

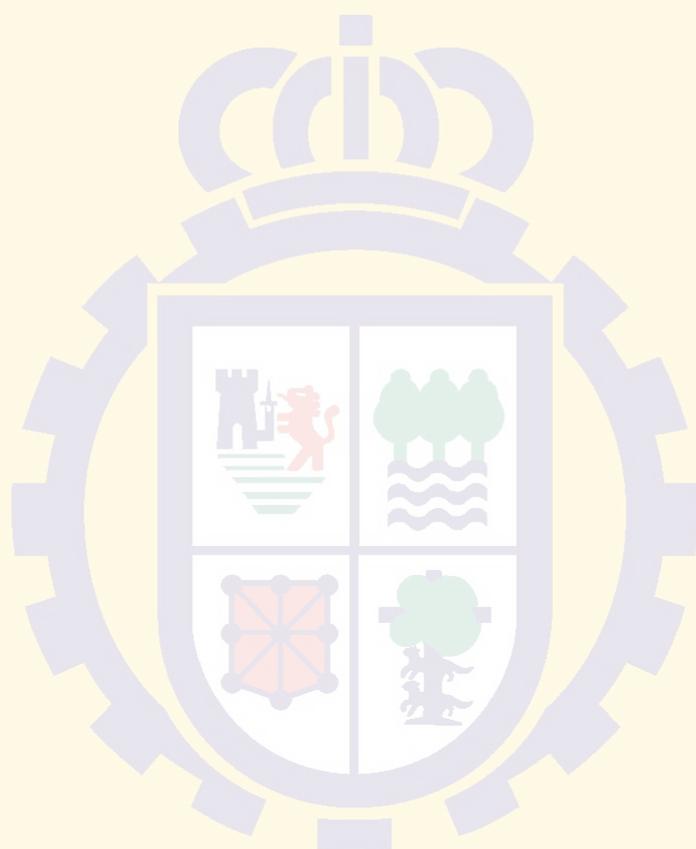
INFORME RACVN: BALANCE DEL AÑO 2022

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

1923-2023: Centenario del RACVN

2022





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 2022	
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 2022	
3.5.1.- AUTOMÓVILES MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA SEGÚN SEGMENTO	
3.5.2.- MARCAS MÁS VENDIDAS EN 2022 (PAÍS VASCO Y SUS TERRITORIOS, NAVARRA Y ESPAÑA)	
3.5.3.- MODELOS MÁS VENDIDOS EN 2022 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 2023 _____ **Pág. 57**

5.1.- NUEVAS SEÑALES DE TRÁFICO

5.2.- ZONAS DE BAJAS EMISIONES

5.3.- NUEVO REGLAMENTO DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS

5.4.- NUEVO CARNET DE CONDUCIR B1

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

7.- CENTENARIO DEL RACVN _____ **Pág. 73**

7.1.- DEPORTE DE MOTOR

7.2.- ACCIONES DEL RACVN DENTRO DE SU FUNCIÓN SOCIAL

7.3.- OTRAS ACCIONES SOCIALES DEL RACVN

7.4.- PARTICIPACIÓN INSTITUCIONAL DEL RACVN

7.5.- CELEBRACIÓN DEL CENTENARIO DEL RACVN





Pedro Martínez de Artola
Presidente del RACVN

El Centenario del RACVN

Comenzamos un año muy especial para el Real Automóvil Club Vasco Navarro (RACVN). En 2023 la institución que presido celebra sus 100 años de historia. En 1923, concretamente, el 25 de noviembre, 167 personas aficionadas al automovilismo iniciaron esta andadura, entonces como Automóvil Club de Guipúzcoa. Poco a poco se fueron incorporando más y más personas: socios, trabajadores, colaboradores y amigos del club. Todos ellos forman parte de la historia pasada, presente y, por supuesto, futura del RACVN. A todos ellos no puedo sino trasladar el agradecimiento por la confianza depositada en el club, por la fidelidad y por formar parte de esta gran familia.

A lo largo de su historia, el RACVN ha sabido adaptarse a los tiempos y a las distintas circunstancias que han ido aconteciendo. Poco o nada tienen que ver los automóviles que se utilizaban hace 100 años con los que hoy usamos a diario los automovilistas. Siempre lo hemos dicho, el automóvil no es un simple medio de transporte, también es el reflejo de cada época y para muchos una gran afición, una pasión y una herramienta que acorta distancias, que aporta libertad individual y colectiva, que nos permite disfrutar, conocer nuevos lugares y que une a las personas, aunque se encuentren en lugares distanciados. La democratización del uso del automóvil ha traído consigo grandes ventajas a la sociedad durante los siglos XX y XXI.

Estamos atravesando un momento apasionante, aunque tam-

bién controvertido, y de una relevancia excepcional en la evolución de los vehículos y del conjunto de la movilidad. En pocos años se están dando pasos agigantados, orientados a la descarbonización y al respeto al medio ambiente en la fabricación, uso y posterior reciclaje de los vehículos y también en los niveles de seguridad y conectividad de los vehículos.

En el futuro próximo son tres las grandes premisas y retos: reducir las emisiones, disminuir el número de heridos y fallecidos en accidentes de tráfico hasta el horizonte de la cifra cero y, por supuesto, afrontar esos retos sin privar a la ciudadanía de las posibilidades de movilidad y libertad que les ha otorgado el automóvil y otros medios de transporte durante el último siglo. El RACVN apoya y comparte esas premisas, como es lógico.

Quiero aprovechar para agradecer a las instituciones y organizaciones (Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco-Trafikoa, Gobierno Foral de Navarra, DGT, ANFAC e Ideauto, CNMC, etc), que todos los años, muy amablemente, colaboran con el RACVN, facilitando datos oficiales que solicita el club. Esos mismos datos que el RACVN recopila y analiza en este informe.

Un año más, no quisiera finalizar sin un recuerdo respetuoso a las víctimas mortales en carretera, a sus familias y allegados.

Salud y feliz 2023



Eduardo Martínez
Director Gerente del RACVN

Un futuro con una movilidad más segura, eficiente y conectada en la que el automóvil seguirá siendo fundamental

El 2022 ha traído consigo la vuelta a la normalidad en nuestras rutinas y desplazamientos. Precisamente el 2022 parecía estar llamado a ser un año de cierta tranquilidad, de recuperación de nuestras vidas tras dos años de limitaciones derivadas de la pandemia. Sin embargo, el año que hemos cerrado ha traído consigo una subida de precios de energías y de todos los bienes en general derivada de la guerra en Ucrania. El sector del automóvil no es ajeno a esto. La subida generalizada se ha materializado en la adquisición de vehículos nuevos, en los recambios y por supuesto, a la hora de ir a repostar. Mientras tanto, seguimos sin atisbar un futuro claro sobre las futuras fuentes de energía que empleen las distintas formas de movilidad. Pese a los avances en electrificación todavía quedan muchas dudas por responder y muchas cuestiones por resolver. Quizás un contexto tan preocupante y complejo como el actual, podría ser una oportunidad para dar pasos firmes y afianzar la fuente o fuentes de futuro, si verdaderamente se tiene claro cuáles deben ser. Sin embargo, en la práctica vemos que esto no es así y que los avances tecnológicos, las medidas burocráticas y políticas y la proliferación de fuentes de generación y distribución de energía están desacompañadas. El futuro nos dirá cuáles son las soluciones que se implanten, quizás nos sorprendan o sean unas que a día de hoy no se contemplan, pero seguramente sean más eficientes y menos contaminantes.

Al referirme al futuro, quiero reiterar una cuestión a la que ya me referí en el informe del 2021 y en los anteriores informes que no es otra que la puesta en valor del vehículo privado como medio de transporte útil, necesario e insustituible para miles de personas y su combinación y coexistencia con los distintos medios de transporte. No sabemos a ciencia cierta cuál será ese futuro, pero

estamos seguros de que el automóvil es y seguirá siendo un medio de transporte imprescindible e insustituible pese al desprestigio y las trabas que algunos se afanan en atribuirle.

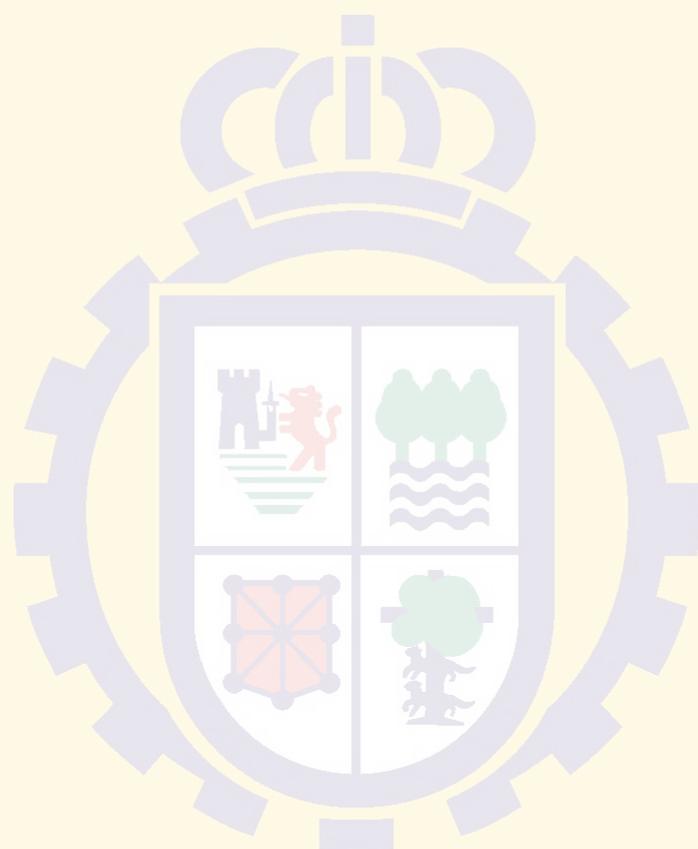
Hace unas décadas la ciencia ficción apuntaba a que en el momento actual no necesitaríamos carreteras, porque los coches, que sí seguirían existiendo, serían voladores. Cuando ese futuro se hizo presente vimos que efectivamente los coches siguen siendo fundamentales en la movilidad pero que no son voladores, sino que siguen siendo terrestres. El transporte aéreo existe desde hace años, pero tiene un cometido diferente. ¿Carreteras? Las necesitamos ahora, tanto o más que antes, pero carreteras seguras.

Por otra parte, las películas y los relatos más futuristas no han pronosticado un futuro en el que la conectividad y los dispositivos multimedia estuviesen tan desarrollados como lo están ahora y fuesen tan prácticos, polivalentes y compactos como puede ser un teléfono móvil. La realidad ha superado a la ficción. En este aspecto entra en valor el dato y la relevancia de su gestión. En la jornada organizada por el RACVN y por la Diputación Foral de Vizcaya en Bilbao el pasado mes de noviembre (El Encuentro Ciudadano con la Movilidad) pudimos comprobar cómo la relevancia de la conectividad, el dato y su gestión van a ser aspectos fundamentales en el desarrollo de la movilidad futura y sobre todo en la seguridad vial.

Así es, la evolución tecnológica y el uso del dato van a ser fundamentales. Dejemos que sea la evolución la que nos sorprenda y nos marque cuál va a ser el futuro próximo. Sin duda, será un futuro con una movilidad más segura, eficiente y conectada en la que el automóvil seguirá teniendo un papel fundamental.



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 2022 recuperamos la libertad de movilidad tras dos años condicionados por la Covid19. El virus nos obligó a cambiar nuestras vidas y hábitos. Aunque el confinamiento domiciliario tuvo lugar en 2020, durante el 2021 también estuvieron vigentes distintas normas para tratar de frenar al virus, como los confinamientos perimetrales o de ámbito municipal o territorial. Por todo ello, resulta fundamental tener en cuenta esta circunstancia si cotejamos cualquier dato de 2022 con el de los dos años anteriores.

Apenas habíamos superado las consecuencias del virus cuando estalló otro problema de consecuencias internacionales y de gran gravedad: la guerra en Ucrania. **En el contexto económico ha supuesto una subida de precios de las energías, los bienes intermedios (componentes) en el sector industrial y también los bienes finales.** Debemos tener en cuenta que Europa tiene una gran dependencia de las energías fósiles de Rusia. El contexto hostil, y las medidas sancionadoras de occidente, han obligado a Europa a dar pasos agigantados para minimizar la dependencia energética de Rusia. Asimismo, durante el 2022 pudimos ver cómo las grandes multinacionales abandonaban sus proyectos, inversiones y

mercado en el país gobernado por Putin. Así pues, la guerra y sus consecuencias económicas han arrebatado el protagonismo al virus y ha protagonizado prácticamente todas las agendas de actualidad y la presencia en los medios de comunicación.

En el sector de la automoción y la movilidad estas circunstancias (la superación de la pandemia y la irrupción de la guerra) han sido muy condicionantes.

Por una parte, hemos recuperado la movilidad tras dos años con limitaciones. Ha subido el número de desplazamientos y con ello, se ha registrado un aumento en la siniestralidad. Por otra parte, a la escasez de microchips y semiconductores que repercutía en la producción automovilística, y con ello en las ventas, se ha sumado la escalada de precios que no ha sido ajena al sector del automóvil (recordando además que veníamos de una subida en el tipo impositivo de la compra de vehículos nuevos). En definitiva, más desplazamientos, más vehículos en la carretera, combustibles mucho más caros, pero menos matriculaciones de vehículos nuevos y, por lo tanto, un envejecimiento mayor del parque de vehículos... La venta de automóviles no termina de recuperarse.

A estas cuestiones se suma una nueva, la

amenaza de restricciones al uso de vehículos (supuestamente a los más contaminantes) en los centros de las ciudades. Todo este cúmulo de circunstancias plantea la hipótesis de que en el futuro más próximo el automóvil retorne a su situación inicial: un medio de transporte prohibitivo (de lujo), limitado a unos pocos afortunados que se lo pueden permitir. Las trabas, cada vez mayores, y la carestía de uso y posesión de vehículos, dificulta su acceso, sin atender a las circunstancias y necesidades de cada persona.



Cartel de la Campaña de Verano 2022.

En 2022 las matriculaciones de automóviles han disminuido. En España se matricularon un total de 813.386 automóviles un 5,4% menos que en el 2021, en el País Vasco 21.948 (un 11,2% menos) y en Navarra 6.329 (un 12,4% menos). Pese a la caída de las ventas, el parque de vehículos no ha dejado de crecer. En concreto creció en 483.579 unidades respecto al 2021, pasando a sumar un total de 35.662.387.

Respecto a las cifras de fallecidos en accidente de tráfico, en 2022 han aumentado en todos los casos salvo en Álava (8 en 2022 y 10 en 2021). Concretamente, en el País Vasco aumentaron en dos fallecidos más (de 42 a 44), en Navarra también (de

25 a 27) y lo mismo ha sucedido en Guipúzcoa y Vizcaya (en ambos casos de 16 a 18). Debemos recordar que en 2020 se alcanzaron las cifras más bajas de fallecidos en carretera en la serie histórica en el Estado, tanto en la época estival como en el conjunto del año (según datos de la DGT), debido a la reducción de desplazamientos por carretera por la pandemia.

Finalizado el 2022, 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 se presentan los citados datos y se contrastan con los años anteriores, realizando así un análisis y exponiendo las conclusiones del club automovilista.

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 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.

El RACVN ha realizado una defensa de los automovilistas en cuestiones como el anuncio de nuevas restricciones en las ciudades y cargas fiscales por uso y posesión de vehículos. El RACVN ha defendido públicamente el derecho a utilizar el vehículo privado como medio de transpor-



El director gerente del RACVN, Eduardo Martínez, y el presidente del club automovilista, Pedro Martínez de Artola, presentaron la Campaña de Verano 2022.

te que resulta imprescindible e insustituible en muchos casos. Frente a las medidas restrictivas, el RACVN apuesta por medidas alternativas como el establecimiento de parkings disuasorios en la periferia y los accesos de las ciudades, conectados con transporte público, para minimizar las afecciones de tráfico y con ello las emisiones y facilitar así la vida de todos los usuarios, tanto para los que necesitan acceder con su vehículo al centro de las ciudades y los que pueden prescindir del mismo.

El RACVN también se ha posicionado en contra del establecimiento generalizado del límite 30km/h en todas las vías urbanas de Bilbao al considerar que perjudica a los automovilistas, que principalmente no utilizan su vehículo por capricho sino por necesidad. El RACVN considera que la medida causa efectos contrarios a los pretendidos. **Asimismo, el club automovilista ha sido muy crítico con las actuaciones que ha llevado a cabo el Ayuntamiento de San Sebastián en materia de movilidad.** Algunas de las más polémicas han sido los cambios de sentido en las calles San Martín y Zubieta que han propiciado la creación de nuevos cruces en forma de "X" y con ellos la creación de intersecciones muy peligrosas para todos los colectivos. El descontento con estas actuaciones no es único del RACVN, sino compartido con los distintos colectivos, ciudadanía y prácticamente todos los grupos políticos de la ciudad, incluidos los socios de gobierno.



Arriba: Foto de grupo del XX Encuentro Ciudadano con la Movilidad. De izquierda a derecha: Ramón Fuentes, solution consultant de KASPBH; Rodrigo Marín, director comercial de TEKNI; Esther Martí, jefa provincial de Tráfico en Vizcaya (DGT); Pedro Martínez de Artola, Presidente del RACVN; Sonia Díaz de Corcuera, directora de Tráfico del Gobierno Vasco; Eduardo Martínez, director gerente del RACVN; Ramón Ledesma, asesor de PONS Mobility; Iago Cabezas, director de Asistencia de CASER, y Juan Carlos Muñoz, director comercial de ARAG. Abajo: cartel del XX Encuentro Ciudadano con el horario de las intervenciones y los ponentes.

XX ENCUESTRO CIUDADANO

El paradigma de la nueva movilidad: innovación, regulación y datos... ¿al servicio del ciudadano?"

NH COLLECTION VILLA DE BILBAO | Gran Vía 87 (Bilbao)

09:30 h RECEPCIÓN DE INVITADOS

09:45 h APERTURA DEL ACTO
 D. Pedro Martínez de Artola, Presidente del RAC Vasco Navarro (RACVN)
 D. Miguel Ángel Gómez Viar, Diputado de Transportes y Movilidad Sostenible (Diputación Foral de Bizkaia)

10:15 h "Difusión de datos para la mejora de la Seguridad Vial: Plataforma DGT 3.0"
 Esther Martí Jiménez, Jefa Provincial de Tráfico de Bizkaia (DGT).

10:35 h "Fabricando la movilidad" - Rodrigo Marín Iniesta, Director Comercial de TEKNI

10:55 h "Tendencias que están cambiando el mundo de la movilidad" - Ramón Fuentes Blanco, Solution Consultant de KASPBH

11:15 h "Gobernanza eficiente de las ciudades: claves regulatorias para una movilidad sostenible y responsable"
 Ramón Ledesma Muñiz, Asesor de PONS Mobility

11:35 h "Asistencia y movilidad" - Iago Cabezas Núñez, Director de Asistencia de CASER

12:05 h CAFÉ

12:30 h MESA REDONDA CON LOS EXPERTOS PARTICIPANTES
 Modera: Itxaki Eguilara Garay, Responsable de Área de Investigación de Tráfico en la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (Tráfico-Ikerketako Arlo-Arduraduna)

13:30 h CLAUSURA DEL ACTO
 D. Pedro Martínez de Artola, Presidente del RAC Vasco Navarro (RACVN)
 Dña. Sonia Díaz de Corcuera, Directora de Tráfico del Gobierno Vasco

24 de noviembre



ORGANIZA



PATROCINA



COLABORA



Durante el año 2022 el RACVN ha realizado las siguientes acciones:

- Consejos de invierno RACVN (destinados a informar a los conductores sobre cómo viajar en condiciones adversas).
- Campaña de verano RACVN (cuestiones a tener en cuenta para viajar durante los meses de verano de manera segura). En 2022 la campaña se ha centrado en los dispositivos electrónicos (teléfono móvil, navegador GPS y dispositivo multimedia del vehículo). Son los mejores aliados pero pueden convertirse en nuestros mayores enemigos al volante si los utilizamos de forma indebida.
- Informe de balance del verano RACVN al finalizar la Campaña (con cifras y conclusiones al cierre de los meses de verano).
- Consejos RACVN para la compra de vehículos o al finalizar el año.
- Asesoría a socios, clientes del RACVN, organismos e instituciones públicas en tráfico, seguridad vial, movilidad, etc.
- Comienza la iniciativa "A quien corresponde RACVN" en la web del club.
- XX Encuentro Ciudadano con la movilidad, organizado en colaboración con la Diputación Foral de Bizkaia, que trató sobre los retos, datos e incertidumbres que plantean la nueva movilidad.

Pruebas deportivas y campeonatos RACVN que se celebraron en 2022:

- XII Travesía Don Bosco de vehículos clásicos en colaboración con el CIFP Don Bosco LHII
- XLIV Subida a Jaizkibel junto a la Escuela Jaizkibel
- XXIV Rallye Vasco Navarro Histórico-Memorial Ignacio Sunzundegui
- IV Rallye RACVN Navarra
- Campeonato Vasco de Rallyes RACVN Rallycar 2022
- Copa RACVN de Rallyes de Tierra 2022
- Copa RACVN de Velocidad 2022

Aspectos relevantes del 2022 en el informe del RACVN

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

Además, el club automovilista quiere analizar varios aspectos relacionados con su campo de trabajo, mediante la recopi-

lación y cotejo de cifras para poder establecer sus propias conclusiones.

Este informe se centra 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 tienen o han tenido relevancia durante el 2022.



La XXIV edición del Rallye Vasco Navarro Histórico-Memorial Ignacio Sunzundegui se celebró el 22 de octubre de 2022.

El RACVN agradece el trabajo realizado por la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (Trafikoa), por la Dirección General de Tráfico (DGT) y por el Gobierno Foral de Navarra. El club automovilista quiere destacar la buena disposición de las tres instituciones que han facilitado al club automovilista los datos oficiales. El RACVN también agradece a ANFAC, Ideauto y a la CNMC su disposición para facilitarnos información que resulta imprescindible para elaboración de este informe.



1.2.- ASISTENCIAS REALIZADAS POR EL RACVN EN 2022

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
- Segunda opinión mecánica telefónica
- Recursos de multas
- Gestoría del automóvil
- Nuevas coberturas

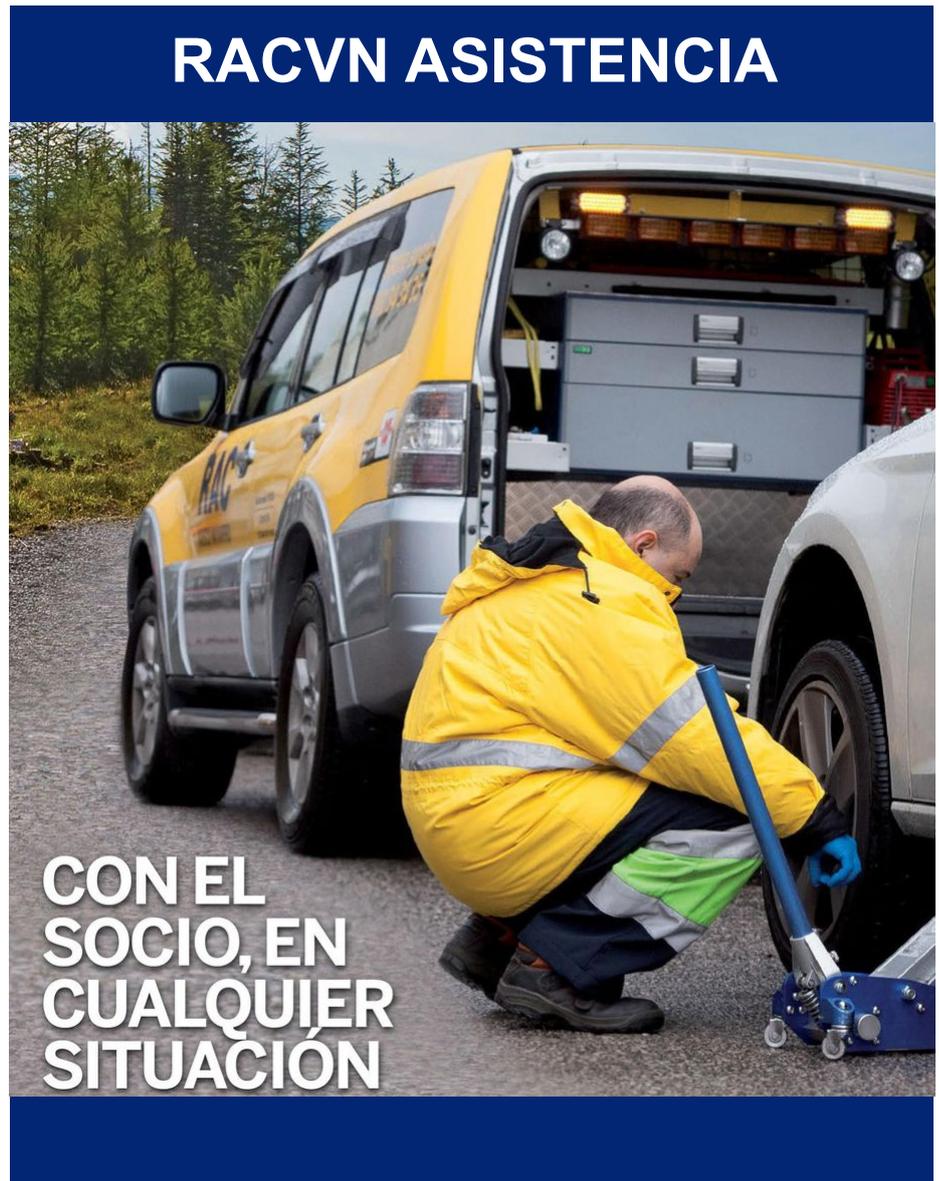
Más información:

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

En este apartado se recogen las asistencias que ha realizado el RACVN durante el 2022. 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 5.156 asistencias en carretera durante el 2022, lo que supone un 1,98% más que en el ejercicio anterior (100 asistencias más que en 2021 y 191 más que en 2020). El aumento se debe principalmente al incremento de los desplazamientos por carretera frente a los dos anteriores ejercicios en los que la movilidad estuvo condicionada por la pandemia (especialmente el año 2020).

Las cinco principales causas de las asistencias a los automovilistas son las mismas que en 2021 y por el mismo orden. Son las siguientes: la batería, que el vehículo se haya parado, ruedas pinchadas, que no arranque y avería en el bloque motor, por ese orden. Entre todas ellas, la causa que encabeza el ranking de las asistencias ha sido la batería de los automóviles con 1.044 asistencias.

También lo fue en los últimos dos años (1.109 en 2021 y 2.383 en 2020). Sin embargo, tal y como se aprecia en los datos, esta causa ha descendido en 65 asistencias respecto al 2021 y en 339 respecto al 2020. Esto se debe fundamentalmente a que durante el confinamiento de 2020 los autos permanecieron varias semanas parados, sin uso, y en muchos casos afectó a las baterías de los vehículos.

TIPOS DE ASISTENCIAS PRESTADAS POR EL RACVN MÁS FRECUENTES

TIPO DE INCIDENCIA	2022		2021		DIFERENCIAS 21-22	
	N.º ASISTENCIAS	% DEL TOTAL	N.º ASISTENCIAS	% DEL TOTAL	DIFERENCIA	DIFERENCIA %
1 Bateria	1044	20,25 %	1.109	21,93 %	-65	-5,86 %
2 Se ha parado	628	12,18 %	483	9,55 %	145	30,02 %
3 Rueda(s) pinchada(s)	528	10,24 %	458	9,06 %	70	15,28 %
4 No Arranca	406	7,87 %	450	8,90 %	-44	-9,78 %
5 Bloque motor	232	4,50 %	225	4,45 %	7	3,11 %
6 Rueda(s) reventada(s)	227	4,40 %	203	4,02 %	24	11,82 %
7 Accidente vehículo	177	3,43 %	179	3,54 %	-2	-1,12 %
8 Bomba de inyección	162	3,14 %	157	3,11 %	5	3,18 %
9 Motor de arranque	160	3,10 %	130	2,57 %	30	23,08 %
10 Avería embrague	149	2,89 %	161	3,18 %	-12	-7,45 %
11 Se calienta	80	1,55 %	80	1,58 %	0	0,00 %
12 Inyectores	69	1,34 %	53	1,05 %	16	30,19 %
13 No entran marchas	64	1,24 %	59	1,17 %	5	8,47 %
14 Turbo	60	1,16 %	47	0,93 %	13	27,66 %
15 Correa de Servicios	57	1,11 %	60	1,19 %	-3	-5,00 %
16 Correa/Cadena de distribución	57	1,11 %	51	1,01 %	6	11,76 %
17 Radiador roto	48	0,93 %	33	0,65 %	15	45,45 %
18 Sin fuerza	46	0,89 %	56	1,11 %	-10	-17,86 %
19 Echa humo	43	0,83 %	38	0,75 %	5	13,16 %
20 Volante bloqueado	40	0,78 %	49	0,97 %	-9	-18,37 %
* OTRAS	879	17,05 %	975	19,28 %	-96	-9,85 %
TOTAL	5.156	100 %	5.056	100 %	100	1,98 %

Fuente: RACVN

El 20,25% de las asistencias en carretera que prestó el RACVN en 2023 se debieron a la batería de los vehículos, que repite un año más como primera causa.

El RACVN registró un total de 5.156 asistencias en carretera en 2022. Se trata de 100 asistencias más, lo que supone un 1,98% más que en 2021.

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 2022 y 2021. La tercera tabla muestra la variación de datos que se ha dado entre los dos últimos ejercicios.

Durante el 2022, al igual que en los anteriores ejercicios, la mayoría de las asistencias se realizaron en el País Vasco y Navarra (80,74%), frente a las asistencias nacionales fuera de ambas comunidades (17,92%) y las asistencias internacionales (1,349%). En el País Vasco se registraron el 65,77% del total de las asistencias, mientras que en Navarra el 14,97%. Por territorios históricos del País Vasco, Guipúzcoa fue un año más el territorio en el que más asistencias realizó el RACVN, seguido de Vizcaya y Álava.



2022		
LUGAR	TRAMITES	PORCENTAJE
Navarra	772	14,97%
País Vasco	3.391	65,77%
Álava	616	11,95%
Guipúzcoa	1.547	30,00%
Vizcaya	1.228	23,82%
País Vasco y Navarra	4.163	80,74%
Nacional (no Nav ni PV)	924	17,92%
Internacional	69	1,34%
TOTAL	5.156	100%

2021		
LUGAR	TRAMITES	PORCENTAJE
Navarra	777	15,37%
País Vasco	3.447	68,18%
Álava	615	12,16%
Guipúzcoa	1.526	30,18%
Vizcaya	1.306	25,83%
País Vasco y Navarra	4.224	83,54%
Nacional (no Nav ni PV)	792	15,66%
Internacional	40	0,79%
TOTAL	5.056	100%

DIFERENCIA 22-21		
LUGAR	TRAMITES	PORCENTAJE
Navarra	-5	-0,64%
País Vasco	-56	-1,62%
Álava	1	0,07%
Guipúzcoa	21	1,38%
Vizcaya	-78	-5,97%
País Vasco y Navarra	-61	-1,44%
Nacional (no Nav ni PV)	132	16,67%
Internacional	29	72,50%
TOTAL	100	1,98%

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 sanitaria
- ✓ Asistencia en el hogar
- ✓ Asistencia Jurídica-Administrativa
- ✓ Segunda opinión médica en la CUN
- ✓ 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.

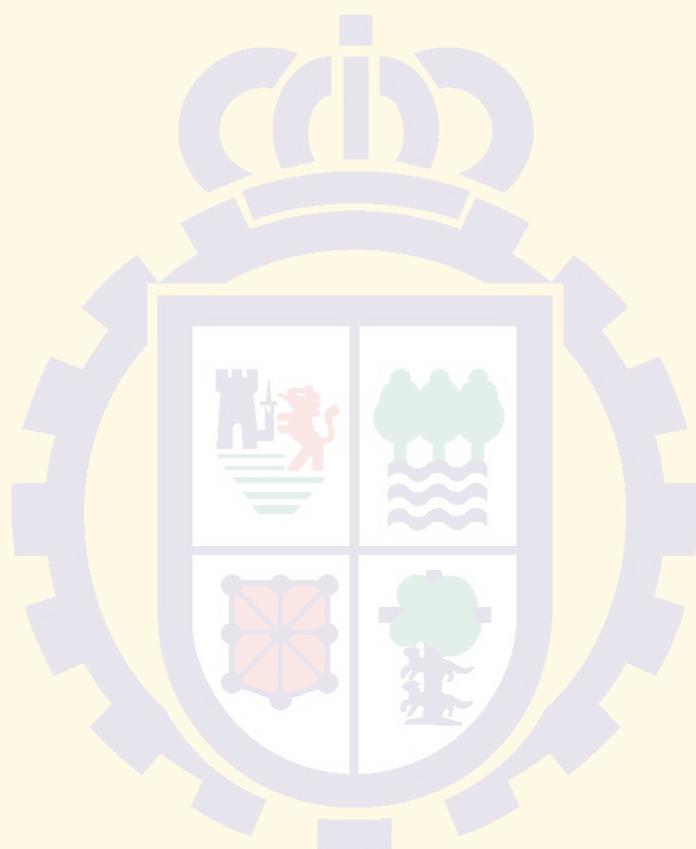
- ✓ Asistencia al vehículo de empresa
- ✓ Asistencia personal
- ✓ Asistencia sanitaria urgente
- ✓ Segunda opinión mecánica al teléfono
- ✓ Asistencia Urgente en Oficinas y Locales
- ✓ Defensa del consumidor

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, y los territorios históricos del País Vasco.

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.

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, también a 24 horas. El RACVN recopila y analiza todos

los datos con los diferentes criterios. No obstante, a fin de evitar confusiones en los datos que vamos a presentar, para que las comparativas puedan ser reales 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 adicional si fuera necesario.



2.1.- CIFRAS DE FALLECIDOS POR ACCIDENTE DE TRÁFICO

En las siguientes tres tablas se incluyen columnas con datos de 2022 y 2021, así como la variación porcentual entre ambas.

FALLECIDOS EN VÍAS INTERURBANAS				
FALLECIDOS	2022	2021	Variación	Variación %
Álava	6	9	-3	-33%
Guipúzcoa	13	10	3	30%
Vizcaya	6	13	-7	-53,85%
País Vasco	25	32	-7	-22%
Navarra	25	23	2	8,70%
España	1145	1004	141	14%

Fuente: DGT

FALLECIDOS EN VÍAS URBANAS+INTERURBANAS PAÍS VASCO				
FALLECIDOS	2022	2021	Variación	Variación %
Álava	8	10	-2	-20%
Guipúzcoa	18	16	2	12,50%
Vizcaya	18	16	2	12,50%
País Vasco	44	42	2	4,76%

Fuente: Trafikoa Gobierno Vasco

FALLECIDOS EN VÍAS URBANAS+INTERURBANAS NAVARRA				
FALLECIDOS	2022	2021	Variación	Variación %
Navarra	27	25	2	8%

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 si la cifra ha disminuido respecto al año anterior y en rojo si ha aumentado. **En general se aprecia un aumento respecto al año pasado, aunque varía según el criterio de conteo utilizado.**

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	62,50%	3	37,50%
	Guipúzcoa	16	88,89%	2	11,11%
	Vizcaya	13	72,22%	5	27,78%
	País Vasco	34	77,27%	10	22,73%
GOBIERNO DE NAVARRA	Navarra	22	81,48%	5	18,52%
DGT	España	906	79,13%	235	20,52%

*En España, según datos de la DGT se desconoce el género de 4 fallecidos (0,35%).

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 y 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 4 (0,35%) del total de los fallecidos. **En todos los casos, la mayoría de fallecidos han sido hombres. Al igual que en 2021 y 2020, aproximadamente entre 6 y 9 de cada 10 fallecidos han sido hombres en todos los casos.**

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

		FALLECIDOS SEGÚN RANGO DE EDAD						
		24 O MENOS AÑOS		ENTRE 25 Y 64 AÑOS		65 O MÁS AÑOS		TOTAL
TERRITORIO	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%
Álava	0	0%	5	62,50%	3	10,00%	8	100%
Guipúzcoa	1	2,27%	14	77,78%	3	5,56%	18	100%
Vizcaya	0	0%	10	55,56%	8	44,44%	18	100%
País Vasco	1	2,27%	29	65,91%	14	31,82%	44	100%
Navarra	3	11,11%	18	66,67%	6	22,22%	27	100%
España	139	12,14%	770	67,25%	227	19,83%	1145	100%

*En España, según datos de la DGT se desconoce (pendiente de confirmación la edad de 9 fallecidos (0,79%).

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 establecer los mismos grupos, 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.**

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	0	0%	8	100%
	Guipúzcoa	7	38,89%	11	61,11%
	Vizcaya	1	5,56%	17	94,44%
	País Vasco	8	18,18%	36	81,82%
GOBIERNO DE NAVARRA	Navarra	5	20%	20	80%
DGT	España	312	27,25%	833	72,75%

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). 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. Un año más, **en todos los casos, 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	62,50%	1	12,50%	2	25,00%
	Guipúzcoa *	10	55,56%	3	16,67%	5	27,78%
	Vizcaya	10	55,56%	0	0,00%	8	44,44%
	País Vasco	25	56,82%	4	9,09%	15	34,09%
GOBIERNO DE NAVARRA		CONDUCTOR		ACOMPAÑANTE		PEATÓN	
	Navarra	18	67%	2	7%	7	26%
DGT		CONDUCTOR		ACOMPAÑANTE		PEATÓN	
	España	813	71%	206	18%	126	11%

Fuentes: DGT, Trafikoa Gobierno Vasco y Gobierno de Navarra

Los datos registrados por la DGT, Trafikoa y el Gobierno de Navarra muestran que la mayoría de los fallecidos han sido personas que viajaban en automóvil, sobre todo conductores.

***Nota aclaratoria:** En el caso de Guipúzcoa la suma de los porcentajes de las 3 columnas da 100,01%. Esto se debe al redondeo, ya que se trata de proporciones con decimales infinitos. Ej: 55,555555...% = 55,56%

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:

Los datos mostrados en la 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. Es una tendencia que se repite respecto a los años anteriores.

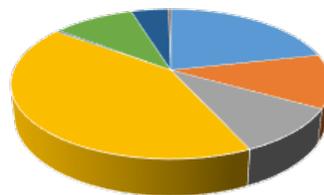
La tabla de la derecha recoge los datos relativos a el número de fallecidos en España (DGT) y las causas de los accidentes.

Se muestra el número de fallecidos en cada tipo de accidente y la parte porcentual que suponen respecto al total de las víctimas mortales registradas. Los datos mostrados son referidos a los fallecidos en vías interurbanas en España, según la DGT. Según los datos, la salida de vía repite un año más como el tipo de accidente mortal más común (41,92% de los casos), seguido a distancia por la colisión frontal (21,57%).

		RELACIÓN FALLECIDOS Y ACCIDENTES		
		FALLECIDOS	ACCIDENTES MORTALES	RATIO
	TERRITORIO			
TRAFIKOA	Álava	8	7	1,14
	Guipúzcoa	18	18	1,00
	Vizcaya	18	18	1,00
	País Vasco	44	43	1,02
GOBIERNO DE NAVARRA	Navarra			
		27	25	1,08
DGT	España	1145	1042	1,10

Fuentes: DGT, Trafikoa Gobierno Vasco y Gobierno de Navarra

Fallecidos según tipo de accidente



- Colisión frontal
- Colisión lateral, frontolateral
- Colisión trasera múltiple
- Salida de vía
- Vuelco
- Atropello a peatón
- Otros
- Pendiente confirmar

FALLECIDOS SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE EN ESPAÑA		
ACCIDENTE	FALLECIDOS	%
Colisión frontal	247	21,57%
Colisión lateral, frontolateral	132	11,53%
Colisión trasera múltiple	115	10,04%
Salida de vía	480	41,92%
Vuelco	4	0,35%
Atropello a peatón	112	9,78%
Otros	52	4,54%
Pendiente confirmar	3	0,26%
Total	1.145	100%

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 España en 2022 y 2021, 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 número y porcentaje entre los dos años. Las cifras aparecen sombreadas en verde si el número de fallecidos ha disminuido respecto al año anterior y en rojo si ha aumentado. 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 de un año a otro, pero que supongan un porcentaje mayor del total que el 2021 o al revés. (Por ejemplo, en el caso de los peatones en España: hay más fallecidos que en 2021 pero suponen un valor porcentual menor del total de víctimas mortales que el ejercicio anterior).



País Vasco

En 2022 el número de peatones fallecidos ha aumentado de manera muy significativa hasta alcanzar la cifra de 15 (1 en 2021, 6 en 2020). Es el colectivo que registra un mayor aumento y también el que más víctimas mortales ha sumado. El atropello de peatones se ha incrementado, especialmente en Vizcaya. El aumento se produce tras la puesta en marcha de la medida 30km/h, lo que evidencia que ésta no funciona y/o que puede ser incluso causante de parte del incremento (por tener que mirar el cuentakilómetros de manera constante y por crear una falsa sensación de seguridad). Asimismo, resulta destacada la cifra de motoristas respecto al total, aunque en 2022, el número de fallecidos pertenecientes a este colectivo haya disminuido respecto al 2021. En concreto, fallecieron 14 motoristas en carreteras vascas (17 en 2021, 9 en 2020, 16 en 2019). Sin embargo, 2022 se ha cobrado la vida de un ciclista (2 en 2021 y en 2020). Es decir, en el País Vasco, el número de fallecidos de prácticamente

todos los colectivos ha disminuido, salvo en el caso de los peatones y los usuarios de los camiones (2 en 2022 y 1 en 2021). El incremento en el número de peatones fallecidos ha sido tan significativo que ha hecho que la suma de colectivos vulnerables (30) haya aumentado en 10 personas respecto al 2021, en 13 respecto al 2020 y representa el 68,18% del total de las víctimas mortales. En el caso de los turismos y otros vehículos como furgones (12), se han registrado 8 fallecidos menos que en 2021 y 13 menos que en 2020 y 2019.

Navarra

En la Comunidad Foral de Navarra, en todos los grupos ha aumentado el número de víctimas mortales respecto al 2021. Los colectivos vulnerables (13) han supuesto el 48% del total de fallecidos y los usuarios de los automóviles el 52%, con 14 fallecidos.

España

La DGT establece una clasificación 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. Además, como novedad se incluyeron a los usuarios de los vehículos de movilidad personal en 2021 (VMP).

En el conjunto de España el número de víctimas mortales ha aumentado en prácticamente todos los colectivos, salvo en el de usuarios de camión de hasta 3.500kg y la categoría "otros", donde han disminuido. También en los usuarios de VMP y ciclomotores. En estos dos casos se ha repetido el mismo número de fallecidos registrados en 2021 (1 fallecido en VMP y 14 en ciclomotores). En el caso de los peatones, aumenta en 13 fallecidos respecto al 2021 (126 en 2022 y 113 en 2021), pero disminuye la cuota porcentual respecto al total de fallecidos registrados en el año (11,28% del total en 2021 y 11% en 2022). Lo mismo ocurre en el caso de los colectivos vulnerables. En 2022 (422) 31 víctimas mortales más que en 2021 (391), sin embargo, la cuota porcentual respecto al total disminuye.

FALLECIDOS EN EL PAÍS VASCO POR TIPO DE TRANSPORTE							
TIPO DE TRANSPORTE	2022		2021		Diferencia	Diferencia %	Variación porcentual respecto al total
	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%			
Peatón	15	34,09%	1	2,38%	14	1400%	31,71%
Bicideta	1	2,27%	2	4,76%	-1	-50%	-2,49%
Motocideta	14	31,82%	17	40,48%	-3	-17,65%	-8,66%
Colectivos Vulnerables	30	68,18%	20	47,62%	10	50,00%	20,56%
Turismos y otros vehículos *	* 12	27,27%	20	47,62%	-8	-40%	-20,35%
Camión *	* 2	4,55%	1	2,38%	1	100%	2,16%
Vehículo agrícola	0	0,00%	1	2,38%	-1	De uno a cero	-2,38%
Total	44	100%	42	100%	2	4,76%	0,00%

* Turismos y otros: Según datos de Trafikoa se corresponde con 10 fallecidos en turismo y 2 en furgón.

* En la clasificación de camión (2) se corresponde 1 camión y 1 tractor-camión.

Fuente: Trafikoa Gobierno Vasco

FALLECIDOS EN NAVARRA POR TIPO DE TRANSPORTE							
TIPO DE TRANSPORTE	2022		2021		Diferencia	Diferencia %	Variación porcentual respecto al total
	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%			
Peatón	7	11%	3	12%	4	133%	-0,89%
Bicideta y VMP	0	0%	2	8%	-2	-100%	-8,00%
Motocideta	6	15%	4	16%	2	50%	-1,19%
Colectivos Vulnerables	13	48%	9	36%	4	44%	12,15%
Turismos y otros vehículos	14	52%	15	60%	-1	-7%	-8,15%
Camión	0	0%	1	4%	-1	100%	-4,00%
Vehículo agrícola (Tractor)	0	0%	0	0%	0	0%	0,00%
Total	27	100%	25	100%	2	8%	0,00%

Fuente: Gobierno de Navarra

FALLECIDOS EN ESPAÑA POR TIPO DE TRANSPORTE							
TIPO DE TRANSPORTE	2022		2021		Diferencia	Diferencia %	Variación porcentual respecto al total
	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%			
Peatón	126	11,00%	113	11,28%	13	11,50%	-0,27%
Bicideta	44	3,84%	31	3,09%	13	41,94%	0,75%
VMP	1	0,09%	1	0,10%	0	0%	-0,01%
Ciclomotor	14	1,22%	14	1,40%	0	0%	-0,17%
Motocideta	237	20,70%	232	23,15%	5	2,16%	-2,46%
Colectivos Vulnerables	422	36,86%	391	39,02%	31	7,93%	-2,17%
Turismos	560	48,91%	486	48,50%	74	15,23%	0,41%
Furgoneta	69	6,03%	54	5,39%	15	27,78%	0,64%
Camión hasta 3.500kg	13	1,14%	14	1,40%	-1	-7,14%	-0,26%
Camión de más de 3.500kg	49	4,28%	32	3,19%	17	53,13%	1,09%
Autobús	11	0,96%	1	0,10%	10	1000%	0,86%
Otros	19	1,66%	24	2,40%	-5	-20,83%	-0,74%
Sin especificar	2	0,17%	0	0%	2	*De cero a 2	*De cero a 2
Total	1145	100%	1002	100%	143	14,27%	0%

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 2022								
	AÑOS DE REGISTRO				DIFERENCIAS 2021-2022		DIFERENCIAS 2012-2022	
	2012	2019	2021	2022	CIFRA	%	CIFRA	%
Movimientos de largo recorrido	364.827.666	427.146.612	393.680.171	439.775.372	46.095.201	11,71%	74.947.706	20,54%
Parque de vehículos	31.203.203	34.434.791	35.178.808	35.662.387	483.579	1,37%	4.459.184	14,29%
Censo de conductores	26.309.230	27.303.561	27.421.829	27.526.671	104.842	0,38%	1.217.441	4,63%
Fallecidos	1.301	1.101	1.002	1.145	143	14,27%	-156	-11,99%

Fuente: DGT

Parque vehículos 2022: dato correspondiente al 31 de octubre de 2022. Censo conductores: dato del 30 de noviembre de 2022.

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.

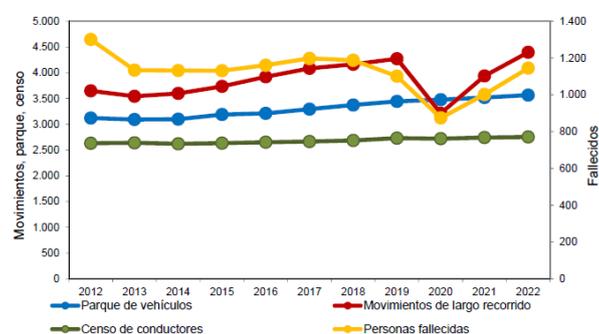
En el balance de 2019 el RACVN destacaba que, mientras que en los movimientos de largo recorrido el parque de vehículos y el censo de conductores aumentan respecto al año anterior, el número de fallecidos disminuye un 7,58% hasta alcanzar el mínimo histórico. Sin embargo, en 2020 la pandemia rompió las tendencias de estas variables. Se redujeron todos los parámetros, incluidos los desplazamientos. La excepción fue el parque de vehículos, que aumentó ligeramente. Debemos tener en cuenta que,

si el parque de vehículos ha aumentado, pero las ventas de vehículos han disminuido de manera notable, la edad media del parque de vehículos crece de manera significativa y preocupante. En 2021 Y 2022 el número de fallecidos aumentó respecto a los respectivos años anteriores. Sin embargo, no se trata de un aumento anómalo. Se debe principalmente a que el descenso del 2020 fue excepcionalmente acusado debido al confinamiento.

En 2022 la cifra de fallecidos ha aumentado respecto a los dos años anteriores, e incluso respecto al 2019. Obviando los dos últimos años, que han estado condicionados por la pandemia se aprecia que el número de fallecidos ha aumentado respecto a la tendencia de los últimos años. Sin embargo el RACVN considera que no se trata de una tendencia. Si comparamos los

datos de 2022 con los de hace una década (2012), se aprecia que el número de fallecidos ha disminuido, pese a que el resto de ratios (movimientos, censo de conductores, parque de vehículos), ha aumentado. Puede darse el caso de años con repuntes en el número de víctimas mortales. No constituyen una tendencia, pero evidencian la necesidad de seguir trabajando y no restar importancia ni protagonismo a una cuestión tan trascendente y dramática.

Gráfico 4. Evolución del número de movimientos de largo recorrido, parque de vehículos, censo de conductores y personas fallecidas en vías interurbanas. 2012 – 2022



Nota: En el gráfico, el parque se expresa en 100.000 vehículos, el censo en 100.000 conductores y los movimientos en 100.000 movimientos de largo recorrido.

Fuente: DGT

2.2.- CAUSAS DE LOS ACCIDENTES

En este apartado se muestran las principales causas de los accidentes de tráfico. En los últimos años, el RACVN realizaba una recopilación de datos de diferentes comunicados y publicaciones elaboradas. En esta ocasión, consultado a la DGT, ésta nos ha facilitado los datos estadísticos de entre los años 2019 y 2021 relativos a los factores concurrentes que se encuentran detrás de los accidentes de tráfico mortales. Los datos son “concurrentes”. Es decir, que los distintos factores podían presentarse de manera simultánea en un mismo

accidente. En relación a esta información concreta (la de la causa de los accidente y los factores concurrentes), los datos facilitados por la DGT no incluyen los siniestros mortales del País Vasco y Cataluña. Sin embargo, son una buena muestra estadística de lo que sucede en el conjunto del Estado. Cotejado con los últimos informes del RACVN, las proporciones apenas varían. Asimismo, en los últimos años hemos destacado el uso del teléfono móvil como causa creciente dentro del conjunto de las distracciones. Tal y como mostrá-

bamos en los anteriores informes, el uso indebido del teléfono móvil mientras se conduce provoca aproximadamente el 20% de los accidentes de tráfico. Por esa razón, la DGT ha endurecido las sanciones por uso del dispositivo mientras se conduce. Según la DGT, las distracciones debido al móvil se han convertido en la principal causa de siniestros en carretera y provocan más de 300 fallecidos al año en España.

PRINCIPALES CAUSAS DE LOS ACCIDENTES MORTALES	
Distracciones	32% - 28%
*Uso del móvil	20%
Velocidad	22%-25%
Alcohol	25%-31%

** Según datos facilitados por la DGT de los últimos años.*

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.



Precisamente, el RACVN considera que, además del factor humano, existen otras causas que merecen ser tenidos en consideración: el estado de la vía y su conservación y el envejecimiento del parque de vehículos.

En la siguiente tabla se muestra la relación entre los fallecidos en accidente de tráfico que no han usado los accesorios de seguridad (cinturón, casco, etc), con el total de 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 2022 y 2021.

FALLECIDOS EN ESPAÑA SIN UTILIZAR ACCESORIOS DE SEGURIDAD (CINTURÓN, CASCO...)						
TIPO DE VEHÍCULO	2021			2022		
	TOTAL	TOTAL SIN USAR ACC	%	TOTAL	TOTAL SIN USAR ACC	%
Peatones	113	75	66,37%	126	102	80,95%
Bicicleta	31	6	19,35%	44	9	20,45%
Ciclomotor	14	3	21,43%	14	1	7,14%
Motocicleta	232	3	1,29%	237	4	1,69%
Ciclomotor + Motocicleta	246	6	2,44%	251	5	1,99%
Colectivos vulnerables	390	87	22,31%	421	116	27,55%
Turismo	486	130	26,75%	560	129	23,04%
Furgoneta	54	14	25,93%	69	13	18,84%
Turismo + Furgoneta	540	144	26,67%	629	142	22,58%

Fuente: DGT (En 2023 el Informe DGT no incluye a los camiones en la publicación de datos referidos a los fallecidos sin utilizar accesorios de seguridad).

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 2022 respecto al año anterior y en rojo si han aumentado. Aumenta el número de fallecidos sin utilizar elementos de seguridad en el caso de los peato-

nes, los ciclistas y los motoristas (no así en el caso de ciclomotoristas, en el que disminuye de 3 en 2021 a 1 en 2022). Aumenta, respecto al 2021, el número de personas fallecidas pertenecientes a los colectivos vulnerables que no utilizaron accesorios de seguridad. Sin embargo, en el caso de los usuarios de turismos y

furgonetas han disminuido los fallecidos que no utilizaron elementos de seguridad, pese a que el número total de los fallecidos de estos grupos, con independencia de si utilizaron o no accesorios han aumentado (véase tabla de arriba).



Nota aclaratoria: La suma del total de fallecidos en 2022 reflejados en la tabla superior es de 1.050 fallecidos. No coincide con el total de 1.145 fallecidos en España porque, en este apartado concreto, la DGT no incluye en su estudio los datos relativos a fallecidos en camiones

(13+49=62), autobuses (11), VMP (1), otros medios (19) y sin especificar (2). La suma de todos estos fallecidos (95) a los 1.050 contemplados en la tabla superior da un total de 1.145 fallecidos que sí coincide con la cifra oficial de fallecidos en España en 2022 (vías interurbanas).

2.3.- SÍNTESIS DE LOS FALLECIDOS EN ACCIDENTE DE TRÁFICO

Acorde con los criterios de recuento de cada comunidad a cierre del ejercicio 2022, durante el pasado año 44 personas han perdido la vida en accidentes de tráfico en el País Vasco y 27 en Navarra (2 más que en 2021 en el País Vasco y 2 más en Navarra).

Por territorios históricos del País Vasco, en Álava (8), Guipúzcoa (18) y Vizcaya (18), las cifras registradas de fallecidos disminuyen respecto al ejercicio anterior en Álava en 2 personas, pero aumentan en Guipúzcoa (2) y en Vizcaya (2).

En el caso de España, en 2022 han fallecido 1145 personas en accidente de tráfico, lo que supone un aumento de 141 personas respecto al 2021, un aumento de 275 respecto al 2020 (año con récord histórico de mínimos con 870 fallecidos) y también un aumento de 44 personas respecto al año 2019.

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 un 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 de los últimos años se repite en 2021.

Por comunidades

En el caso del País Vasco nos encontramos con que las víctimas pertenecientes a los colectivos vulnerables (peatones, motoristas y ciclistas) representan el 68,18% del total de las víctimas mortales con 30 fallecidos de un total de 44. (En 2021 el 45,24% con 19 de 42, en 2020 el 44,73% con 17 de 38 y en 2019 el 58,82% con 30 de 51).

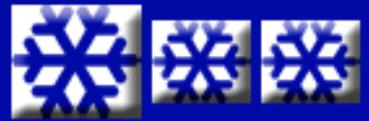
Durante los últimos años, ha sido muy destacado el número de motoristas fallecidos. Este año también lo es (14 motoristas, aunque suponen 3 menos que en 2021). Sin embargo, en 2022 ha sido especialmente destacado el incremento de peatones fallecidos (15), cuya cifra supera a la registrada de cualquier otro colectivo. En 2021 sólo hubo que lamentar la muerte de un peatón.

En Navarra el número de fallecidos ha aumentado en 2022 respecto al ejercicio anterior en 2 personas. Los fallecidos pertenecientes a los colectivos vulnerables han supuesto el 48% (13) frente al 36% (9) de 2021, el 22,22% (4) de 2020 y el 32% (8) de 2019. Entre ellos, también destaca el aumento del número de peatones fallecidos 7 (4 más que en 2021) y los motoristas 6 (2 más que en 2021).

Aumentan los fallecidos al recuperar la movilidad previa a la pandemia

Atendiendo a los datos de la DGT, aumenta la cifra de fallecidos en casi un 14% respecto al 2021 (de 1.004 a 1.145) y también aumenta de respecto al 2019 (año previo a la pandemia en un 4% (de 1.101 a 1.145), pero disminuye en un 12% respecto a hace 10 años (de 1.301 en 2012 a 1.145 en 2022).

En los últimos informes del RACVN, el club automovilista destacaba que los datos registrados por la DGT mostraban una tendencia favorable. En 2020 se produjo una reducción de los desplazamientos muy acusada debido a la pandemia que hizo que la cifra de fallecidos se redujese de forma muy significativa. En 2021 y 2022 al realizarse más desplazamientos que los años anteriores la cifra de fallecidos ha aumentado. Aunque la cifra registrada en 2022 es mayor a la de 2019, el RACVN considera que no supone un cambio de tendencia. En periodos amplios de tiempo, se consolida una disminución progresiva en el número de fallecidos, mientras que el censo de conductores, el parque de vehículos y el número de desplazamientos aumenta. Paradójicamente, durante los tres últimos ejercicios, las ventas de automóviles han descendido, pero el parque de vehículos ha aumentado. El repunte de fallecidos en 2022 evidencia la necesidad de seguir trabajando y no descuidar esta cuestión.



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)

Los consejos del RACVN para la conducción en condiciones adversas y en invierno

1. Herramientas
2. Documento
3. Señal de peligro y botellas
4. Manos limpias
5. Comida y bebida
6. Mapa
7. Teléfono móvil
8. Ventanas limpias
9. Neumáticos
10. Cinturón de seguridad
11. P2h
12. Cama
13. Teléfono móvil con signo de exclamación
14. Alcohol
15. Señal de peligro
16. Límite de velocidad 120
17. Señal de peligro
18. on/off?
19. Señal de peligro
20. Gafas
- 21* PAS

PON EN PRÁCTICA ESTOS CONSEJOS
Consulta la explicación de cada consejo en la parte trasera de esta hoja.

WWW.RACVN.NET

Más información en nuestra página web

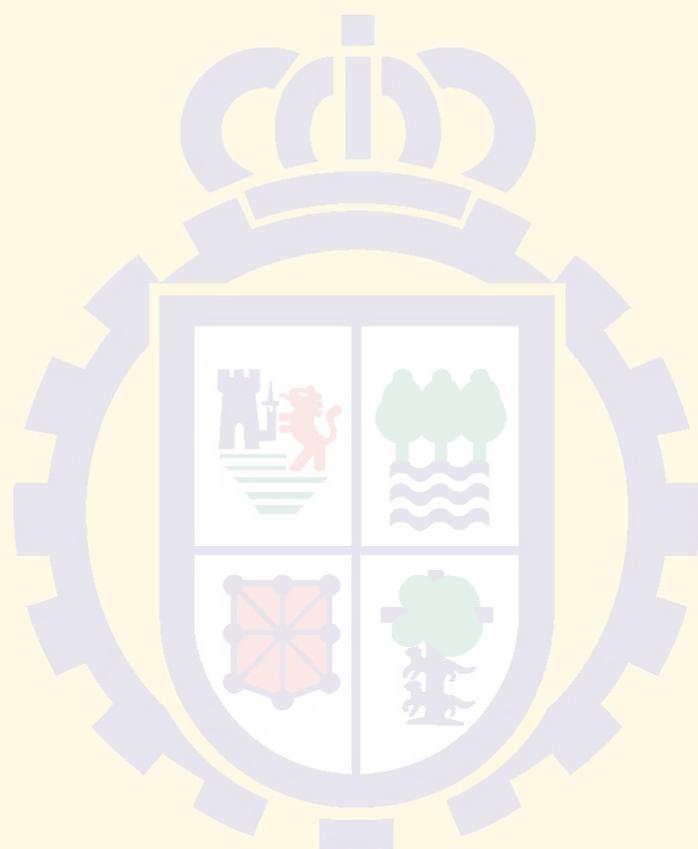
WWW.RACVN.NET

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 2021).

CENSO DE VEHÍCULOS EN EL PAÍS VASCO, NAVARRA Y ESPAÑA POR TIPO SEGÚN DGT (ÚLTIMA ACTUALIZACIÓN COMPLETA 2021)									
TERRITORIOS	CAMIONES	FURGONETAS	AUTOBUSES	TURISMOS	MOTOCICLETAS	TRACTORES	REMOLQUES Y SEMI-REMOLQUES	OTROS	TOTAL
Álava	13.370	15.569	506	160.616	17.580	1.524	3.414	5.529	218.108
Guipúzcoa	29.201	31.251	938	333.924	66.289	3.363	9.435	9.636	484.037
Vizcaya	43.059	41.721	2.156	526.010	63.593	3.396	8.700	12.625	701.260
País Vasco	85.630	88.541	3.600	1.020.550	147.462	8.283	21.549	27.790	1.403.405
Navarra	35.864	40.378	831	340.073	39.671	4.578	8.700	11.201	482.493
España	2.481.307	2.569.109	64.447	24.940.969	3.866.220	238.456	512.500	505.800	35.178.808

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 se refiere a un censo de de 35.662.387 vehículos en 2022 (véase página 26 de este informe), no ha publicado el censo completo correspondiente al año 2022 con el desglose por tipología de vehículos. Por esa razón, el RACVN en este apartado utiliza la última información completa publicada y desglosada (la de 2021, con 35.178.808 vehículos).

Cabe destacar que acorde con el dato bruto de la página 26, en 2022 el parque de vehículos creció en 483.579 vehículos respecto al año anterior. En 2021 creció en 413.605 vehículos respecto a 2020. Es decir, a tenor de estos datos, se aprecia que el parque de vehículos ha seguido creciendo de forma significativa.

<https://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/parque-vehiculos/tablas-estadisticas/>

TERRITORIOS	TURISMOS Y FURGONETAS	TURISMOS, FURGONETAS Y MOTOCICLETAS
Álava	176.185	193.765
Guipúzcoa	365.175	431.464
Vizcaya	567.731	631.324
País Vasco	1.109.091	1.256.553
Navarra	380.451	420.122
España	27.510.078	31.376.298

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 DE TODOS LOS VEHÍCULOS EN LOS TERRITORIOS HISTÓRICOS RESPECTO AL TOTAL DEL PAÍS VASCO		
TERRITORIOS	VEHÍCULOS	%
Álava	218.108	16%
Guipúzcoa	484.037	34%
Vizcaya	701.260	50%
País Vasco	1.403.405	100%

PORCENTAJE DE VEHÍCULOS AUTOPROPULSADOS EN LOS TERRITORIOS RESPECTO AL TOTAL DEL PAÍS VASCO		
TERRITORIOS	VEHÍCULOS	%
Álava	214.694	16%
Guipúzcoa	474.602	34%
Vizcaya	688.635	50%
País Vasco	1.377.931	100%

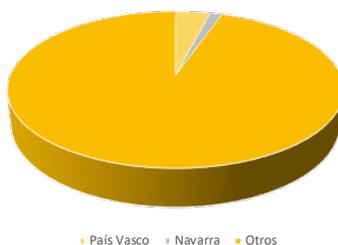
PORCENTAJE DE TURISMOS EN LOS TERRITORIOS HISTÓRICOS RESPECTO AL TOTAL DEL PAÍS VASCO		
TERRITORIOS	VEHÍCULOS	%
Álava	160.616	16%
Guipúzcoa	333.924	33%
Vizcaya	526.010	52%
País Vasco	1.020.550	100%

Fuente: DGT

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



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



Nota aclaratoria: Las tablas de la izquierda (superior e inferior) contemplan a todos los vehículos (remolques y semirremolques incluidos). Sin embargo, las tablas centrales “vehículos autopropulsados” excluye a los remolques y semirremolques porque no están motorizados. Las de la derecha sólo toman en consideración los automóviles turismos.

PORCENTAJE DE VEHÍCULOS EN EL PAÍS VASCO Y NAVARRA RESPECTO AL TOTAL DE ESPAÑA		
TERRITORIOS	VEHÍCULOS	%
Álava	218.108	0,62%
Guipúzcoa	484.037	1,38%
Vizcaya	701.260	1,99%
País Vasco	1.403.405	3,99%
Navarra	482.493	1,37%
España	35.178.808	100%

PORCENTAJE DE VEHÍCULOS AUTOPROPULSADOS EN EL PAÍS VASCO Y NAVARRA RESPECTO AL TOTAL DE ESPAÑA		
TERRITORIOS	VEHÍCULOS	%
Álava	214.694	0,62%
Guipúzcoa	474.602	1,37%
Vizcaya	688.635	1,99%
País Vasco	1.377.931	3,97%
Navarra	473.793	1,37%
España	34.666.308	100%

PORCENTAJE DE TURISMOS EN EL PAÍS VASCO Y NAVARRA RESPECTO AL TOTAL DE ESPAÑA		
TERRITORIOS	VEHÍCULOS	%
Álava	160.616	0,64%
Guipúzcoa	333.924	1,34%
Vizcaya	526.010	2,11%
País Vasco	1.020.550	4,09%
Navarra	340.073	1,36%
España	24.940.969	100%

Fuente: DGT

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

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.

Los datos se corresponden con el último censo completo publicado por la DGT en su página web (datos 2021). 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 (R y S), porque no tienen ningún tipo de motorización.

Si atendemos al conjunto del parque, en todos los territorios la mayoría de los vehículos son diésel, prácticamente igual que el año anterior, aunque con una muy ligera caída porcentual. En todos los casos la proporción supera el 50%. Los vehículos de gasolina aumentan levemente su porcentaje respecto

PARQUE DE VEHÍCULOS (AUTOPROPULSADOS) EN FUNCIÓN DEL TIPO DE COMBUSTIBLE								
TERRITORIOS	VEHÍCULOS GASOLINA	%	VEHÍCULOS DIÉSEL	%	OTROS VEHÍCULOS	%	TOTAL VEHÍCULOS	%
Álava	95.246	44,36%	118.047	54,98%	1.401	0,65%	214.694	100%
Guipúzcoa	217.978	45,93%	254.128	53,55%	2.496	0,53%	474.602	100%
Vizcaya	303.273	43,79%	384.841	55,57%	4.446	0,64%	692.560	100%
País Vasco	616.497	44,61%	757.016	54,78%	8.343	0,60%	1.381.856	100%
Navarra	182.802	38,68%	287.409	60,81%	2.385	0,50%	472.596	100%
España	15.858.225	45,75%	18.529.778	53,45%	278.305	0,80%	34.666.308	100%

PARQUE DE TURISMOS EN FUNCIÓN DEL TIPO DE COMBUSTIBLE								
TERRITORIOS	TURISMOS GASOLINA	%	TURISMOS DIÉSEL	%	OTROS TURISMOS	%	TOTAL TURISMOS	%
Álava	74.414	46,33%	85.332	53,13%	870	0,54%	160.616	100%
Guipúzcoa	145.327	43,52%	186.985	56,00%	1.612	0,48%	333.924	100%
Vizcaya	230.001	43,73%	292.933	55,69%	3.076	0,58%	526.010	100%
País Vasco	449.742	44,07%	565.250	55,39%	5.558	0,54%	1.020.550	100%
Navarra	134.756	39,63%	203.745	59,91%	1.572	0,46%	340.073	100%
España	11.413.242	45,76%	13.346.381	53,51%	181.346	0,73%	24.940.969	100%

Fuente: DGT * Las tablas no incluyen los remolques y semirremolques (R y S) porque no están motorizados. Por esa razón, los datos no coinciden con los datos totales de la página 33 que sí los incluyen dentro del conjunto de vehículos.

al total. Sin embargo, el resto de vehículos, aunque también crecen levemente, 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”, todavía presentan unas cuotas

que en ningún caso llegan al 1%. Bajo estas líneas incluye una tabla con la clasificación del parque de vehículos en cada territorio en función de su distintivo ambiental, según el censo completo de 2021 de la DGT.

PARQUE DE TURISMOS EN CADA TERRITORIO CLASIFICADOS POR DISTINTIVO MEDIOAMBIENTAL Y PORCENTAJES RESPECTO AL TOTAL (Censo 2021)														
PROVINCIAS	CERO	%	B	%	C	%	ECO	%	SIN DISTINTIVO	%	SE DESCONOCE	%	TOTAL	%
Álava	596	0,37%	54.362	33,85%	55.520	34,57%	4.967	3,09%	38.863	24,20%	6.308	3,93%	160.616	100%
Guipúzcoa	1.166	0,35%	116.548	34,90%	121.497	36,38%	7.417	2,22%	68.508	20,52%	18.788	5,63%	333.924	100%
Vizcaya	1.846	0,35%	182.764	34,75%	179.897	34,20%	13.127	2,50%	116.269	22,10%	32.107	6,10%	526.010	100%
País Vasco	3.608	0,35%	353.674	34,66%	356.914	34,97%	25.511	2,50%	223.640	21,91%	57.203	5,61%	1.020.550	100%
Navarra	1.245	0,37%	122.650	36,07%	105.997	31,17%	6.914	2,03%	83.724	24,62%	19.543	5,75%	340.073	100%
España	136.948	0,55%	7.973.733	31,97%	8.568.041	34,35%	761.963	3,06%	5.876.146	23,56%	1.624.138	6,51%	24.940.969	100%

Fuente: DGT

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 2022 y 2021.

Las matriculaciones han descendido por segundo año consecutivo en el País Vasco y Navarra. En España se consiguió cerrar el 2021 en positivo con un ligero aumento

del 0,97%. Sin embargo, en 2022 las matriculaciones también han disminuido en España. Debemos tener en cuenta cuál fue el contexto de los últimos años. Tras un 2020 de confinamientos cabría esperar que en estos dos últimos años las matriculaciones hubiesen aumentado. No obstante, en 2022 han coincidido varios factores que han ralentizado las matriculaciones

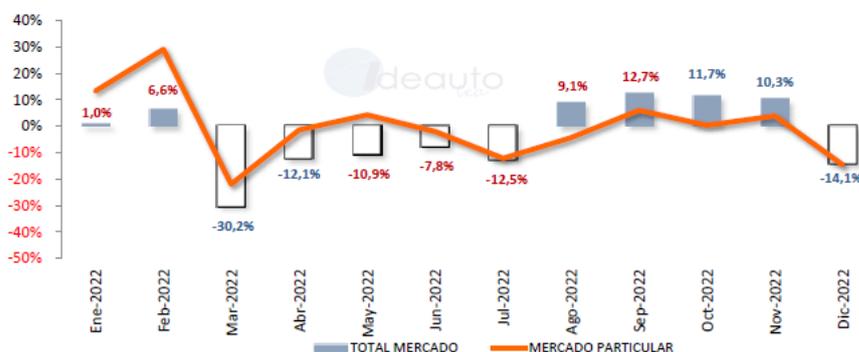
de nuevos vehículos: La subida de precios de los vehículos, componentes y combustibles, la falta de componentes en las cadenas de producción y suministro, las nuevas tasas de matriculación en función de las emisiones, el temor de los compradores potenciales por adquirir un vehículo y realizar un gran desembolso para que en poco tiempo no lo puedan utilizar, etc.

AUTOMÓVILES TURISMOS MATRICULADOS EN 2022				
TERRITORIO	2022	2021	DIFERENCIA	CRECIMIENTO
Álava	3.973	4.636	-663	-14,30%
Guipúzcoa	6.633	7.624	-991	-13%
Vizcaya	11.342	12.456	-1.114	-8,94%
País Vasco	21.948	24.716	-2.768	-11,20%
Navarra	6.329	7.229	-900	-12,40%
España	813.386	859.477	-46.091	-5,40%



Analizando la evolución de los últimos años, 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 (con la salvedad de los datos del conjunto de España a cierre del 2021). Sin embargo, pese a la caída de las matriculaciones, el parque de vehículos no ha dejado de crecer los últimos 3 años. (Véase página 33 de este informe, texto de la parte inferior izquierda de la página).

Evolución del mercado de turismos en el 2022



3.3.- MATRICULACIÓN DE TURISMOS SEGÚN EL TIPO DE COMBUSTIBLE

En las siguientes tablas se muestran los datos correspondientes a las matriculaciones registradas en 2022 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 2022 se ha producido un descenso en las ventas totales respecto al 2021 en Navarra, el País Vasco y el conjunto de España. Durante los últimos tres últimos 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.

A partir de 2021, los datos comenzaron a reflejar una evolución diferente en la que, tanto los turismos diésel como los de gasolina experimentaban una reducción de ventas, con una caída más acusada en el caso de los diésel. Además, comenzaba a darse un aumento significativo en el número de automóviles “resto” matriculados. En 2022 han descendido las matriculaciones en todos los grupos salvo en el de “Resto”, donde han aumentado las matriculaciones respecto al año anterior, excepto en Álava y Navarra.

El RACVN considera que el principal motivo del crecimiento de este último grupo en los dos últimos años ha estado propiciado por la irrupción de los micro-híbridos o “Mild-hybrid”, junto al resto de híbridos, que en realidad se trata de una evolución “natural” de los vehículos de combustión.

AUTOMÓVILES TURISMOS DIÉSEL MATRICULADOS EN 2022				
TERRITORIO	2022	2021	DIFERENCIA	CRECIMIENTO
Álava	616	648	-32	-4,94%
Guipúzcoa	1.057	1.299	-242	-19%
Vizcaya	1.436	1.969	-533	-27,07%
País Vasco	3.109	3.916	-807	-20,61%
Navarra	825	1.242	-417	-33,57%
España	139.599	171.164	-31.565	-18,44%

AUTOMÓVILES TURISMOS GASOLINA MATRICULADOS EN 2022				
TERRITORIO	2022	2021	DIFERENCIA	CRECIMIENTO
Álava	1.665	2.059	-394	-19,14%
Guipúzcoa	2.838	3.591	-753	-21%
Vizcaya	5.159	5.989	-830	-13,86%
País Vasco	9.662	11.639	-1.977	-16,99%
Navarra	2.808	3.145	-337	-10,72%
España	341.063	387.931	-46.868	-12,08%

AUTOMÓVILES TURISMOS "RESTO" MATRICULADOS EN 2022				
TERRITORIO	2022	2021	DIFERENCIA	CRECIMIENTO
Álava	1.692	1.929	-237	-12,29%
Guipúzcoa	2.738	2.734	4	0,15%
Vizcaya	4.747	4.498	249	5,54%
País Vasco	9.177	9.161	16	0,17%
Navarra	2.696	2.842	-146	-5,14%
España	332.734	300.382	32.352	10,77%



Acorde con la información mostrada en la anterior página 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.

En términos generales, las matriculaciones de automóviles diésel han perdido cuota de mercado respecto a hace algunos años. Paradójicamente, en el caso de Álava y el conjunto de España la matriculación de este tipo de automóviles ha ganado cuota porcentual de mercado especialmente en el segundo caso. La situación actual poco o nada tiene que ver con la de hace pocos años, cuando los automóviles diésel eran los líderes indiscutibles del mercado. Actualmente, los automóviles diésel suponen entre menos del 20% del mercado.

En 2022 los vehículos turismos de gasolina han seguido siendo los más vendidos con algo más del 40% del mercado, pero perdiendo cuota respecto al año anterior (salvo en Navarra donde ha ganado casi un 1%).

La suma de automóviles de combustión tradicionales (diésel y gasolina) han perdido cuota de mercado en todo los casos frente a los vehículos “resto” que muestran subidas en todos los territorios, en términos porcentuales. Han pasado de registrar cuotas de entre un 5,7% y un 19% en 2019 y de entre un 21,9% y un 26,8% en 2020, a crecer hasta superar la barrera del 40% en 2022 todos los casos. Ya en 2021 los vehículos resto supe-

ron a los diésel en cuota de mercado y en 2022 la tendencia se ha acentuado algo más. Sin embargo, debemos tener en cuenta que este grupo ha crecido de forma significativa debido a la hibridación y microhibridación de vehículos. Muchos fabricantes están incorporando tecnología de microhibridación a sus motores de combustión. Es decir, en realidad se trata de los motores de combustión tradicionales pero con más tecnología y no un tipo de motorización diferente en sentido estricto. La hibridación y, sobre todo, la microhibridación supone un paso evolutivo de los motores de combustión, como en su día lo fue el paso del sistema de carburación tradicional al de inyección. Los “microhíbridos” son 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 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. Si comparamos los vehículos de combustión tradicionales 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, 76% en 2020, 62% en 2021 y 58% en 2022).

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. Por otra parte, las ventas de los eléctricos siguen abarcando cuotas pequeñas 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). 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 híbridos. Llegado a ese contexto, tendremos que plantearnos si la diferenciación entre diésel, gasolina y “resto” tiene sentido o si los “microhíbridos” pasan a denominarse diésel y gasolina directamente con el apellido “microhibridados”, pero separados del grupo “resto”.

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 2022

TERRITORIO	DIÉSEL	GASOLINA	DIÉSEL+GASOLINA	RESTO	TOTAL
Álava	15,50%	41,91%	57,41%	42,59%	100%
Guipúzcoa	15,94%	42,78%	58,72%	41,28%	100%
Vizcaya	12,66%	45,49%	58,15%	41,85%	100%
País Vasco	14,17%	44,02%	58,19%	41,81%	100%
Navarra	13,04%	44,37%	57,41%	42,60%	100%
España	17,16%	41,93%	59,09%	40,91%	100%



CUOTAS DE MERCADO POR TIPO DE ENERGÍA EN 2021

TERRITORIO	DIÉSEL	GASOLINA	DIÉSEL+GASOLINA	RESTO	TOTAL
Álava	13,98%	44,41%	58,39%	41,61%	100%
Guipúzcoa	17,04%	47,10%	64,14%	35,86%	100%
Vizcaya	15,81%	48,08%	63,89%	36,11%	100%
País Vasco	15,84%	47,09%	62,93%	37,07%	100%
Navarra	17,18%	43,51%	60,69%	39,31%	100%
España	19,91%	45,14%	65,05%	34,95%	100%



VARIACIÓN CUOTAS DE MERCADO 2021-2022

TERRITORIO	DIÉSEL	GASOLINA	DIÉSEL+GASOLINA	RESTO
Álava	1,52%	-2,50%	-0,98%	0,98%
Guipúzcoa	-1,10%	-4,32%	-5,42%	5,42%
Vizcaya	-1,51%	-2,59%	-5,74%	5,74%
País Vasco	-1,67%	-3,07%	-4,74%	4,74%
Navarra	-4,14%	0,86%	-3,28%	3,29%
España	17,16%	-3,21%	-5,96%	5,96%



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 matriculaciones de automóviles eléctricos han crecido en todos los casos respecto al año anterior. En el caso de los híbridos sólo en Vizcaya y en el conjunto de España, y en el de los de gas, sólo en Álava y España.

AUTOMÓVILES TURISMOS HÍBRIDOS MATRICULADOS EN 2022				
TERRITORIO	2022	2021	DIFERENCIA	CRECIMIENTO
Álava	1.122	1.463	-341	-23,31%
Guipúzcoa	1.903	1.954	-51	-3%
Vizcaya	3.401	3.232	169	5,23%
País Vasco	6.426	6.649	-223	-3,35%
Navarra	1.873	2.136	-263	-12,31%
España	287.256	262.644	24.612	9,37%

AUTOMÓVILES TURISMOS ELÉCTRICOS MATRICULADOS EN 2022				
TERRITORIO	2022	2021	DIFERENCIA	CRECIMIENTO
Álava	436	362	74	20,44%
Guipúzcoa	672	585	87	15%
Vizcaya	1.082	919	163	17,74%
País Vasco	2.190	1.866	324	17,36%
Navarra	708	590	118	20,00%
España	30.544	23.686	6.858	28,95%

AUTOMÓVILES TURISMOS GAS MATRICULADOS EN 2022				
TERRITORIO	2022	2021	DIFERENCIA	CRECIMIENTO
Álava	134	104	30	28,85%
Guipúzcoa	163	195	-32	-16,41%
Vizcaya	264	347	-83	-23,92%
País Vasco	561	646	-85	-13,16%
Navarra	115	116	-1	-0,86%
España	14.930	14.043	887	6,32%



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 de turismos en el País Vasco (y sus territorios históricos) y de Navarra, respecto al conjunto de las ventas registradas en España, y por otra parte, las cuotas de mercado de Álava, Guipúzcoa y Vizcaya, respecto al conjunto del País Vasco.

El País Vasco acumula un 2,70% de las matriculaciones totales de turismos realizadas en España en 2022 (2,88% en 2021 3,56% en 2020 y 3,16% en 2019), mientras que Navarra un 0,78% (0,84% en 2021, 0,99% en 2020 y un 0,91% en 2019). Es decir, ambas comunidades han perdido cuota respecto al conjunto de España, por segundo año consecutivo.

CUOTAS DE MERCADO DE CADA TERRITORIO Y CCAA RESPECTO A ESPAÑA				
TERRITORIO	DIESEL	GASOLINA	RESTO	TOTAL
Álava	0,44%	0,49%	0,51%	0,49%
Guipúzcoa	0,76%	0,83%	0,82%	0,82%
Vizcaya	1,03%	1,51%	1,43%	1,39%
País Vasco	2,23%	2,83%	2,76%	2,70%
Navarra	0,59%	0,82%	0,81%	0,78%
España	100%	100%	100%	100%



CUOTAS DE MERCADO DE CADA TERRITORIO RESPECTO AL PAÍS VASCO				
TERRITORIO	DIESEL	GASOLINA	RESTO	TOTAL
Álava	19,81%	17,23%	18,44%	18,10%
Guipúzcoa	34,00%	29,37%	29,84%	30,22%
Vizcaya	46,19%	53,39%	51,73%	51,68%
País Vasco	100%	100%	100%	100%

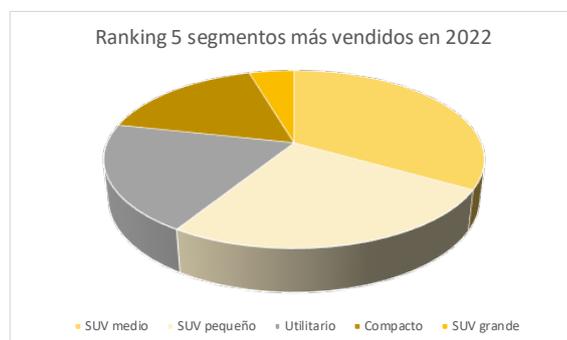


3.5.- AUTOMÓVILES MÁS VENDIDOS EN 2022

3.5.1.- AUTOMÓVILES MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA SEGÚN SEGMENTO

MATRICULACIONES EN ESPAÑA POR SEGMENTO DE AUTOMÓVIL EN 2022							
TIPO	2022		2021		VARIACIÓN UDS VENDIDAS 2021-2022	VARIACIÓN % UDS VENDIDAS 2021-2022	VARIACIÓN RESPECTO A % CUOTA MERCADO
	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO			
Urbano	31.344	3,85%	34.751	4,00%	-3.407	-9,80%	-0,15%
Utilitario	142.503	17,52%	156.134	18,20%	-13.631	-8,73%	-0,68%
Compacto	123.997	15,24%	145.319	16,90%	-21.322	-14,67%	-1,66%
Medio	24.575	3,02%	24.955	2,90%	-380	-1,52%	0,12%
Deportivo	1.556	0,19%	1.540	0,20%	16	1,04%	-0,01%
Grande	2.459	0,30%	3.387	0,40%	-928	-27,40%	-0,10%
Premium	1.641	0,20%	1.532	0,20%	109	7,11%	0,00%
Monovolumen pequeño	6.115	0,75%	12.112	1,40%	-5.997	-49,51%	-0,65%
Monovolumen grande	2.869	0,35%	2.669	0,30%	200	7,49%	0,05%
SUV pequeño	186.274	22,90%	187.031	21,80%	-757	-0,40%	1,10%
SUV medio	242.580	29,82%	235.587	27,40%	6.993	2,97%	2,42%
SUV grande	33.236	4,09%	42.416	4,90%	-9.180	-21,64%	-0,81%
SUV premium	9.415	1,16%	8.478	1,00%	937	11,05%	0,16%
Todoterreno	4.832	0,59%	3.566	0,40%	1.266	35,50%	0,19%
TOTAL	813.396	100%	859.477	100%	-46.081	-5,36%	

RANKING 5 TIPOS DE COCHE MÁS VENDIDOS EN 2022			
TIPO DE COCHE	UDS VENDIDAS	CUOTA MCO	VARIACIÓN CUOTA MCO
SUV medio	242.580	28,82%	2,42%
SUV pequeño	186.274	22,90%	1,10%
Utilitario	142.503	17,52%	-0,68%
Compacto	123.997	15,24%	-1,66%
SUV grande	33.236	4,09%	-0,81%
SUMA TOP5	728.590	88,57%	-0,63%
Otros (el resto)	84.806	11,43%	0,63%



La tendencia que sigue el mercado en cuanto a tipología de automóvil es similar a la de los años anteriores. En el ranking de los 5 tipos de automóviles más demandados por los usuarios, repiten los SUV pequeños, medianos y grandes, así como los compactos y los utilitarios, en el mismo orden que en el 2021.

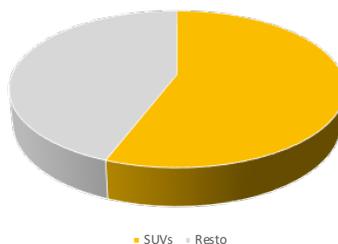
Esto significa que el mercado registra una tendencia similar a los años anteriores y se consolida, si cabe todavía más, la presencia de los SUV como líderes indiscutibles que, año tras año, ganan cuota de mercado. En 2020, por primera vez el conjunto de los SUVs (pequeño, mediano y grande), pasaron a abarcar más de la

mitad del mercado (el 50,5% en 2020 y el 46,27% del 2019 o el 40,5% en 2018). En 2022 han seguido ganando cuota de mercado, en concreto 1,71 puntos más que en 2021 hasta alcanzar el 55,81% del mercado del mercado.

VALOR DEL CONJUNTO DE LOS SUVs (PEQUEÑO, MEDIANO, GRANDE)				
2022		2021		VARIACIÓN CUOTA MCO
UDS VENDIDAS	CUOTA MCO	UDS VENDIDAS	CUOTA MCO	
462.090	55,81%	465.034	54,10%	1,71%



Los SUVs representan más del 50% del mercado en 2022



3.5.2.- MARCAS MÁS VENDIDAS EN 2022

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 10 MARCAS MÁS VENDIDAS EN ESPAÑA EN 2022			
	MARCA	UNIDADES	CUOTA MCO
1	Toyota	73.505	9,04%
2	Kia	63.345	7,79%
3	Hyundai	59.503	7,32%
4	Volkswagen	58.874	7,24%
5	Peugeot	54.737	6,73%
6	Seat	49.200	6,05%
7	Renault	45.515	5,60%
8	Citroën	43.160	5,31%
9	Dacia	37.682	4,63%
10	Mercedes	36.479	4,48%
	Resto Marcas	291.386	35,82%
	Total mercado	813.386	100%



Toyota logra hacerse con el podio de marca más vendida en 2022 (en 2021 fue tercera). Seat pierde el liderazgo del mercado que había ostentado durante 4 años seguidos y baja a la sexta posición. El podio de las tres marcas lo completan Kia (sexta en 2021) y Hyundai (quinta en 2021), respectivamente. Volkswagen logra mantener la cuarta plaza del ranking que ya ostentaba en 2021, mientras que Peugeot baja de la segunda a la quinta posición. Renault, Citroën y Dacia repiten en la séptima, octava y novena posición del ranking, respectivamente. Mercedes cierra la lista de las diez marcas más vendidas en 2022, sustituyendo a BMW, que en 2021 cerraba el ranking de 10 marcas más vendidas.



B.- PAÍS VASCO

RANKING 10 MARCAS MÁS VENDIDAS EN EL PAÍS VASCO EN 2022			
	MARCA	UNIDADES	CUOTA MCO
1	Hyundai	1.973	8,99%
2	Kia	1.826	8,32%
3	Dacia	1.805	8,22%
4	Toyota	1.716	7,82%
5	Peugeot	1.706	7,77%
6	Renault	1.374	6,26%
7	Citroën	1.199	5,46%
8	Seat	1.128	5,14%
9	Volkswagen	1.061	4,83%
10	Mercedes	1.057	4,82%
*	Resto marcas	7.103	32,36%
Total mercado		21.948	100%



En el País Vasco Hyundai repite como marca más vendida por segundo año consecutivo y Kia sube de la tercera posición de 2021 a la segunda en 2022. Peugeot, que encabezó el podio en 2020 y perdió un puesto en 2021, ha bajado hasta la quinta posición del ranking. En 2022 el podio de las tres marcas más vendidas en el País Vasco lo completa Dacia (cuarta en 2021). Toyota ha sido la cuarta más vendida (sexta en 2021) y Renault la sexta (quinta en 2021). Citroën y Seat repiten en la séptima y octava plaza, respectivamente. El ranking de las 10 más vendidas lo cierran Ford y Opel que arrebatan los puestos que ostentaron Volkswagen y Mercedes en 2021, en el mismo orden.



C.- NAVARRA

RANKING 10 MARCAS MÁS VENDIDAS EN NAVARRA EN 2022			
	MARCA	UNIDADES	CUOTA MCO
1	Kia	741	11,71%
2	Volkswagen	649	10,25%
3	Hyundai	540	8,53%
4	Toyota	526	8,31%
5	Peugeot	469	7,41%
6	Renault	426	6,73%
7	Dacia	416	6,57%
8	Seat	331	5,23%
9	Ford	283	4,47%
10	Mercedes	251	3,97%
*	Resto marcas	1.697	26,81%
Total mercado		6.329	100%



En Navarra Kia repite como marca más vendida por segundo año consecutivo. El fabricante coreano entró en el Top5 en 2019, ocupando la quinta posición y subió en 2020 a la segunda plaza. El fabricante alemán, Volkswagen, que cuenta con una factoría en Navarra, ha ocupado puestos destacados durante los últimos años. Este año ha logrado hacerse con la segunda plaza (tercero en 2021, primera en 2020 y tercera en 2019). El podio lo completa Hyundai que sube un puesto (cuarto en 2021). Toyota ocupa la cuarta posición (séptimo en 2021), Peugeot la quinta (segundo en 2021) y Renault la sexta (octava en 2021). La séptima plaza ha sido para Dacia (sexta en 2021), la octava para Seat que logra subir un puesto respecto al 2021. El ranking de las diez marcas más vendidas en Navarra lo cierran Ford y Mercedes. En 2021 han desaparecido de la lista Suzuki (quinta en 2021) y Citroën (décima en 2021).



D.- ÁLAVA

RANKING 10 MARCAS MÁS VENDIDAS EN ÁLAVA EN 2022			
	MARCA	UNIDADES	CUOTA MCO
1	Hyundai	461	11,60%
2	Peugeot	389	9,79%
3	Kia	367	9,24%
4	Citroën	366	9,21%
5	Toyota	347	8,73%
6	Dacia	229	5,76%
7	Volkswagen	190	4,78%
8	Mercedes	163	4,10%
9	Renault	157	3,95%
10	Seat	144	3,62%
*	Resto Marcas	1.160	29,20%
Total mercado		3.973	100%

E.- GUIPÚZCOA

RANKING 10 MARCAS MÁS VENDIDAS EN GUIPÚZCOA EN 2022			
	MARCA	UNIDADES	CUOTA MCO
1	Kia	592	8,93%
2	Peugeot	541	8,16%
3	Toyota	515	7,76%
4	Hyundai	485	7,31%
5	Dacia	446	6,72%
6	Volkswagen	412	6,21%
7	Citroën	351	5,29%
8	Seat	334	5,04%
9	Mercedes	330	4,98%
10	Renault	295	4,45%
	Resto marcas	2.332	35,16%
Total mercado		6.633	100%

F.- VIZCAYA

RANKING 10 MARCAS MÁS VENDIDAS EN VIZCAYA EN 2022			
	MARCA	UNIDADES	CUOTA MCO
1	Dacia	1.130	9,96%
2	Hyundai	1.027	9,05%
3	Renault	922	8,13%
4	Kia	867	7,64%
5	Toyota	854	7,53%
6	Peugeot	776	6,84%
7	Seat	650	5,73%
8	Mercedes	564	4,97%
9	Citroën	482	4,25%
10	Volkswagen	459	4,05%
	Resto marcas	3.611	31,84%
Total mercado		11.342	100%



En Álava, Guipúzcoa y Vizcaya las más vendidas en 2022 han sido Hyundai, Kia y Dacia, respectivamente. En Álava y Guipúzcoa los fabricantes coreanos repiten como más vendidas y en Vizcaya, Dacia sustituye a su marca hermana Renault, que fue la más vendida en 2021.

Por territorios, en Álava, Peugeot ha sido la segunda más vendida (tercera en 2021) y Kia la tercera que irrumpe con fuerza en el top5 alavés. Citroën sube de la quinta a la cuarta posición y Toyota cierra el ran-

king de las cinco más vendidas (cuarta en 2021). Ford fue la segunda marca más vendida en 2021, sin embargo, en 2022 desaparece del top5 (e incluso del top10).

En Guipúzcoa, Peugeot sube de la cuarta a la segunda posición y Toyota repite como tercera más vendida. La cuarta posición ha sido para Hyundai (quinta en 2021) y el ranking de las 5 más vendidas lo cierra Dacia. Citroën, segunda en 2021, desaparece del Top5 en 2022 bajando hasta la séptima posición del ranking.

En Vizcaya, las tres marcas más vendidas en 2021 siguen ocupando el ranking, aunque en posiciones diferentes. Dacia encabeza el podio (segunda en 2021), Hyundai se hace con la segunda posición (tercera en 2022) y Renault baja de la primera a la tercera posición en 2022. El ranking de las 5 más vendidas lo completan Kia (quinta en 2021) y Toyota. Seat desaparece del Top5 vizcaíno y baja a la séptima posición en 2022.

3.5.3.- MODELOS MÁS VENDIDOS EN 2022

A.- ESPAÑA

MODELOS MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA EN 2022		
MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1 Hyundai Tucson	21.985	2,70%
2 Dacia Sandero	20.782	2,55%
3 Seat Arona	17.462	2,15%
4 Toyota Corolla	16.998	2,09%
5 Volkswagen T-Roc	16.595	2,04%
6 Fiat 500	15.999	1,97%
7 Toyota C-HR	15.999	1,97%
8 Peugeot 2008	15.615	1,92%
9 Kia Sportage	15.261	1,88%
10 Citroën C3	14.112	1,73%
* Resto Modelos	642.588	79,00%
Total mercado	813.396	100%



plaza en el ranking en 2022). El top 10 español de modelos más vendidos lo cierra el Citroën C3 (noveno en 2021). En 2022 desaparecen del ranking el Peugeot 3008 y el Seat León (sexto y séptimo en 2021, respectivamente).

Resulta llamativa la evolución del mercado que ha desplazado a modelos tradicionales compactos y utilitarios como el Seat León o el Renault Clio. El modelo de Seat fue el más vendido durante cinco años consecutivos (entre 2015 y 2019), en 2020 bajó a la segunda plaza, en 2021 a la séptima y en 2022 ha desaparecido del ranking. El Clio fue cuarto en 2020 y 2019 pero ya en 2021 desapareció del ranking al que en 2022 no ha logrado volver. Otro modelo que ha desaparecido ha sido el Nissan Qashqai. El Suv nipón fue toda una referencia desde su lanzamiento y el líder en su segmento durante más de 10 años. Entre 2020 y 2018 fue el tercer modelo más vendido. En 2021 desapareció del top 10 al que no ha logrado regresar.



En España, por modelos, los tres más vendidos en 2021 siguen haciendo lo propio en 2022, aunque en orden diferente. El Hyundai Tucson ha sido el más vendido en 2022 (segundo en 2021), el Dacia Sandero el segundo (tercero en 2021) y el Seat Arona el tercero (primero en 2021). El cuarto más vendido ha sido el Toyota

Corolla (quinto en 2021) y cierra el top5 el Volkswagen T-Roc (octavo en 2021). La sexta posición ha sido para el Fiat 500 (décimo en 2021), la séptima para el Toyota C-HR (que irrumpe en el top10 en 2022). El Peugeot 2008 pasa de la cuarta a la octava posición en 2022 y la novena para el Kia Sportage (que logra hacerse con una

B.- PAÍS VASCO

MODELOS MÁS VENDIDOS EN EL PAÍS VASCO EN 2022			
MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO	
1 Dacia Sandero	983	4,48%	
2 Hyundai Tucson	818	3,73%	
3 Dacia Duster	557	2,54%	
4 Kia Sportage	547	2,49%	
5 Peugeot 2008	486	2,21%	
6 Citroën C4	454	2,07%	
7 Hyundai Kona	385	1,75%	
8 Peugeot 3008	363	1,65%	
9 Kia Niro	356	1,62%	
10 Seat Ateca	352	1,60%	
* Resto Modelos	16.647	75,85%	
Total mercado	21.948	100%	



En el País Vasco, el Dacia Sandero ha sido el coche más vendido por cuarto año consecutivo (segundo en 2018 y quinto en 2017). El Hyundai Tucson ha sido el segundo modelo más vendido en Euskadi por segundo año consecutivo (cuarto en 2020 y sexto en 2019). El Dacia Duster se hace con la tercera plaza (sexto en 2021) e irrumpe con fuerza el Kia Sportage en el ranking, haciéndose con la cuarta posición. El top5 lo cierra el Peugeot 2008 (noveno en 2021), ocupando una plaza que en 2021 la ostentaba su hermano mayor el 3008, que baja a la octava plaza en 2022. Desaparecen del top5 el Ford Puma (y también del top10) y el Citroën C4 que baja a la sexta plaza.



En Navarra, el Dacia Sandero también ha sido el modelo más vendido en 2022. Sube de la segunda a la primera posición y arrebató la plaza al Suzuki Vitara que desaparece del ranking de los 10 más vendidos. El podio lo completan los coreanos Hyundai Tucson (tercero en 2021) y Kia Sportage (irrumpe en el ranking en 2022). El top 5 lo completan el Kia Niro (séptimo en 2021) y el Ford Kuga (irrumpe en 2022 en el ranking), respectivamente. El T-Cross, el SUV pequeño de Volkswagen fabricado en la propia comunidad autónoma, baja a la novena posición (sexto en 2021 y cuarto en 2020). Es el único modelo del fabricante alemán que aparece en el ranking. Además del Vitara, desaparecen del top 5 el Dacia Duster (quinto en 2021) y el Peugeot 2008 (cuarto en 2021), que pasan a la sexta y séptima plaza, respectivamente.

C.- NAVARRA

MODELOS MÁS VENDIDOS EN NAVARRA EN 2021			
MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO	
1 Dacia Sandero	218	3,44%	
2 Hyundai Tucson	187	2,95%	
3 Kia Sportage	184	2,91%	
4 Kia Niro	162	2,56%	
5 Ford Kuga	139	2,20%	
6 Dacia Duster	138	2,18%	
7 Peugeot 2008	135	2,13%	
8 Hyundai Kona	126	1,99%	
9 Volkswagen T-Roc	120	1,90%	
10 Seat Ateca	117	1,85%	
* Resto Modelos	4.803	75,89%	
Total mercado	6.329	100%	



D.- ÁLAVA

MODELOS MÁS VENDIDOS EN ÁLAVA EN 2022			
	MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1	Hyundai Tucson	184	4,63%
2	Peugeot 2008	140	3,52%
3	Citroën C4	128	3,22%
4	Kia Sportage	124	3,12%
5	Dacia Sandero	109	2,74%
6	Citroën C3 Aircross	103	2,59%
7	Toyota C-HR	98	2,47%
8	Hyundai Kona	87	2,19%
9	Peugeot 308	80	2,01%
10	Peugeot 208	74	1,86%
*	Resto Modelos	2.846	71,63%
Total mercado		3.973	100%



En Álava, el Hyundai Tucson recupera la primera plaza que ostentó en 2020 (segundo en 2021). El Ford Puma, más vendido en 2021 en Álava desaparece del ranking.



E.- GUIPÚZCOA

MODELOS MÁS VENDIDOS EN GUIPÚZCOA EN 2022			
	MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1	Dacia Sandero	240	3,62%
2	Hyundai Tucson	189	2,85%
3	Kia Sportage	167	2,19%
4	Peugeot 3008	140	2,11%
5	Peugeot 2008	139	2,10%
6	Citroën C4	127	1,67%
7	Dacia Duster	125	1,88%
8	Volkswagen T-Roc	124	1,87%
9	Kia Stonic	123	1,61%
10	Peugeot 308	121	1,82%
*	Resto Modelos	5.138	77,46%
Total mercado		6.633	100%



En Guipúzcoa, el Dacia Sandero renueva su liderazgo por tercer año consecutivo.



En Álava, el Hyundai Tucson ha sido el más vendido en 2022. El podio lo completan el Peugeot 2008 (quinto en 2021) y el Citroën C4 (Cuarto en 2021). El top5 lo completan el Kia Sportage (irrumpe en 2022) y el Dacia Sandero (tercero en 2021).

En Guipúzcoa, el Dacia Sandero renueva

un año más su liderato. El Hyundai Tucson logra hacerse con la segunda plaza (tercero en 2021). Se la arrebató al Citroën C4 que baja a la sexta posición. El podio lo cierra el Kia Sportage (irrumpe en 2022). El top5 lo completan los Peugeot 3008 y 2008 (cuarto y sexto en 2021, respectivamente).



El Dacia Sandero renueva por tercer año como modelo más vendido en los mercados de Vizcaya y Guipúzcoa.

E.- VIZCAYA

MODELOS MÁS VENDIDOS EN VIZCAYA EN 2022			
MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO	
1 Dacia Sandero	634	5,59%	
2 Hyundai Tucson	445	3,92%	
3 Dacia Duster	366	3,23%	
4 Kia Sportage	256	2,26%	
5 Renault Captur	220	1,94%	
6 Peugeot 2008	297	2,62%	
7 Kia Niro	202	1,78%	
8 Citroën C4	199	1,75%	
9 Renault Clio	192	1,69%	
10 Renault Arkana	190	1,68%	
* Resto Modelos	8.341	73,54%	
Total mercado	11.342	100%	



En Vizcaya el Dacia Sandero ha sido el modelo más vendido por tercer año consecutivo.



En Vizcaya, al igual que en Guipúzcoa, el Dacia Sandero ha sido el modelo más vendido por tercer año consecutivo. El Hyundai Tucson, que experimentó una fuerte subida en el mercado vizcaíno en 2021 (de la décima posición en 2020 a la segunda

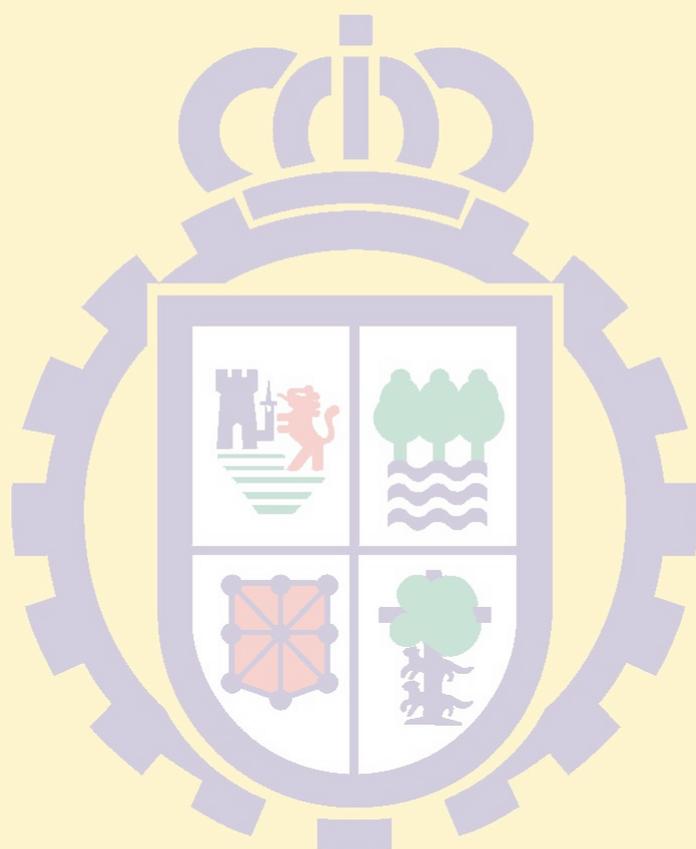
en 2021), ha logrado mantener su posición en 2022. El Dacia Duster ha subido una posición, (de la cuarta a la tercera) y arrebató la posición en el podio al Mégane que desaparece del ranking. La cuarta posición ha sido para el Kia Sportage que

irrumpe en el ranking en el 2022. El top5 lo cierra el Renault Captur, que renueva un año más su quinta plaza que consiguió en 2020 y logró mantener en 2021.



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 2022 en España. Acorde con la información analizada, los precios medios de los combustibles en España (diésel, gasolina 95 y gasolina 98) aumentaron de forma muy significativa en

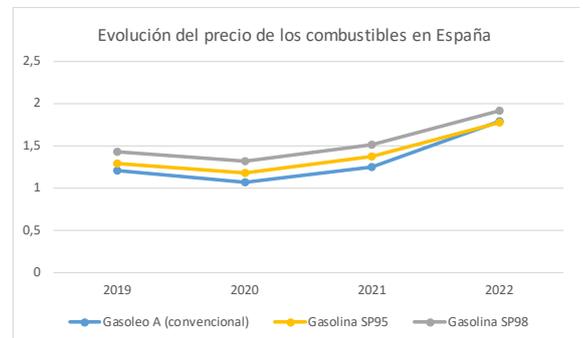
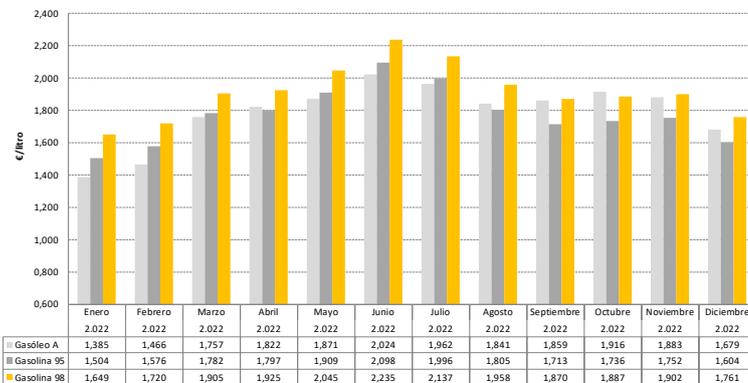
España durante el 2022, hasta superar los máximos históricos que databan de 2012 en el gasoil y de 2013 en el caso de la gasolina. En 2021 se rompió con la tendencia de los dos años anteriores (bajada de precios motivada por la pandemia) y comenzó a subir el precio de los carburantes. En 2022 la subida ha

sido mucho más acentuada (debido a la guerra de Ucrania). En concreto, el precio medio del diésel o gasóleo-A ha crecido un 44,04% respecto al año anterior y el precio de las gasolinas 95 y 98 un 29,13% y un 26,30%, respectivamente. 2022 ha sido el primer año en el que el precio del diésel supera al de la gasolina 95.

VARIACIÓN PRECIO COMBUSTIBLE (EUROS/LITRO) EN ESPAÑA				
COMBUSTIBLE	2019	2020	2021	2022
Gasoleo A (convencional)	1,213	1,073	1,242	1,789
Gasolina SP95	1,294	1,176	1,373	1,773
Gasolina SP98	1,427	1,321	1,517	1,916

VARIACIÓN PRECIO COMBUSTIBLE (EUROS/LITRO)								
COMBUSTIBLE	VARIACIÓN 2021/2022	VARIACIÓN 2021-2022%	VARIACIÓN 2020/2021	VARIACIÓN 2020-2021%	VARIACIÓN 2019/2022	VARIACIÓN 2019/2022%	MÁXIMOS HISTÓRICOS	MÁXIMOS HISTÓRICOS (ANTERIORES A 2022)
Gasoleo A (convencional)	0,547	44,04%	0,169	15,75%	0,576	47,49%	1,789 (2022)	1,357 (2012)
Gasolina SP95	0,400	29,13%	0,197	16,75%	0,479	37,02%	1,773 (2022)	1,425 (2013)
Gasolina SP98	0,399	26,30%	0,196	14,84%	0,489	34,27%	1,916 (2022)	1,537 (2013)

Fuente: CNMC



Fuente: CNMC

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 en ambas comunidades, al igual que ocurre en España, en 2022 ha subido el precio medio de los combustibles, por segundo año consecutivo, después de tres ejercicios con caídas en el precio me-

dio de los combustibles fósiles en ambas comunidades en España.

En el País Vasco la subida del precio del diésel ha sido de un 42,44%, de la gasolina 95 de un 27,82% y de un 24,67% en el caso de la gasolina 98. En Navarra la subida ha sido de un 45,33% (diésel), un 30,76% (gasolina 95) y un 27,19% (gasolina

98). Si comparamos los precios medios de carburante con el año previo a la pandemia (2019) el aumento de precios asciende a un 45,95% (diésel), 35,85% (gasolina 95) y un 33,74% (gasolina 98) en el País Vasco y un 47,12% (diésel), 38,85% (gasolina 95) y 35,70% (gasolina 98) en Navarra.

EVOLUCIÓN PRECIO COMBUSTIBLES EN EL PAÍS VASCO				
COMBUSTIBLE	2019	2020	2021	2022
Gasoleo A (convencional)	1,258	1,113	1,289	1,836
Gasolina SP95	1,336	1,213	1,420	1,815
Gasolina SP98	1,47	1,361	1,577	1,966

EVOLUCIÓN PRECIO COMBUSTIBLES EN EL PAÍS VASCO								
COMBUSTIBLE	VARIACIÓN 2021/2022	VARIACIÓN 2021-2022 %	VARIACIÓN 2020/2021	VARIACIÓN 2020-2021 %	VARIACIÓN 2019/2022	VARIACIÓN 2019/2022 %	MÁXIMOS HISTÓRICOS	MÁXIMOS HISTÓRICOS (ANTERIORES A 2022)
Gasoleo A (convencional)	0,547	42,44%	0,176	15,81%	0,578	45,95%	1,836 (2022)	1,344 (2012)
Gasolina SP95	0,395	27,82%	0,207	17,07%	0,479	35,85%	1,815 (2022)	1,405 (2013)
Gasolina SP98	0,389	24,67%	0,216	15,87%	0,496	33,74%	1,966 (2022)	1,521 (2013)

EVOLUCIÓN PRECIO COMBUSTIBLES EN NAVARRA				
COMBUSTIBLE	2019	2020	2021	2022
Gasoleo A (convencional)	1,216	1,058	1,231	1,789
Gasolina SP95	1,292	1,167	1,372	1,794
Gasolina SP98	1,434	1,329	1,530	1,946

EVOLUCIÓN PRECIO COMBUSTIBLES EN NAVARRA								
COMBUSTIBLE	VARIACIÓN 2021/2022	VARIACIÓN 2021-2022 %	VARIACIÓN 2021/2020	VARIACIÓN 2020-2021 %	VARIACIÓN 2019/2022	VARIACIÓN 2019-2022 %	MÁXIMOS HISTÓRICOS	MÁXIMOS HISTÓRICOS (ANTERIORES A 2022)
Gasoleo A (convencional)	0,558	45,33%	0,173	16,35%	0,573	47,12%	1,789 (2022)	1,334 (2013)
Gasolina SP95	0,422	30,76%	0,205	17,57%	0,502	38,85%	1,794 (2022)	1,413 (2013)
Gasolina SP98	0,416	27,19%	0,201	15,12%	0,512	35,70%	1,946 (2022)	1,533 (2013)

Fuente: CNMC

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

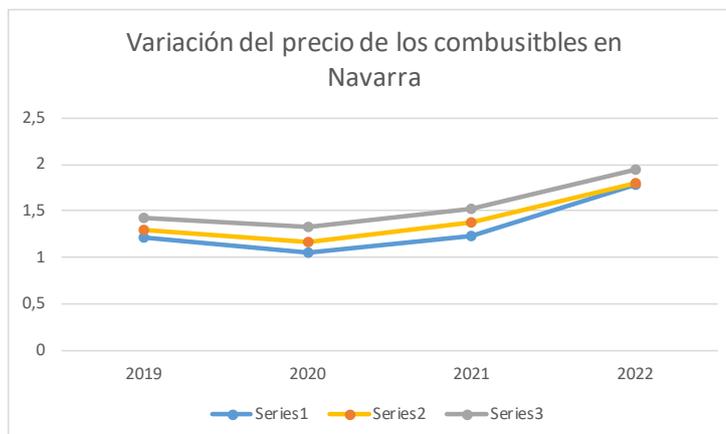
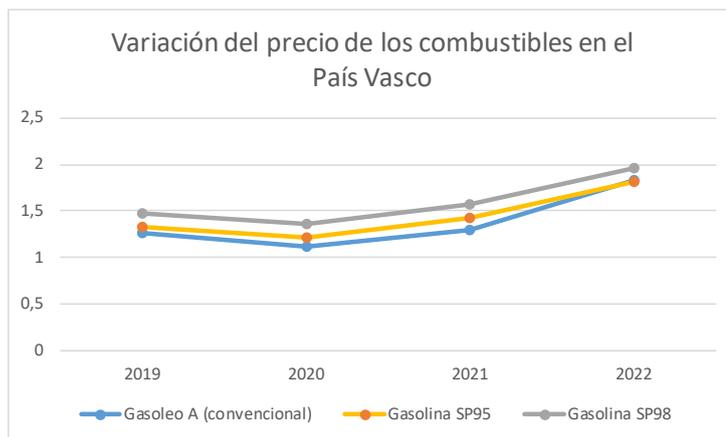
Según los datos, en los tres tipos de combustibles los precios medios del País

Vasco han estado por encima de los precios medios de España. Navarra ha tenido el mismo precio medio del diésel que el Estado y un precio superior que los precios medios de la gasolina del diésel que

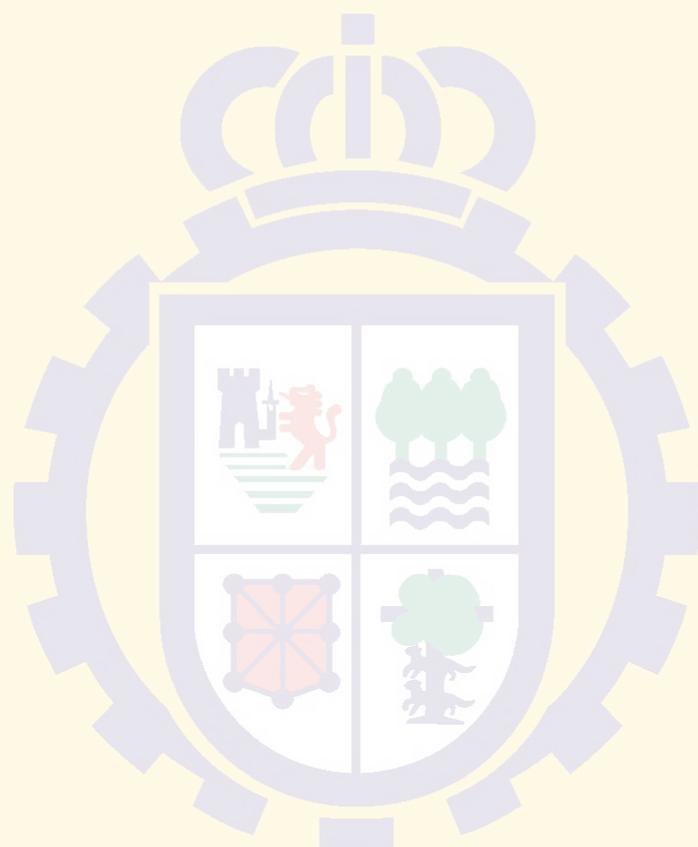
tenido el mismo precio medio. Sin embargo, los precios medios de los combustibles en Navarra han sido inferiores a los precios medios del País Vasco, en todos los casos.

COMPARATIVA PRECIOS MEDIOS DE COMBUSTIBLES 2022			
COMBUSTIBLE	PAÍS VASCO	NAVARRA	ESPAÑA
Gasoleo A (convencional)	1,836	1,789	1,789
Gasolina SP95	1,815	1,794	1,773
Gasolina SP98	1,966	1,946	1,916

Fuente: CNMC



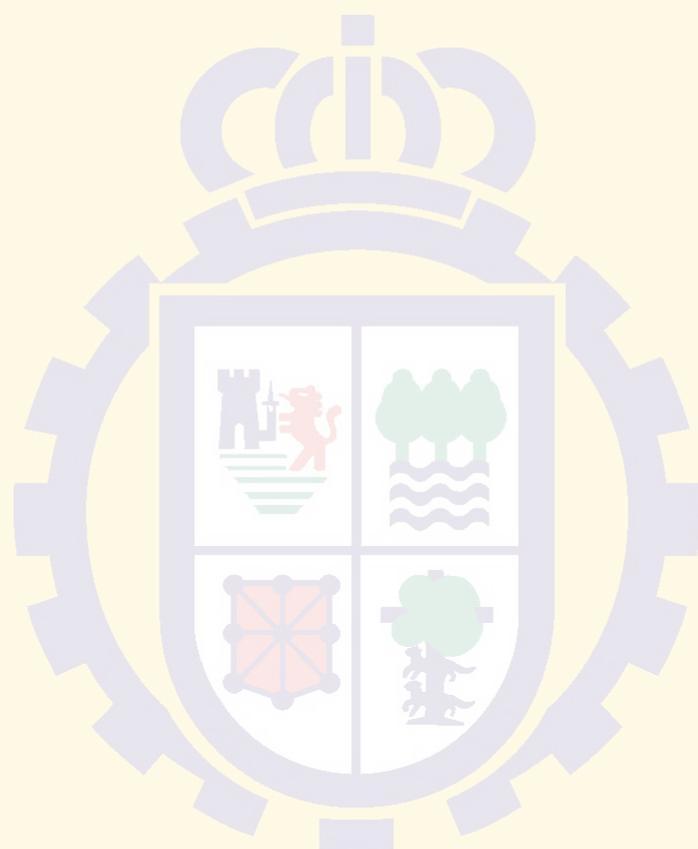
Nota: Para la elaboración de las tablas y gráficas el RACVN ha actualizado su fuente de información. Como novedad en 2022 se ha consultado directamente a la CNMC. En los datos facilitados al RACVN se desglosan los datos mes a mes (e incluso semanales y diarios). Para la obtención de los precios medios anuales de este informe, el RACVN ha realizado el cálculo a partir de los precios mensuales (la suma del precio de cada mes entre 12 meses). A fin de no mezclar datos con diferentes criterios y fuentes el RACVN ha actualizado la información correspondiente a los ejercicios anteriores con el mismo criterio. Por esa razón, si se comparan los datos con los de anteriores informes del RACVN pueden aparecer pequeñas variaciones de datos.



RAC
VASCO NAVARRO



5.- NOVEDADES DGT 2023



RAC
VASCO NAVARRO

5.- NOVEDADES Y MEDIDAS DE LA DGT PARA EL 2023

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 los últimos años la movilidad ha cambiado de forma significativa, principalmente con la irrupción de nuevos protagonistas (patinete eléctrico, mayor pro-

tagonismo de la bicicleta, etc.) y con varios cambios y actualizaciones en la normativa que buscan dar respuesta a las novedades, a los cambios sociales, demográficos y tecnológicos (uso indebido del móvil mientras se conduce pero al mismo tiempo aprovechar la tecnología para desarrollar los sistemas ADAS y la geolocalización, etc).

5.1.- NUEVAS SEÑALES DE TRÁFICO:

Según ha informado la DGT, a lo largo del 2023 se ampliará y actualizará el catálogo de señales de tráfico. La norma que regula los cambios entrará en vigor previsiblemente a mediados de 2023. El objetivo de esta actualización es ampliar el cambio de actuación extendiéndolo a toda la red de carreteras del país, reforzar a seguridad de los usuarios más vulnerables de los diferentes tipos de vía, incorporar las nuevas formas de movilidad y facilitar la visibilidad y comprensión de los mensajes que transmiten los señales. Se trata de la primera actualización en 18 años. Además, las nuevas señales coexistirán con las anteriores. Aunque pueda cambiar el diseño de algunas señales (por ejemplo la de Stop), la sustitución de las señales antiguas no se producirá hasta que éstas estén deterioradas. A continuación se presentan y explican algunas de las señales.

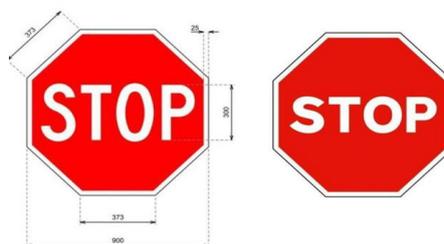


Señal P-21a.

5.1.1.- Señal universal de Stop

A.- Señal R-2. Detención obligatoria o STOP:

Se trata de una de las señales más conocidas y universales. Su forma octogonal y su color rojo son internacionalmente reconocidas. En España, en 2023 cambiará ligeramente su diseño aunque mantendrá su formato base (octogonal y roja) y por su puesto su significado que no es otro sino advertir de la obligatoriedad de detener por completo el vehículo por unos segundos para comprobar que podemos proseguir la circulación sin poner en peligro a otros usuarios. La novedad residirá en la tipografía que ahora será más grande (presentará una mayor altura de las letras) y por lo tanto será más legible en distancia y movimiento.



Nueva señal de Stop con la tipografía cambiada (izquierda) y la tradicional (derecha).

5.1.2.- Señales de advertencia de peligro

Las señales de tráfico de advertencia de peligro sirven para alertar a los conductores de que se están acercando a alguna zona en la que hay un riesgo o peligro que puede ser difícil percibirlo a tiempo. Presentan una forma triangular con el borde rojo, el fondo blanco y el pictograma o icono de color negro.

B.- Señal P-21a. Advertencia de peligro por la proximidad de un lugar frecuentado por niños (colegios, parques, etc.):

La señal P-21a sustituye a la señal P-21. La señal no varía en mensaje ni formato. Únicamente varía la posición de los iconos que representan a dos menores. Se cambian los roles. En la señal antigua aparece el icono de un niño que lleva de la mano a una niña y en la P-21a es la niña quien lleva al niño. En este caso el cambio no responde a razones de legibilidad, sino a cuestión de género. Se pretende "eliminar connotaciones inadecuadas en materia de género".

C: Señal P21-b. Advertencia de peligro por la proximidad de un lugar frecuentado por ancianos:

Esta señal de nueva creación da respuesta a la evolución demográfica y social. En las sociedades modernas occidentales con una alta esperanza de vida y una baja natalidad hacen que las sociedades estén envejecidas y que la proporción de personas mayores en las pirámides demográficas sea muy significativa. Este protagonismo en las pirámides y en la sociedad también lo es en la movilidad de las personas. La proliferación de puntos específicos en los que hay personas mayores (por ejemplo centros de día, residencias, etc) que fruto de la edad pueden tener sus capacidades sensitivas y de estímulo respuesta aminoradas plantea la necesidad de crear este tipo de señales para circular con una mayor precaución.

D.- Señal P-22a. Peligro por proximidad a uno o varios pasos ciclistas:

Se trata de una señal de nueva creación que responde al aumento de la bicicleta como medio de transporte principalmente en los núcleos urbanos. La señal advierte de la proximidad de uno o varios pasos para ciclistas. Advierten de la posible presencia de ciclistas y sugiere circular con mayor precaución.

E.- Señal P-8. Peligro por la

proximidad de un paso a nivel no provisto de barreras o semibarreras:

En este caso se refiere a la actualización de la señal con un icono más moderno. El icono de la señal P-8 actual refleja la silueta de una locomotora de vapor de perfil. Este tipo de locomotoras, en desuso se sustituye por una silueta frontal de un tren que puede ser extensible a otros medios ferroviarios como el metro.

F.- Señal P24-a. Peligro por la proximidad de un sitio donde frecuentemente la vía puede ser atravesada por animales en libertad, sobre todo jabalís:

Anteriormente ya existía una señal de advertencia de paso de animales en libertad. Una señal con el mismo formato en la que, en vez de la silueta de un jabalí, aparece la de un ciervo. Se trata de la señal P-24. Con el nuevo cambio la DGT hace incidencia en que pueden aparecer animales, especialmente jabalís que son además animales potencialmente peligrosos y agresivos si se ven amenazados o quedan heridos. Asimismo, también existe una señal que advierte del peligro por paso de animales domésticos, la Señal P-23 (con la silueta de un animal bovino).

G.- Señal P-33. Peligro de tramo con pérdida de visibilidad:

Se trata de una señal de nueva creación, advierte del peligro por la

proximidad de un tramo en el que frecuentemente la circulación se ve dificultada por una pérdida notable de visibilidad por niebla, lluvia, nieve, humos, etcétera.

H.- Señal P-35. Peligro por la proximidad de un tramo comprendido entre una confluencia y una bifurcación donde se producen distintos movimientos de cambio de carril por parte de los vehículos:

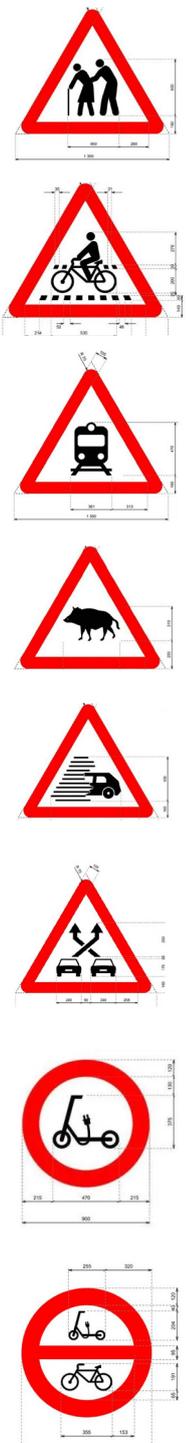
Una señal de nueva creación con un icono muy intuitivo. La complejidad de las vías interurbanas y urbanas hace necesaria la creación de esta señal para advertir del riesgo de tramos con itinerarios que se puedan cruzar y que por lo tanto, pueden resultar peligrosos, pueden producirse colisiones en los mismos.

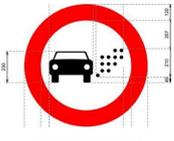
5.1.3.- Señales de prohibición de acceso

Presentan una forma circular con el borde en rojo, el fondo en blanco y el pictograma o icono de color negro. La función de estas señales consiste en restringir el paso de determinados vehículos, prohibir un estacionamiento, o prohibir un adelantamiento.

I.- Señal R-118. Prohibido el acceso a vehículos de movilidad personal (patinetes):

De nueva creación, prohíbe el acceso a ciertas zonas a vehículos de movi-





lidad personal como patinete eléctricos. Esta señal, junto a otras de nueva creación, pretende dar respuesta a los cambios que se han sucedido en movilidad con la irrupción de nuevas formas y elementos y con ellos, nuevos participantes.

J.- Señal R-119. Prohibido el acceso a vehículos de movilidad personal (patinetes) y a bicicletas:

De nueva creación, tiene el mismo cometido que la señal R-118 pero incluye la restricción a las bicicletas.

K.- Señal R-120. Prohibición de acceso a vehículos en función de su distintivo ambiental:

Se incorpora al catálogo oficial de señales de tráfico de la DGT. Sin embargo, esta señal ya se puede ver en algunos lugares que tienen implantadas zonas de bajas emisiones. El desarrollo de estas zonas en 2023 hace necesario una señal estandarizada y recogida por el catálogo de la DGT.

La señal prohíbe el acceso a vehículos u otros criterios ambientales que se establezcan. Las condiciones se especificarán en un panel complementario S-860 o en un cartel en el que se incluya la señal.

5.1.4.- Señales de obligación

Presentan una forma circular con fondo azul y pictogramas o iconos

en blanco. Son señales que indican una norma de circulación obligatoria. Muchos usuarios pueden confundir estas señales con las que indican una recomendación (por ejemplo, una velocidad máxima recomendada, no obligada) por ser también de color azul. Sin embargo las señales de obligación son circulares y las otras son cuadradas.

L.- Señal R-420. Vía obligatoria y reservada para vehículos de movilidad personal:

De nueva creación, obliga a los conductores de estos vehículos a circular por la vía en la que se encuentre esta señal. También prohíbe al resto de vehículos a utilizarla

M.- Señal R-421. Vía obligatoria y reservada para vehículos de movilidad personal y bicicletas:

De nueva creación, es similar a la señal R-420 pero incluye la obligatoriedad y reserva a los usuarios de las bicicletas.

N.- Señal R-422. Obligación de desmontar de la bicicleta y continuar el trayecto a pie:

La DGT incorpora esta señal a su catálogo oficial aunque en algunos lugares ya ha comenzado a utilizarse. Si dicha obligación se limita a ciertos periodos, se indicará mediante un panel complementario.

5.1.5.- Nuevas señales de aviso de gasolineras y electrolineras

Se trata de señales de nueva creación y una evolución a las señales de aviso de gasolineras ya existentes, incluyendo nuevos pictogramas. Se incluye el aviso de puntos de recarga eléctrica o gas. Se han diseñado siguiendo el estilo de las ya existentes en otros países de la Unión Europea. Las variantes son las siguientes:

O.- Surtidor de carburante y estación de recarga eléctrica.

Se indica la situación de un surtidor de carburantes con disponibilidad de estación de recarga.

P.- Estación de recarga eléctrica: Indica la situación de una estación de recarga eléctrica.

Q.- Surtidor de carburante, GLP y estación de recarga eléctrica: Indica la situación de un surtidor de carburante convencional que además dispone de gas licuado de petróleo o autogás y estación de recarga eléctrica.

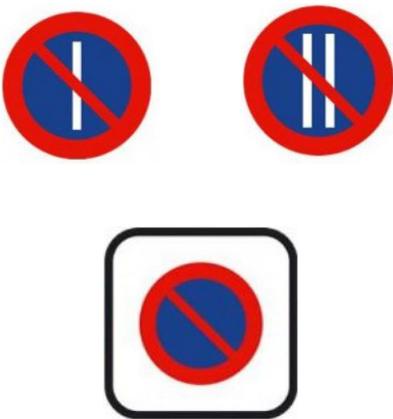
5.1.6.- Otras señales

R.- Señal S-1c. que indica el principio de una carretera 2+1: Esta señal indica el comienzo de una vía que consta de tres carriles de circulación y permite la circulación en

ambos sentidos. El carril central se destina a facilitar la maniobra de adelantamiento, estando reservado de manera alterna a uno y otro sentido de circulación. Asimismo, esta señal también puede indicar el ramal de un nudo que conduce a una carretera 2+1.

5.1.7.- Señales que desaparecen

La evolución de la movilidad también implica que otras señales dejen de estar activas. Un ejemplo son las señales R-308a, R-308b y R-309 que indican la prohibición de estacionar los días impares, pares y de uso limitado.



Arriba: Señales R-308a y R-308b. Abajo: Señal R-309.

5.2.- ZONAS DE BAJAS EMISIONES:

El martes 27 de diciembre de 2022 el Consejo de Ministros aprobó el Real Decreto que regula las Zonas de Bajas Emisiones (ZBEs). El establecimiento de este tipo de zonas quedó establecido en la Ley de Cambio Climático y Transición Energética (Ley

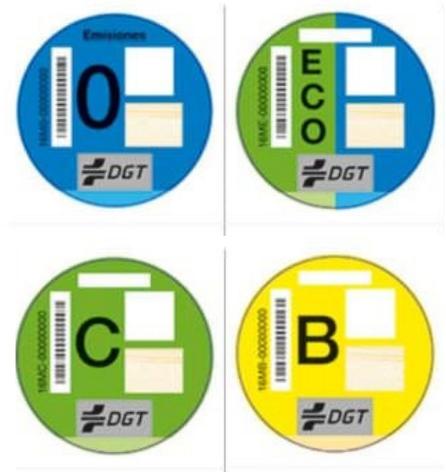
7/2021 del 20 de mayo). Supuestamente, las ZBEs deben implantarse a lo largo de 2023. Sin embargo, la norma que la regula se ha aprobado pocos días antes del comienzo del año. Antes de la presentación de la norma la única referencia eran unas directrices para crear ZBEs. Por esa razón, la mayoría de los ayuntamientos no han querido adelantarse a la puesta en marcha de estas normas antes de la existencia de una norma en firme que las regule. Además, la celebración de elecciones municipales en primavera demorará en muchos casos la puesta en marcha de la medida al ser ésta bastante polémica y controvertida. Previsiblemente, estas zonas en los municipios requeridos se implantarán a lo largo del año e incluso a principios de 2024.

A partir de 2023, los municipios con más de 50.000 habitantes deben tener una ZBE definida en la que el acceso de vehículos estará restringido y/o condicionado. En teoría, la norma afecta a los vehículos más contaminantes (sin etiqueta medioambiental de la DGT), aunque los vehículos C y sobre todo B podrán tener algún tipo de restricción. Por ejemplo, solo podrán acceder a los centros de las ciudades si van expresamente a un parking subterráneo de uso público. Dentro de la norma cada municipio tendrá sus particularidades. Por ejemplo, ¿cómo demostrar que el vehículo sin pegatina accede a un parking? Quizás el acceso al mismo deberá hacerse mediante una reserva telemática o por APP previa...

Acceder a una ZBE con un vehículo (y circunstancia) no autorizado supondrá una multa de 200 euros (según se recoge en la reforma de la Ley de Tráfico que entró en

vigor el 21 de marzo de 2022).

En cualquier caso, el distintivo medioambiental va a adquirir una gran relevancia en la medida en la que se implementan estas zonas en los municipios. A priori, su colocación en el parabrisas no es obligatoria, como sí lo es la de la ITV. Sin embargo, si no llevamos el distintivo medioambiental colocado en el parabrisas no podremos beneficiarnos de las “ventajas” y, a efectos prácticos, nuestro vehículo se equipará a un vehículo antiguo sin distintivo. Es decir, uno de los más contaminantes sin acceso a las ZBEs. No obstante, la regulación municipal relativa a las ZBEs y los distintivos medioambientales pueden presentar particularidades al margen de la norma general. Por esa razón, aconsejamos informarse y/o consultar las ordenanzas municipales. En cualquier caso, aconsejamos adquirir el distintivo y llevarlo colocado en el vehículo en el lugar y forma adecuados.



Distintivos medioambientales de la DGT.

5.3.- NUEVO REGLAMENTO DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS:

Según indica la DGT, la nueva norma para los vehículos antiguos llegará en 2023. Simplificará los trámites y abaratará los costes para tramitar la clasificación de un vehículo como “histórico” al tiempo que velará por conservar el patrimonio histórico automovilístico. La categorización de vehículos históricos existe legalmente desde 1995. En ese año se aprobó el Reglamento de Vehículos Históricos (RVE) que actualmente sigue en vigor. La nueva norma la ha elaborado la DGT en colaboración con el Ministerio de Industria, las Comunidades Autónomas y la Federación Española de Vehículos Antiguos (FEVA). Según describe en la revista de la DGT, el nuevo reglamento será aprobado en verano de 2023 y estará en vigor en otoño. El vehículo deberá contar con al menos 30 años de antigüedad (30 años desde la primera matriculación o fabricación y que el vehículo se encuentre en su estado original). Los vehículos deberán contar, al igual que el resto de vehículos, con el permiso de circulación, la tarjeta de ITV, el seguro obligatorio, las matrículas y en su caso, el distintivo de vehículo histórico. Deben cumplir con las limitaciones de circulación que figuren en su Tarjeta de Inspección Técnica. Según anuncia la DGT en su revista, los vehículos fabricados antes de 1950 y los ciclomotores históricos no tendrán que pasar la ITV.

Propuesta nuevo permiso B1 en España



Fuente: PONS Seguridad Vial | AEDIVE

5.4.- CARNET DE CONDUCIR B1:

A mediados del año pasado supimos que la DGT contemplaba con buenos ojos la implantación del carnet B1. Se trata de un permiso de conducción, que ya está implantado en otros países de la Unión Europea, como Francia, Portugal o Italia, que posibilita que los jóvenes de 16 años puedan desplazarse con un coche eléctrico de unas características muy concretas.

La DGT incorpora esta licencia, que se prevé, si no hay variaciones, que entre en vigor de forma operativa en 2023. Además, se implanta dentro de la Estrategia de Seguridad vial 2030”. A mediados del 2022, en junio, el RACVN envió un comunicado a los medios de manifestando su apoyo a la medida y argumentando cuáles son los aspectos que resultan positivos. Para el RACVN destaca el hecho de que posibilite un acceso escalonado a los jóvenes a la conducción de vehículos, favorece la renovación del parque de vehículos, equipara la normativa estatal con la europea, ofrece mayor seguridad que la alternativa tradicional de muchos jóvenes (coche con años, barato pero potente), etc. Sin embargo, el RACVN comparte con la DGT la idea de que esta medida no puede entenderse como una carta blanca blanca a los jóvenes para que puedan conducir un automóvil “a la ligera”.



Un vehículo con matrícula histórica tomando salida en el rallye de clásicos que organiza el RACVN.



AMPLIAS GARANTÍAS Y COBERTURAS FLEXIBLES

SEGURO PARA MOTO



www.racvn.net



6

6.- CONCLUSIONES



RAC
VASCO NAVARRO

6.- CONCLUSIONES

2022 ha sido el primer año en el que la pandemia nos ha dado un respiro. Sin embargo, ha surgido un nuevo problema, la guerra en Ucrania que nos repercute en varias cuestiones. El sector del automóvil y de la seguridad vial también han estado condicionados por esta realidad. Por una parte, la superación de la pandemia ha hecho que se recupere la movilidad e incluso que se superen ratios de años anteriores. Sin embargo, esto también ha traído consigo un aumento en el número de fallecidos por accidentes de tráfico. Por otra parte, la guerra en Ucrania ha producido una escalada de precios, sobre todo de las energías fósiles.

6.1.- VÍCTIMAS MORTALES

En 2022 han aumentado las víctimas mortales respecto al año anterior. Encadenamos dos años con incrementos en la cifra de fallecidos, pero debemos tener en cuenta que la circunstancia del 2020 fue completamente anómala debido a la presencia del virus y con ella a la reducción de desplazamientos. Además, en 2020 se alcanzaron las cifras más bajas de fallecidos a nivel estatal desde que hay registros. En el contexto actual, al realizarse más desplazamientos por carretera y recuperar un nivel de movilidad mayor, las víctimas han aumentado. Además, en 2022 se han superado incluso las cifras de 2019. Pese al incremento, el RACVN considera que no se trata de un cambio de tendencia. La disminución de fallecidos en accidentes de tráfico se constata cuando se analizan periodos de tiempo mayores. En concreto, en 2022 aumentaron el número de fallecidos en el País Vasco y todos sus territorios (salvo en Álava), en Navarra y en el conjunto de España. El RACVN insiste en no llamar al alarmismo, ya que el repunte es excepcional y no constituye una tendencia. Sin embargo, el club automovilista comparte el análisis que han realizado otros colectivos y asociaciones sobre la supresión de la posibilidad de rebasar en 20km/h el límite de velocidad para rea-

lizar un adelantamiento en menos tiempo. El RACVN se posicionó en contra de esta medida adoptada por la DGT. A tenor de los datos y del análisis de la tipología de siniestros, el RACVN considera que el cambio normativo no ha dado el resultado esperado y además hace que las vías convencionales sean todavía más peligrosas. Otra cuestión que el RACVN no comparte ha sido las reducciones generalizadas de los límites de velocidad en áreas urbanas, teniendo como máximo exponente a Bilbao. El RACVN denunció que la medida aparentemente “buenista” resultaba contradictoria con los fines pretendidos (menos emisiones, mayor seguridad vial, más seguridad para peatones y el conjunto de colectivos vulnerables).

Los datos relativos al aumento de peatones fallecidos en 2022, especialmente en Vizcaya ponen en evidencia estas medidas. De manera contraria, el RACVN comparte con la DGT la relevancia que ha adquirido el uso indebido de los dispositivos multimedia y las distracciones que causa esta mala praxis como causa creciente de los accidentes de tráfico. Asimismo, otras cuestiones compartidas con la DGT y defendidas por el RACVN son la necesidad de formación a la ciudadanía en materia de seguridad vial, la creación de nuevas señales de tráfico acorde con las nuevas realidades y los cambios normativos relativos a vehículos históricos que favorezcan

su preservación. Con el auge de las nuevas formas de movilidad y un protagonismo creciente de los peatones, son necesarias una formación y una señalética adecuadas al contexto, que fomenten la seguridad.

Un año más, se repite el perfil tipo de fallecido por accidente de tráfico: 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. Entre los despistes destaca el uso indebido del teléfono móvil mientras se conduce. En el País Vasco destaca un segundo perfil, el del peatón (15), que por primera vez supera a otro colectivo muy destacado como es el de los motoristas (14). De hecho en el País Vasco han perdido la vida más motoristas y peatones que usuarios de automóviles y otros vehículos (furgonetas, furgones...) (12). En Navarra el principal perfil ha sido el del usuario del automóvil (14). Sin embargo, la suma de los colectivos vulnerables ha sido prácticamente igual (13). Destaca el número de peatones fallecidos (7), que como en el País Vasco ha superado también al número de motoristas fallecidos (6).

Los datos establecen las autopistas y autovías como vías más seguras frente a las carreteras convencionales (entre el 66 y el 100%, de los fallecidos se producen en las vías convencionales).

6.2.- VENTA DE VEHÍCULOS

En 2022 las matriculaciones de automóviles han descendido en todos los casos.

En el País Vasco, Navarra y España, las ventas han descendido en un 12,40%, un 11,20% y un 5,40%, respectivamente. Ningún territorio del País Vasco ha conseguido cerrar el año en positivo. En Álava, Guipúzcoa y Vizcaya las bajadas han sido de un 14,3%, un 13% y un 8,94%, respectivamente. El 2021 tampoco fue un buen año, aunque al final en España se consiguió cerrar el año en positivo con un crecimiento muy moderado que no llegó al 1%, mientras que en el País Vasco y Navarra las ventas redujeron en un 18,32% y un 13,75%, respectivamente.

El RACVN considera que las cifras de 2022 son negativas y muy preocupantes ya que acumulan varios años con las ventas estancadas. Es fundamental cambiar la tendencia del mercado por varios motivos: para renovar el parque, reducir las emisiones y garantizar unos niveles mayores de seguridad vial, pero también para preservar y mantener miles de puestos de trabajo. La escasez de los semiconductores, el aumento de impuestos, las restricciones al uso del automóvil, el encarecimiento generalizado de los vehículos y un futuro incierto han propiciado que las ventas disminuyan de forma notable.

Por tipos de combustibles, en términos porcentuales, un año más, los vehículos de combustión han experimentado caídas en las ventas. Los diésel (entre un 4,94% y un 33%) y los de gasolina (entre un 10,72% y un 19,14%, según territorio). Los automóviles del grupo “resto” (híbridos, eléctricos y gas) un año más han crecido (entre un 0,15% y un 10,77%), salvo en Álava y Navarra, donde han decrecido un 12,29% y un 5,14%, respectivamente.

Sin embargo, los vehículos de combustión tradicionales siguen acaparando la mayoría del mercado. Aproximadamente un 57,5% frente a los vehículos resto, 42,5%.

Dentro del grupo “resto”, la mayor subida porcentual la han registrado los vehículos eléctricos (entre un 15% y un 28,95%), aunque hay que tener en cuenta que al tratarse de cifras todavía bajas, cualquier variación numérica por pequeña que sea supone una diferencia destacada en términos porcentuales. Los vehículos híbridos han crecido en Vizcaya (5,23%) y en España (9,37%), pero no así en Álava, Guipúzcoa, el conjunto del País Vasco y Navarra. Aun así, entre los vehículos “resto” son la tipología de vehículos que más se matriculan. El RACVN considera que se debe a la irrupción y generalización de la tecnología mild-hybrid o de los microhíbridos. En el caso de los vehículos de gas, pierden ventas en todos los casos, salvo en Álava y España.

El 55,81% de los turismos que se han matriculado en España durante el 2022 han sido SUVs.

El Dacia Sandero ha sido el modelo más vendido en el País Vasco, Navarra, Vizcaya y Guipúzcoa. En España y Álava ha sido el Hyundai Tucson. Por marcas, Hyundai ha sido la más vendida en el País Vasco, Kia en Navarra y Toyota en España.

Un año más bajan las ventas de vehículos de gasolina y diésel pero suben las del grupo “resto”, sobre todo las de eléctricos.

A tenor de estos datos, el RACVN augura un futuro en el que las tecnologías híbridas se generalicen, sustituyendo a las motorizaciones diésel y gasolina convencionales. Según esta previsión, todos los vehículos de gasolina y diésel nuevos tendrían algún tipo de hibridación. Los vehículos eléctricos (pese a las limitaciones que todavía tienen y las necesidades no resueltas) seguirían experimentando crecimiento de ventas, pero estarían 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 evolucionaron los motores de carburación a los de inyección.

Por tipo de vehículo, el segmento más vendido en 2022 ha sido el SUV (pequeño, mediano y grande), que acentúa todavía más su tendencia respecto a los años anteriores. En 2020 superó el 50% del mercado (50,40%) y en 2022 el porcentaje ha seguido subiendo hasta el 55,81%.

En 2020, la pandemia propició que un vehículo de los denominados económicos o “lowcost”, el Dacia Sandero, encabezase 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. En 2022 el Dacia Sandero ha vuelto a ser el más vendido en el País Vasco, Navarra, Guipúzcoa y Vizcaya. Sin embargo, el más vendido en España y Álava ha sido el Hyundai Tucson.

Por marcas, Toyoya ha sido la marca más vendida y Seat ha perdido el liderazgo, bajando a la sexta plaza del ranking. En País Vasco y en Navarra, las marcas más vendidas han sido Hyundai y Kia, respectivamente, por segundo año

consecutivo. Por territorios del País Vasco, Hyundai ha encabezado el ranking en Álava mientras que en Guipúzcoa y Vizcaya ha sido Dacia la 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. 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 35,66 millones de vehículos. Aproximadamente el 71% de los vehículos son automóviles turismos. El País Vasco cuenta con el 3,99% del total de los vehículos de España y Navarra con el 1,37%.



La edad media del parque automovilístico supera los 13,5 años a cierre del 2022. La edad media del vehículo de segunda mano que se vende en España supera los 10. La coyuntura actual ha propiciado que los automovilistas busquen una opción más económica e inmediata “para salir del paso”. El crecimiento del mercado de segunda mano ha propiciado que los precios de este tipo de vehículos comiencen a crecer. Hay estudios que, ya en 2021, mencionaban una especie de burbuja del mercado de segunda mano y la posibilidad de que estallase durante el 2022. Sin embargo, en 2022 los precios del mercado de ocasión no han parado de crecer, como también han crecido de forma significativa los precios de los vehículos nuevos y seminuevos.

6.3.- CARBURANTES

El 2022 se ha caracterizado por ser un año con fuertes subidas en el precio de los combustibles debido al estallido de la guerra de Ucrania. Además, debemos tener en cuenta que debido a la pandemia y la reducción de los desplazamientos el precio de los carburantes disminuyeron en 2020 de una forma muy destacada. Por esa razón, en poco más de dos años hemos pasado de unos precios excepcionalmente bajos a otros excepcionalmente altos. En 2022 el precio del diésel creció entre un 42% y un 45% respecto al año anterior. El precio medio de este combustible en 2022 fue de 1,789 €/l (1,242€/l en 2021) a nivel estatal. En Navarra el precio medio fue igual al estatal y en el País Vasco, algo más caro (1,836€/l). En cuanto a la gasolina de 95 octanos, el incremento ha sido de entre un 27% y un

30% respecto al ejercicio anterior, con un precio medio de 1,773€/l en España, 1794€/l en Navarra y 1,815€/l en el País Vasco. La gasolina de 98 octanos ha tenido un precio medio de 1,916€/l en España, 1,946€/l en Navarra y 1,966€/l en el País Vasco. En el País Vasco y Navarra los precios medios de la gasolina han sido superiores a la media estatal, mientras que en el caso del diésel, tan solo en el País Vasco. Además, cabe destacar que, en 2022, el precio del diésel ha superado al de la gasolina 95, por primera vez. El cierre del año acabó con los precios de ambos combustibles prácticamente equiparados. Debemos tener en cuenta que, buena parte del año 2022 el precio de los combustibles estuvieron bonificados (20 céntimos por litro) por el Estado. Al finalizar el año, se acabó de golpe con la bonificación, y los días anteriores subió la demanda para aprovechar el descuento.

La incertidumbre es la tónica que guiará la evolución de los precios en 2023. Dependerá de la geopolítica, la guerra, las sanciones impuestas a Rusia, etc.. El RACVN considera necesaria la bonificación. Aboga por su reposición y plantea que, en caso de retirarla, debe hacerse de forma escalonada y no de golpe. Asimismo, considera interesante intervenir en el precio final reduciendo su carga impositiva, tal y como se ha hecho con algunos alimentos o con el precio de la electricidad.

En 2022 se disparó el precio de los carburantes, debido a la guerra de Ucrania.

El RACVN alerta sobre las posibles consecuencias de la escalada de precios en los carburantes y la desaparición de las bonificaciones.

6.4.- PROPUESTAS DEL RACVN Y CUESTIONES PENDIENTES DE RESOLVER

En este apartado se producen pocas variaciones respecto a los años anteriores. El RACVN incide en cuestiones sin resolver que, año tras año, se repiten. En algunos casos la situación empeora respecto a los ejercicios anteriores (renovación del parque de vehículos, mejora de la red viaria, etc.).

Avanzar en la regulación de las nuevas formas de movilidad

Con el comienzo del año 2021 se puso en marcha una demanda del RACVN relativa a la regulación homogénea y de ámbito estatal de las nuevas formas de movilidad y más concretamente los patinetes eléctricos. En 2021, de cara a su puesta en marcha en 2022, se da un paso más y se concreta la obligatoriedad de llevar casco, su carácter unipersonal, etc.

Sin embargo, no vale con desarrollar una norma. También es fundamental trabajar para que ésta se cumpla. Para ello, es fundamental la labor de los ayuntamientos. 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. Asimismo, a tenor de los datos de fallecidos pertenecientes a colectivos vulnerables, el club automovilista constata que es necesario formar a la ciudadanía para que conozca sus derechos y obligaciones como partícipes en la movilidad y los peligros asociados a las malas praxis propias o de terceras personas.

Recuperar la medida que permitía rebasar en 20km/h el límite establecido en adelantamientos

El RACVN, se suma a la valoración realizada desde distintas organizaciones que consideran que ha sido un fracaso la eliminación de la posibilidad de que los turismos y las motocicletas puedan rebasar en 20 km/h los límites genéricos para adelantar en carretera. En el momento de la puesta en marcha de este cambio el RACVN se mostró crítico con la norma ya que considera que iba a ser necesario más tiempo para realizar un mismo adelantamiento (más tiempo en el que se invade el carril contrario y se realiza una maniobra que conlleva cierto peligro). El aumento de fallecidos en accidente de tráfico, principalmente en carreteras secundarias constata, a juicio del RACVN, el fracaso de este cambio y aboga por recuperar ese margen.

Renovación y mejora de las carreteras y suprimir los resaltos por ser muy peligrosos y lesivos

Aspectos como la necesidad mantener y mejorar 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. 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. Además, el RACVN destaca la peligrosidad de los resaltos cuya finalidad es aminorar la velocidad. Son muy lesivos para los conductores profesionales que deben pasar por encima de ellos



Recuperar la medida que permitía rebasar en 20km/h el límite para poder adelantar.

Un límite de velocidad adecuado a cada lugar y circunstancia, usar las nuevas tecnologías y crear parkings disuasorios de verdad

Renovación de un parque de vehículos que no para de envejecer

Remitir la política de criminalización del automóvil

PROPUESTAS RACVN

Seguir avanzando en la regulación de las nuevas formas de movilidad y la coexistencia pacífica y ordenada entre los distintos medios de transporte.

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

Recuperar la bonificación de los combustibles. Plantearlo mediante una disminución en la carga impositiva y, llegado el momento, retirarlo de forma escalonada, no de golpe.

Renovación y mejora de las carreteras y suprimir los resaltes por ser muy peligrosos y lesivos

varias veces a lo largo del día, para las personas enfermas o heridas que viajan en ambulancias y para los ciclistas y motoristas que pueden acabar por caerse si no se percatan de la existencia de los mismos. Además, contribuyen a aumentar los niveles de contaminación en vías urbanas.

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 durante los últimos años. La subida de impuestos que comenzó en 2022, aplicada a la mayoría de vehículos nuevos, sumada a la escalada generalizada de precios, 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 coyuntura actual 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. 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.

Preservando el sector del automó-

vil 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. El Estado y las administraciones incrementan sus ganancias en la medida que produzcan más ventas.

La incertidumbre en torno a las zonas de bajas emisiones (ZBE) en los municipios ha contribuido a aumentar el miedo de los ciudadanos a la hora de cambiar de coche. El Real Decreto que regula las ZBE se aprobó a finales del 2022 y con ello, todavía no está claro cuáles son las medidas que van a adoptar los ayuntamientos, en teoría, a lo largo del 2023. Además, en función de cómo se establezcan estas zonas (previsiblemente después de las elecciones municipales en muchos consistorios), van a contribuir a crear desigualdades entre las personas en función del barrio en el que vivan o la capacidad adquisitiva para poder comprar o no un coche que tenga el acceso permitido. Tampoco parecen tener en cuenta cuáles son las necesidades de movilidad de cada persona. Las ZBE nos retrotraen a finales del XIX, cuando la posibilidad de utilizar el vehículo estaba limitada a unas pocas personas.

Actualmente, la edad media del parque de automóviles en el Estado supera los 13,5 años y las ventas de vehículos de segunda mano crecen frente a la de los nuevos. El mercado de automóviles nuevos no termina de levantar cabeza. Tras un 2020 desastroso cabría esperar que el repunte de 2021 hubiera sido mayor y que se afianzase en 2022. Por lo tanto, la evolución del mercado de vehículos no se puede interpretar como positiva.

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. Sin embargo, es preciso revisarla de forma periódica y actualizarla. Además, el club automovilista considera que, además de sancionar a los automovilistas cuando cometan infracciones, también debería premiar a los buenos conductores, más allá de los 15 puntos.

Un límite de velocidad adecuado a cada lugar y circunstancia, usar las nuevas tecnologías y crear parkings disuasorios de verdad

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 un límite de 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 opina que se debe analizar cada vía y tramo para poder establecer una limitación en cada caso en función de las características concretas. 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 ubicados en zonas estratégicas, 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).

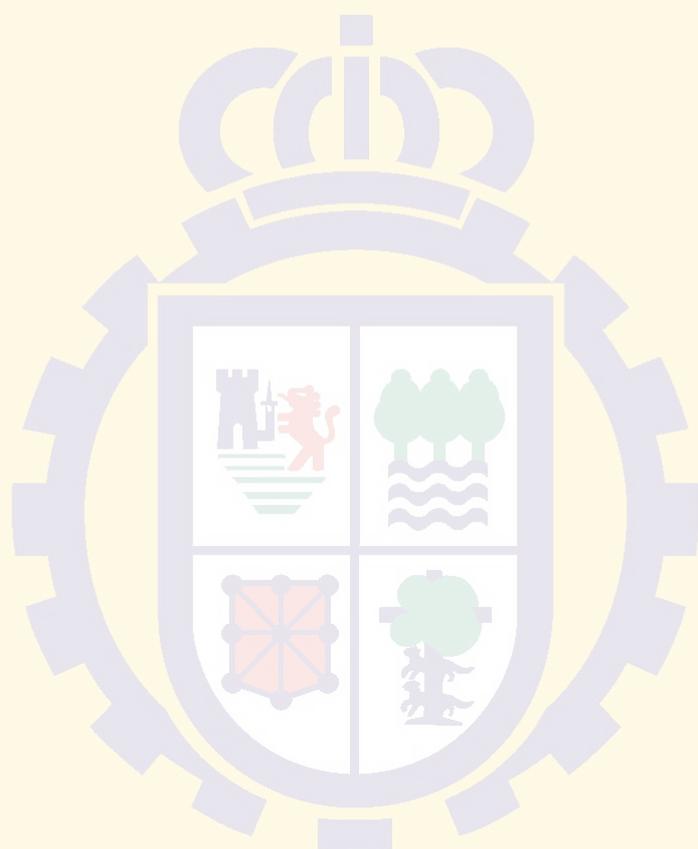
Remitir la política de criminalización del automóvil

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.





7.- EL CENTENARIO DEL RACVN



RAC
VASCO NAVARRO

7. EL CENTENARIO DEL RACVN (1923-2023)

En 2023 el Real Automóvil Club Vasco Navarro (RACVN) celebra sus primeros cien años de historia. El RACVN nació en 1923 con el nombre de Automóvil Club de Guipúzcoa, con el objetivo de fomentar la protección y defensa de los automovilistas, dedicándose desde sus orígenes al mundo del motor. En 1923 organizó la Gran Semana Automovilista, entre el 23 y el 28 de julio, con el Salón del Automóvil en la Feria de Muestras, la prueba de regularidad Barcelona-San Sebastián y los Grandes Premios de Velocidad, Turismos, Motocicletas y sidecar, todos ellos realizados en el mítico Circuito de Lasarte.

El RACVN es una asociación sin ánimo de lucro que a partir de los años 50 se ha especializado en la defensa, asesoramiento, ayuda y servicios al automovilista. El club tiene adquirido un compromiso social orientado a la mejora del tráfico, la movilidad y la seguridad vial. Para el RACVN 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, con el objetivo último de promover una movilidad racional y respetuosa con el medio ambiente.

El RACVN es un referente en materias como la movilidad y la seguridad vial, así como otras cuestiones y un firme defensor de la colaboración pública privada. A lo largo de su historia, el RACVN ha sido una organización pionera a la hora de abordar cuestiones relacionadas con la automoción del futuro. Uno de los ejemplos históricos más recientes es la organización del ECO Rallye Vasco Navarro. El RACVN fue el primero en organizar en



Cartel del II Circuito Automovilista de San Sebastián. Segunda edición del gran premio organizado por el entonces Real Automóvil Club de Guipúzcoa en 1924.

España el primer rallye para coches eléctricos e híbridos, allá por el 2008. Desde su segunda edición y durante las siete ediciones siguientes, el ECO Rallye Vasco Navarro ha formado parte de la Copa FIA de Energías Alternativas, que consiste en el Campeonato Mundial de Rallyes de esta modalidad, o lo que es lo mismo, el máximo exponente de este tipo de pruebas. El EcoRallye del RACVN fue una prueba pionera en España en organización y también en puntuar en la Copa FIA. Además, el club automovilista organiza foros, cursos y jornadas relacionadas con la movilidad y seguridad vial destacando entre otros el Programa de Educación Vial de carácter anual, el Curso de Conducción Económica, o las Jornadas sobre Movilidad. En 2019 esta Jornada fue organizada en colaboración con Basquetour. El 17 de Noviembre de 2021 se celebró la

segunda edición. Por todo ello, resulta indudable el papel fundamental desempeñado por el RACVN en los orígenes y desarrollo del deporte automovilístico en el País Vasco y Navarra.

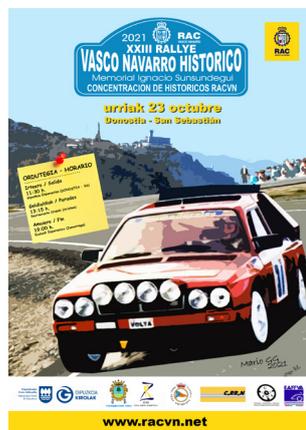
7.1.- DEPORTE DE MOTOR

La promoción del deporte de motor constituye una actividad inherente al RACVN a lo largo de su historia. En 1923 se organizó por vez primera La Gran Semana Automovilista y dentro de la misma el Circuito Automovilista de San Sebastián, más conocido actualmente como El Circuito de Lasarte (1923-1935) donde durante los años 1923 y 1935 se disputaron competiciones de automovilismo y motociclismo con prestigio internacional equiparables a lo que hoy en día sería Fórmula 1

y Moto GP. Fue sede del Gran Premio de España en 10 ocasiones, interrumpiéndose para siempre en 1935 debido a Guerra Civil Española. Tras la posguerra, a lo largo de los años 1950 comienzan tímidamente a recuperarse las pruebas automovilísticas y podemos citar el Circuito de Amara de Fórmula 3, en 1952 el control horario del Rallye de Montecarlo con la presencia del piloto Rudolph Caracciola que había participado en el Circuito de Lasarte y en 1958 la salida del Rallye de los Pirineos en San Sebastián. También destacan el I Rallye de Guipúzcoa (1959) en el que tomará parte un equipo femenino, el VII Rallye National et International Bayonne Côte Basque (1967), el Rallye Ciudad de Pamplona (1986), entre otras muchas pruebas y una historia que llega hasta la actualidad. Es de resaltar la organización de un Rallye Femenino en Guipúzcoa en 1973.

Entre las pruebas más conocidas destacan el Rallye Vasco Navarro que se disputó desde 1959 de forma continuada hasta los años 80 recuperándose en 2001 hasta la actualidad y la Subida a Jaizkibel que se inició en 1967. Esta prueba sentó las bases de lo que en años posteriores sería el Campeonato Vasco de Montaña, ya que sirvió de ejemplo para que las delegaciones provinciales del Club organizaran, a partir de 1968, las subidas de Arrate en (Eibar) en 1974, San Marcial (Irun) y Urbasa (Pamplona) en 1973. También es de destacar la organización de un EcoRallye en fechas más cercanas, en 2008.

En la actualidad el RACVN sigue organizando y coorganizando pruebas de automovilismo en el País Vasco y Navarra. Destacan el Rallye Vasco Navarro Histórico-Memorial Ignacio Sunzundegui, la Copa RACVN de rallyes de tierra, y la Copa RACVN de circuitos, ambas en cola-



Imágenes de arriba a abajo y de izquierda a derecha: Joseba Iraola en su Norma NP01 en la Subida a Jaizkibel (2022). Foto de Motormanía.info. En la fila central, dos imágenes del Rallye Vasco Navarro Histórico en la salida en la Plaza Guipúzcoa de San Sebastián en 2021 (Fotos Mario García). Abajo a la izquierda, una imagen del “coche laboratorio” de la Copa RACVN de rallyes de tierra (foto: AVM). Abajo en medio, cartel del XXIII Rallye Vasco Navarro Histórico, celebrado en octubre de 2021. Abajo a la derecha, cartel de la XI Travesía Don Bosco, celebrada en 2021.

boración con la Federación Vasca de Automovilismo, el Rallye de Tierra RACVN Navarra, el Campeonato Vasco de Rallyes RACVN-Rallycar, con la Federación Vasca

de Automovilismo, la Subida a Jaizkibel con la Escudería Jaizkibel o la Travesía Don Bosco, junto con el CIPF Don Bosco LHII de Rentería, entre otros.

7.2.- ACCIONES DEL RACVN DENTRO DE SU FUNCIÓN SOCIAL:

El Real Automóvil Club Vasco Navarro tiene un compromiso adquirido con la sociedad desde sus orígenes. Como club automovilista, su función principal es la defensa y asesoría de sus socios en el uso racional y responsable de su vehículo. Además, el RACVN trabaja para contribuir a la ciudadanía, con independencia de si es socia o no, en la mejora de los aspectos relacionados con el uso y posesión de los vehículos privados, la coexistencia pacífica y ordenada de las distintas formas de la movilidad, la mejora del tráfico y de seguridad vial, etc.

Dentro del compromiso social adquirido, el club automovilista realiza varias acciones diferentes. Por ejemplo, campañas informativas, realizadas anualmente desde hace años, que tienen el objetivo de concienciar a la ciudadanía sobre aspectos relevantes a tener en cuenta a la hora de utilizar un vehículo, ya sea en verano, en invierno, en trayectos cortos o largos. Las campañas de verano del RACVN se han convertido en un evento clásico del club automovilista. Asimismo, todos los años el RACVN recuerda cuáles son los aspectos más relevantes para comprar un vehículo nuevo o

de segunda mano (en qué debemos fijarnos, qué información debemos solicitar, etc.).

El RACVN ha elaborado guías breves sobre la compra de vehículos, sobre cómo conducir en condiciones adversas y qué aspectos tener en cuenta para viajar de forma segura en verano. También son destacados los análisis e informes que realiza el club automovilista entre los que destacan el informe balance del verano que abarca los meses de julio, agosto y septiembre y el balance anual como éste documento.

El RACVN organiza jornadas y foros en colaboración con distintas instituciones públicas y organismos en las que se reúne a ponentes especializados. El Encuentro Ciudadano con la Movilidad (con la Diputación Foral de Bizkaia), que en 2022 celebró su vigésima edición (se abordan aspectos o temáticas concretas de la movilidad) o las jornadas "Road Talks" organizadas junto a la agencia vasca de turismo Basquetour (Gobierno Vasco) que en 2021 celebró su segunda edición. Todos los años, el RACVN edita guías de viajes a lugares de proximidad con encanto, cultura, gastronomía, etc.

El club automovilista cuenta con un departamento de comunicación muy dinámico que trabaja a través de diferentes canales. Por una parte, la revista con carácter trimestral (15.500 ejemplares mas la versión digital en PDF) que es heredera de los antiguos boletines que editaba el club automovilista en sus orígenes.

El departamento de prensa del RACVN desempeña un papel muy activo (elaboración y envío de comunicados, ruedas de prensa, convocatorias, atención permanente a los medios, etc). La página web (www.racvn.net) es otro canal de comunicación que el club pone a disposición de los socios y de toda la ciudadanía.

El mayo de 2022, como novedad, el RACVN ha puesto en marcha un nuevo canal de comunicación denominado "A quien corresponda RACVN". Esta iniciativa dirigida por el prestigioso periodista, Juan Mari mañero, pretende dar voz a los socios y la ciudadanía sobre aspectos relacionados con la movilidad. (https://racvn.net/a_quien_corresponda/).

A la derecha: Imagen de la cabecera del primer boletín del Real Automóvil Club de Guipúzcoa editado en 1925 y portada de la revista RACVN de octubre de 2022. Abajo: Histórico de carteles de las Campañas de Verano RACVN (2022-2017) y cartel de la campaña específica de ciclistas y motoristas de 2017).



7.3.- OTRAS ACCIONES SOCIALES DEL RACVN:

Además de la actividad y los eventos detallados en la anterior página, el RACVN realiza otras acciones sociales o colaboraciones.

El club automovilista colabora con otros deportes patrocinando los equipos de baloncesto Acunsa GBC (San Sebastián Gipuzkoa Basket Club) y el Surme Bilbao Basket (Club Basket Bilbao Berri, S.A.D), el IX Campeonato de Golf del RACVN organizado en 2018, etc.

El RACVN patrocinó en 2019 el equipo MatxinGo, un proyecto desarrollado por alumnos de los institutos guipuzcoanos Don Bosco y Zubiri-Manteo para competir en la exigente prueba Euskelec. Esta prueba consiste en diseñar y construir un vehículo eléctrico con unos componentes (motor, batería y controlador) que suministra la propia organización. En Euskelec el equipo MatxinGo compite con otros institutos. Matxingo obtuvo la medalla de plata en Euskelec en 2019.

En 2016 y 2017 el RACVN patrocinó la iniciativa de alumnos de Don Bosco Panda Raid. Los alumnos adquirieron y prepararon un Seat Marbella para participar en el rallye solidario Panda Raid en las ediciones de 2016 y 2017. Además de completar el raid por Marruecos (rallye de regularidad de largo recorrido a completar), los participantes debían hacer acopio de una cantidad predeterminada de material escolar para entregar de forma solidaria en una escuela en el final de la prueba. Los alumnos lograron completar con éxito las dos ediciones e incluso ayudaron a otros equipos.

En 2018 el RACVN patrocinó al ciclista ultra maratoniano y socio del club Mikel Azparren en la consecución de su objetivo propuesto: completar el camino de Santiago sin parar y en menos de 24 horas. El ciclista recorrió los 751 km entre Roncesvalles y Santiago en 23 horas y 48 minutos.

El RACVN colabora con el equipo Tecnun eRacing, el equipo de la Universidad de Navarra, creado para competir en la Formula Student. Ésta es una competición en la que participan estudiantes de universidades de todo el mundo que promueve la excelencia en ingeniería a través de una competición automovilística. Cada equipo universitario diseña y construye un vehículo monoplace con el que posteriormente compete. Los alumnos del equipo de automoción de Tecnun representan a Gipuzkoa en la competición internacional de fórmula 1 universitaria.

El RACVN ha firmado un acuerdo de colaboración con el piloto de 18 años Aitor Sorozabal en su participación en el Campeonato Vasco de Rallyes y Rallysprint, así como pruebas navarras y cántabras. Estudiante de ingeniería mecánica en la UPV, Aitor Sorozabal empezó en el karting con cuatro años animado por su padre. Ha comenzado una transición de circuitos a rallies con pruebas en los campeonatos Vasco, Rallysprint y Montaña, donde ha quedado tercero.

El club automovilista colabora con las Federaciones Vasca y Navarra de automovilismo.

El RACVN colabora con "Niños contra el Cáncer", un programa de la Clínica Universidad de Navarra que tiene como objetivo fomentar la investigación del cáncer infantil y facilitar a las familias de niños con cáncer el acceso a tratamientos específicos.

De arriba a abajo: Renovación del acuerdo de colaboración entre el RACVN y el Acunsa Gipuzkoa Basket. Vehículo del equipo MatxinGo con el que colaboró el RACVN en Euskelec y salida de los alumnos desde Don Bosco al Panda Raid. El ciclista Mikel Azparren durante su recorrido en el Camino de Santiago. El equipo Tecnun eRacing. Aitor Sorozabal compitiendo con su Mitsubishi. Logotipo de "Niños contra el Cáncer".



7.4.- PARTICIPACIÓN INSTITUCIONAL DEL RACVN:

El Real Automóvil Club Vasco Navarro colabora y/o forma parte de las siguientes instituciones:

- Comisión de Seguridad Vial de Gobierno Vasco.
- Consejo Asesor de Movilidad del Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián.
- La Alianza Internacional de Turismo (AIT).
- Confederación de Automóviles Clubs de España.
- Real Federación Española de Automovilismo (RFDEA).
- La Federación Española de Vehículos Antiguos (FEVA).
- La Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil (AESVI).
- Miembro de la Asociación Española de Corredurías de Seguros (ADECLOSE) a través de nuestra filial CAR.



Confederación de Automóviles Clubs de España



Alliance Internationale de Tourisme



Consejo Asesor de Movilidad



7.5.- CELEBRACIÓN DEL CENTENARIO DEL RACVN:

Para la celebración del Centenario el Real Automóvil Club Vasco Navarro plantea la organización de una serie de actividades culturales, deportivas y sociales, que se darán a conocer a lo largo del 2023 y que tienen como objetivo:

Commemorar los 100 años de actividad del RACVN, poniendo de relieve el trabajo realizado por el RACVN.

Divulgar el trabajo realizado por el club a lo largo de estos años y su contribución a la sociedad en la que se enmarca. El RACVN ha sido testigo y motor de los cambios que se han producido y se están

produciendo a lo largo del tiempo en el mundo de la automoción y movilidad.

Impulsar el debate sobre cuestiones relacionadas con la movilidad, el pasado presente y el futuro del sector de la automoción (sector que se enfrenta en la actualidad a importantes retos como son la innovación tecnológica o una movilidad más sostenible).

Promover una serie de actividades que permitan la participación de la ciudadanía en las diferentes propuestas del club automovilista. Estas actividades irían especialmente dirigidas a los más jóvenes.

Organizar actividades culturales y deportivas que aporten una visión actual, amplia y diversa del mundo de la movilidad y la automoción, partiendo del legado histórico del Real Automóvil Club Vasco Navarro.

Colaborar con agentes relacionados con el mundo de la automoción: administración pública, empresas, asociaciones, usuarios, museos, coleccionistas e investigadores, entre otros

Promover la participación público-privada.



De izquierda a derecha: Anne-Cecile Rose Itier y María del Carmen (Mariatxo) Arruabarrena Aguirre en el Circuito de Lasarte en 1928. Un Tesla en la salida del IX ECO Rallye Vasco Navarro en 2017. Cartel del Gran Premio de España disputado en el Circuito de Lasarte en 1935. Abajo: Lotipo conmemorativo del centenario del RACVN.



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 diferentes elementos de transporte que integran la actual movilidad de las personas.
- ✓ **Promover la cooperación** y concertación con entidades públicas 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.



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 Gaitán
prensa@racvn.net
647 245 379



ÁLAVA-ARABA
Micaela Perilla, 2.
01008 Vitoria-Gasteiz
Tel. 945 14 65 08

GUIPÚZCOA-DIPLOMA
Puerto, 4.
06006 San Sebastián-Donostia
Tel. 943 43 04 80

NAVARRA-NAFARRA
Sancho El Puente, 20.
31007 Pamplona-Iruña
Tel. 948 26 63 62

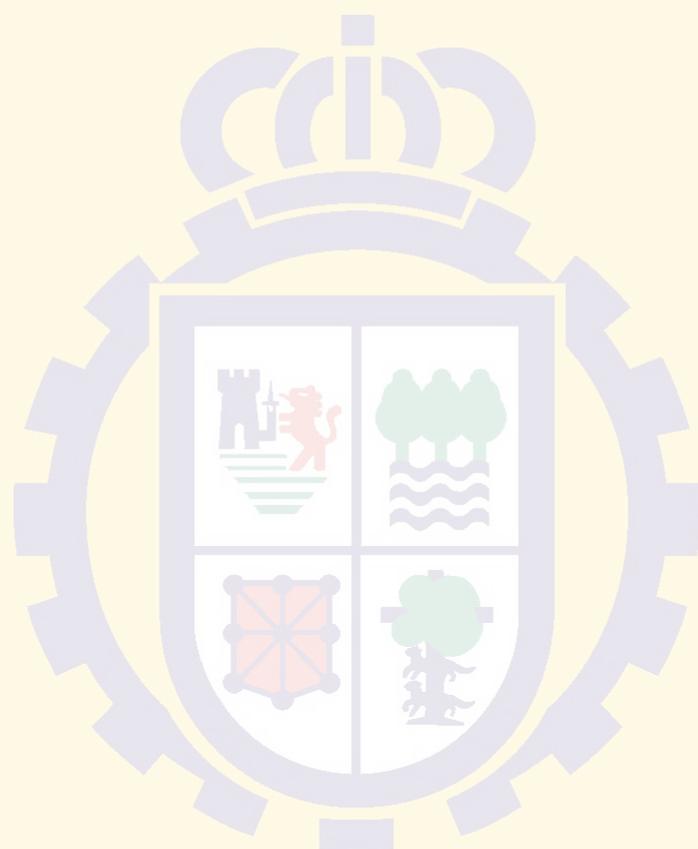
VIZCAYA-BIZKAIA
Hurido Arceaga, 3.
48008 Bilbao-Bilbao
Tel. 944 10 65 23

WWW.RACVN.NET

información general: 902 34 35 35

racvn@racvn.net





RAC
VASCO NAVARRO



INFORME RACVN: BALANCE DEL AÑO 2022

Siniestralidad en carretera, matriculaciones, combustibles, novedades propuestas por la DGT para 2023 y conclusiones

1923-2023: Centenario del RACVN

WWW.RACVN.NET

