el comienzo del año 2021 se pone en marcha una de las demandas del RACVN, como es la regulación homogénea y de ámbito estatal de las nuevas formas de movilidad y los patinetes eléctricos (su normativa específica, por dónde deben circular, cómo, qué elementos deben llevar, etc). A partir de ahí, **el club automovilista considera que se debe seguir trabajando en revisar y actualizar el Código de Circulación para evitar que se den circunstancias confusas, vacíos legales y sobre todo, definir cuáles son los derechos y obligaciones de todos los colectivos partícipes de la movilidad.** El punto de partida debe ser el propio Código de Circulación. Primero se debe analizar el marco legal, después adecuarlo para formar e informar sobre el mismo y en última instancia, sancionar.

Renovación y mejora de las carreteras

Aspectos como la necesidad de renovar el parque de vehículos y el estado de las carreteras y marcas viales (que inciden directamente en la seguridad de las personas) son cuestiones pendientes de realizar y que cada año el RACVN incluye en este apartado. De hecho, en esta ocasión, el club automovilista considera que se ha perdido una gran oportunidad para trabajar en la renovación y mantenimiento de las carreteras (durante el

confinamiento con una densidad de tráfico prácticamente inexistente). El RACVN se refiere a una mejor iluminación de las vías, a la mejora de las señales y marcas viales (por una colocación confusa y por el deterioro por el paso del tiempo) y también los guardarraíles y el pavimento.

Renovación de un parque de vehículos que no para de envejecer

El RACVN considera que la situación relativa al parque de automóviles, su envejecimiento y la venta de nuevos vehículos se ha agravado con la pandemia y con las sucesivas medidas y anuncios de restricciones. **La subida de impuestos que ha comenzado en 2021, aplicada a la mayoría de vehículos nuevos, supone un duro golpe a un sector.** El RACVN considera que España debería seguir los pasos de países europeos, como Francia o Portugal, que con la entrada de la norma WLTP no han incrementado fiscalmente el precio de los vehículos nuevos.

La nueva carga fiscal española disuade de comprar un vehículo nuevo y hace que los usuarios alarguen la vida de su viejo automóvil más contaminante y menos seguro. Afecta a las ventas y al sector en su conjunto que genera miles de puestos de trabajo y riqueza en el país.

Añadiendo cada vez más dificultades no se puede poner en marcha una transición hacia vehículos cada vez más respetuosos con el medio ambiente y con un horizonte cercano libre de emisiones. El sector debe compensar las inversiones y el esfuerzo que está realizando con ventas y con un mercado estable para ello. A su vez, los usuarios necesitan un contexto seguro, sin incertidumbres, ni penalizaciones fiscales, ni restricciones al uso del vehículo para decidirse a realizar una compra tan relevante como la de un automóvil.



Renovación de un parque de vehículos que no para de envejecer

Remitir la política de criminalización del automóvil

Unificar los criterios de contabilidad y registro de fallecidos por las distintas direcciones de tráfico e instituciones

PROPUESTAS RACVN

Un paso más en la regulación de las nuevas formas de movilidad

Renovación y mejora de las carreteras

El sistema de carnet por puntos: Que además de sancionar también pueda premiar a los buenos conductores más allá de los 15 puntos

Un límite de velocidad adecuado a cada lugar y circunstancia, aprovechando las nuevas tecnologías

Preservando el sector del automóvil todos salimos ganando: Los usuarios cuentan con coches más seguros, menos contaminantes y más eficientes. La ciudadanía en su contexto gana en la reducción de emisiones y más seguridad vial. Los fabricantes siguen considerando al país como lugar atractivo para la fabricación, compensan las inversiones, generan riqueza y puestos de trabajo. Y el Estado incrementa sus ganancias cuantas más ventas se produzcan.

Situaciones como la del cierre de la factoría de Nissan en Barcelona no se pueden volver a repetir en ninguna otra factoría del sector del automóvil del país. Los efectos del cierre son más dolorosos para el entorno, el país y los trabajadores y sus familias que para las grandes marcas, a las que trasladar una factoría a otro lugar es una cuestión estratégica y económica. Por ello hay que cuidar el sector y preservar este tejido industrial. La criminalización del automóvil y las trabas a su uso son muy perjudiciales en este sentido.

Por todo ello, **es preciso y urgente poner en marcha un ambicioso plan de renovación de vehículos real y dilatado en el tiempo, con unos objetivos claros y bien definidos y frenar las políticas que sólo generan incertidumbre .**

Unificar los criterios de contabilidad y registro de fallecidos por las distintas direcciones de tráfico e instituciones

El club automovilista considera que sería interesante que los tres organismos acordasen un criterio único a la hora de contabilizar los fallecidos en accidente de tráfico. El RACVN cree que el criterio más exacto y preciso sería la contabili-

zación de los fallecidos en accidente de tráfico a 24 horas, aunque comprende que este criterio resulta especialmente complejo en el caso de la DGT, por abarcar distintos territorios y comunidades autónomas. Sin embargo, considera que no es una labor imposible. Requeriría de la colaboración entre las direcciones provinciales de tráfico y los distintos cuerpos de policía competentes en materia de tráfico y guardia urbana. En el caso de la Comunidad Foral de Navarra, en estos momentos todavía no tiene la competencia de tráfico asumida, aunque se contempla su pronta puesta en marcha, tal y como funciona en el País Vasco. **El RACVN recomienda establecer criterios unificados entre ambas comunidades a la hora de contabilizar los fallecidos (aunque ambas mantengan su independencia y autonomía)** y analizar el perfil de los mismos, el tipo de accidente, dónde ha ocurrido y en qué tipo de vía, etc.

El RACVN agradece a las tres instituciones (Dirección General de Tráfico, Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco y Comunidad Foral de Navarra) el trabajo realizado y la información facilitada para elaborar este documento. En este caso, no se trata de una cuestión pendiente, sino de una oportunidad y una recomendación que realiza el RACVN a las tres instituciones, teniendo en cuenta, además, la transferencia de Tráfico a Navarra.

El sistema de carnet por puntos: Que además de sancionar también pueda premiar a los buenos conductores más allá de los 15 puntos

El RACVN considera que la implantación del carnet por puntos fue una medida positiva para reducir la accidentalidad y el número de fallecidos por accidente de

tráfico. Quizás con el paso del tiempo la medida perdió parte de su efectividad, dado a que los conductores se acostumbraron al sistema y éste perdió su carácter disuasorio. Por lo tanto, la actualización periódica del sistema es necesaria y más cuando se ajusta a la realidad, como el uso indebido del móvil mientras se conduce como causa cada vez más frecuente de accidentes. Sin embargo, **el RACVN echa en falta que el sistema premie a los buenos conductores con un saldo mayor a los 15 puntos.** Si los conductores pueden perder puntos, ¿por qué no ganar más que el tope de 15 puntos por una buena conducción y ausencia de sanciones? **Mientras que la dinámica actual del carnet por puntos tiene un afán disuasorio (no cometer infracciones para no perder puntos), la propuesta del RACVN sumaría una vertiente motivadora. Los usuarios podrían ser premiados por no cometer infracciones. Es decir, se incentivaría una buena conducción.**

Un límite de velocidad adecuado a cada lugar y circunstancia, aprovechando las nuevas tecnologías

El criterio de la DGT de establecer límites distintos en función del tipo de vía en el ámbito urbano es, para el RACVN, más preciso que el que están adoptando algunos municipios, como Bilbao, de

generalizar una velocidad para todas las vías sin atender a sus circunstancias concretas. Sin embargo, el RACVN considera que este criterio tampoco es el más acertado. El club automovilista considera que se debe analizar cada vía y tramo para poder establecer una limitación en cada caso en función de las características concretas. Tras ese análisis se debería reducir la limitación en aquellos lugares en los que se aprecie que existen situaciones de peligro, e incluso adecuar las limitaciones en distintos tramos horarios, en función de los usos y circunstancias de cada momento.

En los ámbitos urbanos, el RACVN recomienda dar un paso más y aprovechar la tecnología para regular elementos como los ciclos semafóricos o los límites de velocidad mediante señales cambiantes (que permitirían, por ejemplo reducir el límite de velocidad en las zonas próximas a colegios en las horas de entradas y salidas de los menores o permanecer todo el rato en verde para vehículos en horas en las que no haya tránsito de peatones, por ejemplo de noche. En esos casos y horarios se podría accionar mediante pulsador el cambio de color del semáforo). **El club automovilista considera que se pueden minimizar las afecciones al tráfico en los municipios mediante parkings disuasorios en zonas estratégicas y bien comunicados y señalizados (y no mediante restricciones). Se trata de dar alternativas**

factibles y atractivas y no establecer restricciones y dificultar la vida de los ciudadanos.

En vías interurbanas, el RACVN insiste en copiar el modelo francés de 130km/h en autopistas y autovías en circunstancias de seguridad. Se trata de un límite que automáticamente se reduce si cambian las circunstancias (precipitaciones, niebla, etc).

Remitir la política de criminalización del automóvil

Hace falta remitir, con carácter urgente y en todos los ámbitos (municipal, autonómico, estatal e incluso a nivel europeo) la política de restricciones y criminalización del uso del automóvil privado. Esta circunstancia está ralentizando peligrosamente la renovación del parque de vehículos, especialmente en nuestro país. Además, está poniendo en peligro el tejido empresarial asociado a este sector. Los usuarios alargan la vida de su viejo automóvil o compran vehículos de segunda mano económicos con años por miedo a nuevas restricciones que les impidan utilizar su vehículo. **No se trata de obviar la necesidad de descarbonización, sino de realizar la transición hacia modelos libres de emisiones de manera coherente, preparando de antemano las infraestructuras y posibilitando e incluso fomentando que los usuarios cambien de vehículo sin temor alguno.**



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 Federación Española de Vehículos Antiguos (FEVA).
- ✓ La Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil (AESVI).
- ✓ El Consejo Asesor de Movilidad del Ayto. de Donostia-San Sebastián.



RAC
VASCO NAVARRO

Asistencia nacional: 943 35 88 80
Asistencia jurídica: 902 520 650
Asistencia extranjero: 0034 943 434 458

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 2020

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

WWW.RACVN.NET

