INFORME RACVN: BALANCE DEL AÑO 2023

Siniestralidad en carretera, matriculaciones, combustibles, novedades propuestas por la DGT para 2024 y conclusiones

1923-2023: Centenario del RACVN

RAC VASCO NAVARRO

100 1923-2023

ÍNDICE

0.- PRÓLOGO ____ **Pág. 5**

1.- INTRODUCCIÓN, FUNCIÓN SOCIAL Y ASISTENCIAS DEL RACVN ____ **Pág. 7**

1.1.- INTRODUCCIÓN Y FUNCIÓN SOCIAL DEL RACVN

1.2.- ASISTENCIAS REALIZADAS POR EL RACVN EN 2023

2.- FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁFICO ____ **Pág. 17**

2.1.- CIFRAS RELATIVAS A FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁFICO

2.2.- CAUSAS DE LOS SINIESTROS MORTALES

2.3.- SÍNTESIS DE LOS FALLECIDOS EN SINIESTROS 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 2023

3.5.1.- AUTOMÓVILES MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA SEGÚN SEGMENTO

3.5.2.- MARCAS MÁS VENDIDAS EN 2023 (PAÍS VASCO Y SUS TERRITORIOS, NAVARRA Y ESPAÑA)

3.5.3.- MODELOS MÁS VENDIDOS EN 2023 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 2024_____Pág. 56

5.-1.- ZONAS DE BAJAS EMISIONES (ZBES)

5.2.- CARNET DE CONDUCIR B1

5.3.- NO SE PODRÁN CONDUCIR MOTOCICLETAS DE HASTA 125 CC CON EL CARNET B

5.4.- CASCO TIPO JET PROHIBIDO Y OBLIGACIÓN DE GUANTES EN MOTOS

5.5.- CURSO DE RECUPERACIÓN DE PUNTOS ESPECÍFICO PARA MOTORISTAS

5.6.- VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL CERTIFICADOS

5.7.- NUEVA REGLAMENTACIÓN DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS

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 (1923-2023)_____Pág. 73

7.1 PRESENTACIÓN DEL LIBRO CONMEMORATIVO DEL CENTENARIO

7.2.- ACTO INSTITUCIONAL DEL CENTENARIO EN EL AYUNTAMIENTO DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN Y EN CHILLIDA LEKU

7.3.- I RALLYE CENTENARIO CIRCUITO DE LASARTE

7.4.- PRESENTACIÓN DEL SELLO CONMEMORATIVO DEL CENTENARIO

7.5.- CATALOGACIÓN Y DIGITALIZACIÓN DE LOS BOLETINES DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB

7.6.- BALANCE DE LAS ACTIVIDADES DEL CENTENARIO DEL RACVN

0.- PRÓLOGO

Pedro Martínez de Artola
Presidente del RACVN

El Centenario del RACVN: A por otros cien años de historia

Este informe se corresponde con un año muy especial para el Real Automóvil Club Vasco Navarro (RACVN). En 2023 el RACVN ha celebrado sus cien años de historia. Poco o nada tiene que ver el contexto en el que nació el club automovilista (entonces Automóvil Club de Guipúzcoa), con el momento actual, referidos al ámbito del automovilismo, la movilidad y la seguridad vial. Ni tan siquiera el RACVN es hoy igual que en sus orígenes, aunque no haya perdido su esencia, ni su filosofía de prestar servicios a sus socios, defender a los automovilistas en el derecho al uso y disfrute de su automóvil y contribuir a la sociedad, principalmente en los ámbitos de tráfico, seguridad vial y cultura del automóvil.

Estos 100 años han supuesto todo un acontecimiento en cuanto a movilidad se refiere. Las distancias se han acortado para las personas y muchas de ellas han podido llegar y conocer lugares a los que antes difícilmente habrían podido alcanzar. Sin duda, uno de los triunfos del Siglo XX ha sido la democratización de los automóviles para la ciudadanía. Que prácticamente todas las familias puedan disfrutar y hacer uso de su propio automóvil, cuando unos pocos años atrás, estaban destinados únicamente a una parte muy limitada y privilegiada de la sociedad. De hecho, si nos remontamos unos años más atrás, ni tan siquiera existían y la movilidad quedaba reducida a los desplazamientos a pie y a los vehículos de tracción animal. El automóvil ha acercado y unido a las personas, ha unido culturas, ha posibilitado la prosperidad de muchas familias y sociedades. El País Vasco y Navarra no han sido ajenos a todo ello a lo largo de estos cien años. Hoy continúan siendo dos comunidades referentes en el ámbito de la automoción.

Con la mirada puesta en el futuro, deseo que el RACVN celebre los siguientes 100 años de historia y otros tantos más en los sucesivos siglos. Tengo la convicción de que así será y de que, tanto en el futuro más inmediato, como en el medio y largo plazo, el automóvil va a seguir siendo fundamental, imprescindible e insustituible. Llegarán nuevas formas de movilidad, pero también nuevos automóviles. Es posible que hoy no seamos capaces de imaginar esos automóviles del futuro y sus innovaciones, al igual que los fundadores del RACVN, en 1923, no podrían imaginar los automóviles que se comercializan y utilizan hoy con toda la tecnología que equipan. Serán dos los grandes retos del sector del automóvil y de la movilidad en general para los próximos años. Por una parte, las emisiones cero y el respeto al medio ambiente, en el proceso de uso, fabricación y posterior reciclaje de los vehículos. Por otra, conseguir la cifra de cero fallecidos en siniestros de tráfico. Todo ello deberá alcanzarse con la garantía de que los vehículos en general y los automóviles especialmente van a seguir siendo accesibles para toda la ciudadanía. Cuestiones que hoy resultan utópicas y difícilmente alcanzables, pero seguramente todo llegará.

Salud y feliz 2024

Eduardo Martínez
Director Gerente del RACVN

Las ZBEs: “Consejos vendo que para mí no tengo”

Comenzamos un año en el que continúa la tónica de las restricciones y las trabas a los vehículos privados, especialmente en los núcleos urbanos. En 2024 se deberán materializar las Zonas de Bajas Emisiones (ZBEs) en los municipios de más de 50.000 habitantes. Se supone que al comienzo del año ya deberían haber estado todas en marcha, pero la complejidad, y en no pocos casos, lo absurdo de la norma y el enfado que produce entre gran parte de la ciudadanía, que a fin de cuentas son votantes, ha hecho que en algunos casos se demore. Por la falta de acuerdos de una medida polémica y por la negativa a que sea un grupo político concreto o un edil u otro quien se responsabilice de la misma y tenga que asumir las críticas, el castigo en forma de pérdida de votos y los errores de una norma que puede perjudicar a muchos ciudadanos y crear desigualdades entre la población.

Somos críticos con las ZBEs por varias causas. En primer lugar, porque en no pocos casos no se ajustan a la realidad. Se establecen zonas restringidas de acceso a los vehículos más contaminantes en puntos concretos que coinciden con el centro de las ciudades, pero que en muchos casos no se corresponden con las zonas de peor calidad del aire. No se analiza si esas zonas, e incluso la totalidad del municipio, tienen o no buena o mala calidad del aire. En segundo lugar, se restringe el paso a unos ciudadanos con sus vehículos “contaminantes” a una determinada zona, que suele coincidir con que sus viviendas son privilegiadas, pero de forma contraria no se impide a los residentes de las zonas privilegiadas a que acudan con sus automóviles, sean cuales sean, a las zonas del resto. En tercer lugar, se discriminan automóviles en función de su fecha de matriculación, sin tener en consideración cuál es la tecnología que emplea o sus emisiones reales. Así, un pequeño utilitario de poco peso y motor puede tener restringido el paso a las ZBEs, frente a un robusto SUV de gran motorización, peso y consumo, por el simple hecho de ser moderno y estar “microhibridado”. ¿Acaso creen que contamina menos ese coche moderno? En cuarto lugar, se ponen trabas a la circulación de las personas, sin tomar en consideración cuáles son sus circunstancias de movilidad y sus necesidades. Si circulan con un coche más antiguo quizás sea porque no pueden permitirse la compra de uno nuevo y porque tampoco disponen de una alternativa de movilidad para sus necesidades. No todo el mundo vive cerca de su lugar de trabajo, goza de buena salud, puede permitirse desplazamientos andando o en bicicleta, ni tampoco trabaja de lunes a viernes de 8:00 de la mañana a 15:00 de la tarde, y por supuesto no todo el mundo tienen sueldos parecidos a los de los ediles, políticos artífices de las ZBE y profetas de una movilidad utópica. Los mismos profetas que utilizan la bicicleta exclusivamente para sacarse la fotografía de turno, y eso si no se caen de la misma en ese momento… Mientras tanto, detrás le espera el coche oficial con su chófer incorporado, aunque sea para realizar un desplazamiento irrisorio… Ya se sabe el dicho, “consejos vendo que para mí no tengo”. Por último, la ralentización del tráfico, en algunos casos llevados al límite como Bilbao 30, los resaltos, el estrechamiento de vías y los cambios de movilidad que hacen que haya que dar más rodeos para llegar a un mismo sitio. Así, los desplazamientos son más largos e irregulares y se producen aglomeraciones de tráfico. Es decir, en base a una supuesta amabilidad se aumentan las emisiones y la contaminación acústica. Justo lo contrario de lo supuestamente pretendido.

No seremos nosotros quienes nos neguemos a la evolución de la movilidad, a la búsqueda de fórmulas más respetuosas con el medio ambiente e incluso a la coexistencia y proliferación de las distintas formas de movilidad. El futuro ha de ser de cero emisiones, pero no así. Todo tiene que llevar su proceso, para hacerse de forma sensata, sin dejar a nadie atrás y asumiendo los derechos, pero también las obligaciones. Creemos que las ZBEs dificultan la vida a los ciudadanos. De forma contraria, seguimos sin ver alternativas veraces. Seguimos sin ver un ambicioso plan de renovación del parque de vehículos, seguimos sin ver incentivos a la compra de automóviles nuevos, seguimos sin ver parkings disuasorios de verdad en los accesos de las ciudades. Mientras tanto, seguimos viendo a muchos políticos en sus bonitos, potentes y robustos coches oficiales de combustión ¿Por qué será?

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

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

1.1.- INTRODUCCIÓN Y FUNCIÓN SOCIAL DEL RACVN

La velocidad a la que suceden los acontecimientos hace que la coyuntura de hace un par de años pueda parecer lejana en el tiempo. Así pues, cabe recordar que en 2022 recuperamos la libertad de movilidad tras dos años condicionados por la Covid19, en los que la movilidad de las personas, la siniestralidad, la demanda de combustibles y el mercado de automóviles se vieron afectados de forma directa. 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. Un año más tarde, el conflicto en Ucrania no ha finalizado, pero parece haberse estancado en el tiempo y haber perdido la presencia en los medios de comunicación que tuvo al comienzo.

En 2023 estalló otro conflicto bélico, como es la Guerra entre Israel y Gaza (o entre Israel y Hamás), que comenzó el 7 de octubre, cuando grupos armados de Hamás y la Yihad Islámica lanzaron un ataque contra Israel, al que el país hebreo respondió con la declaración del estado de guerra por primera vez desde 1973. Esta circunstancia ha propiciado que haya riesgo de que el conflicto se extienda por Oriente Próximo, implicando a países como Irán y Líbano. El contexto geopolítico también puede desembocar en una nueva escalada en el precio de los combustibles y con ellos una subida generalizada de los precios de bienes y servicios (inflación), que a su vez podría llevar a los bancos centrales a seguir subiendo tipos. Sin embargo, por el momento actual los precios de los combustibles se están manteniendo relativamente moderados, con una cierta prima de riesgo derivada del conflicto, pero sin grandes sobresaltos. Preocupan los ataques de los rebeldes yemenitas en el mar Rojo a los navíos que atraviesan el Canal de Suez en sus rutas marítimas. Esto ha hecho que cada vez más navíos de todo el mundo eviten este canal y se vean obligados a rodear el continente africano con el coste económico y de tiempo que supone. Debemos tener en cuenta que, alrededor de 12% del comercio mundial transita por la estrecha franja de mar que va de Yemen a Egipto, según la Cámara Naviera Internacional. Esta circunstancia, a su vez, supone un golpe para Egipto en un momento en el que se enfrenta a una coyuntura de crisis económica.

Debemos tener en cuenta que Europa tiene una gran dependencia de las energías fósiles y de materias primas y productos elaborados y semielaborados provenientes de otros continentes. Por esa razón, los fenómenos económicos y geopolíticos que suceden en otras partes del mundo acaban afectando y repercutiendo en el viejo continente.

Cartel de la Campaña de Verano 2023.

En el sector de la automoción y la movilidad estos fenómenos también afectan. La superación de la pandemia y la irrupción de la guerra en Ucrania han sido condicionantes, pero ahora se contempla con preocupación cómo puede repercutir el contexto geopolítico mundial.

Durante los dos últimos años, una vez superada la pandemia, ha subido el número de desplazamientos y con ello, se ha registrado un aumento en la siniestralidad. Por otra parte, los precios de los automóviles, que en 2022 experimentaron unas subidas importantes (escasez de microchips y semiconductores, escaladas de precios de materias primas y combustibles, subidas en los tipos impositivo de compra de autos nuevos, etc.), no han dado tregua en 2023.

Los automóviles nuevos siguen teniendo precios altos en comparación con los años anteriores. Esto ha propiciado que el mercado de segunda mano también suba sus precios. Todo ello, sumado a la incertidumbre de las restricciones de vehículos y la falta de homogeneidad entre las normas que afectan a las ZBEs, propicia que el mercado de automóviles nuevos no termine de recuperarse del todo, pese haber aumentado las matriculaciones en 2023 frente al año anterior.

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... 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.

En 2023 las matriculaciones de automóviles han aumentado en todos los casos. En España se matricularon un total de 949.359 automóviles, un 16,72% más que en el 2022; en el País Vasco 24.408 (un 11,21% más) y en Navarra 7.173 (un 13,34% más). Con todo ello, el parque de vehículos no ha dejado de crecer. En concreto creció en 564.221 unidades respecto al 2022, pasando a sumar un total de 36.232.664. En el contexto de los automóviles, no se matriculan tantos como debiera para propiciar una renovación del parque. Además, crece el parque porque gran parte de los automóviles viejos que deberían ser reemplazados por nuevos, alargan su vida y pasan al mercado de segunda mano. Esto hace que la edad media del parque siga creciendo y haya alcanzado ya los 14 años.

Respecto a las cifras de fallecidos en siniestros de tráfico, en 2023 han disminuido en todos los casos, excepto en Guipúzcoa donde aumentaron (30 en 2023 frente a 18 en 2022) y en el conjunto del País Vasco donde se ha repetido la cifra

Eduardo Martínez, director gerente del RACVN, y Pedro Martínez de Artola, presidente del club automovilista, presentaron la Campaña de Verano 2023.

del año anterior (44). En Navarra han disminuido (de 27 a 15) y lo mismo ha sucedido en Álava (de 8 a 6) y en Vizcaya (de 18 a 8).

Finalizado el 2023, 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.

En el XXI Encuentro Ciudadano con la Movilidad organizado por el RACVN, participó Estíbaliz Olabarri, la nueva directora de Tráfico del Gobierno Vasco. En 2023 tomó el relevo de Sonia Díaz de Corcuera, que dejó el cargo para ocupar el puesto de edil de Cultura y Educación y Modernización de la Administración del Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

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. Vivimos un momento en el que se "criminaliza" el automóvil privado. Sin embargo, su uso es más necesario que nunca, para los propios usuarios y para la creación y mantenimiento de miles de puestos de trabajo. No podemos olvidar que el sector del automóvil constituye un pilar fundamental de la economía en todo el Estado y especialmente en el País Vasco y Navarra.

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. 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. La renovación del parque de vehículos por nuevos menos contaminantes y más seguros también resulta fundamental.

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 no utilizan su vehículo por capricho sino por necesidad. El club considera que la medida causa efectos contrarios a los pretendidos. Respecto a la nueva OTA de Bilbao, el RACVN considera que es una medida desafortunada porque afecta a la vida comercial y social de la villa y evidencia un afán recaudatorio.

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 cortes de acceso al centro de la ciudad en verano cuando ésta se colapsa y los cambios de sentido en las calles San Martín y Zubieta que han propiciado la creación de esos colapsos y de nuevos cruces en forma de "X" y con ellos la creación de intersecciones muy peligrosas para todos los colectivos.

Durante el año 2023 el RACVN ha realizado las siguientes acciones:

- Actos sociales, culturales y deportivos con motivo del Centenario del RACVN (véase página 75 de este informe).
- Consejos de invierno RACVN (sobre cómo viajar en condiciones adversas).
- Campaña de Verano RACVN (consejos a tener en cuenta para viajar durante los meses de verano de manera segura). En 2023 la campaña se ha centrado en la necesidad de informarse de forma previa antes de iniciar los viajes (itinerarios, normativa específica y particularidades de los municipios a visitar, etc).
- Informe "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 al finalizar el año.
- Asesoría a socios, clientes del RACVN, organismos e instituciones públicas en tráfico, seguridad vial, movilidad, etc.
- Desarrollo de la iniciativa "A quien corresponda RACVN" en la web del club.
- XXI Encuentro Ciudadano con la Movilidad, organizado en colaboración con la Diputación Foral de Bizkaia, que trató sobre la cultura e historia del automóvil desde distintas perspectivas.
- Publicación de la guía de viajes en coche denominada "Rutas del Centenario".

Pruebas deportivas y campeonatos RACVN que se celebraron en 2023:

- I Rallye Centenario Circuito de Lasarte
- XIII Travesía Don Bosco de vehículos clásicos en colaboración con el CIFP Don Bosco LHII
- XLV Subida a Jaizkibel junto a la Escudería Jaizkibel
- V Rallye RACVN Navarra
- Campeonato Vasco de Rallyes RACVN Rallycar 2023
- Copa RACVN de Rallyes de Tierra 2023

Aspectos relevantes del 2023 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 RACVN quiere analizar varios aspectos relacionados con su campo de trabajo, mediante la recopilación y cotejo de cifras para poder establecer sus propias conclusiones.

Este informe se centra en aspectos como las cifras de fallecidos en asiniestros 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 2023.

Cartel del I Rallye Centenario Circuito de Lasarte, organizado por el RACVN y la FEVA, y celebrado los días 3 y 4 de junio de 2023.

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 nos han facilitado 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 2023

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

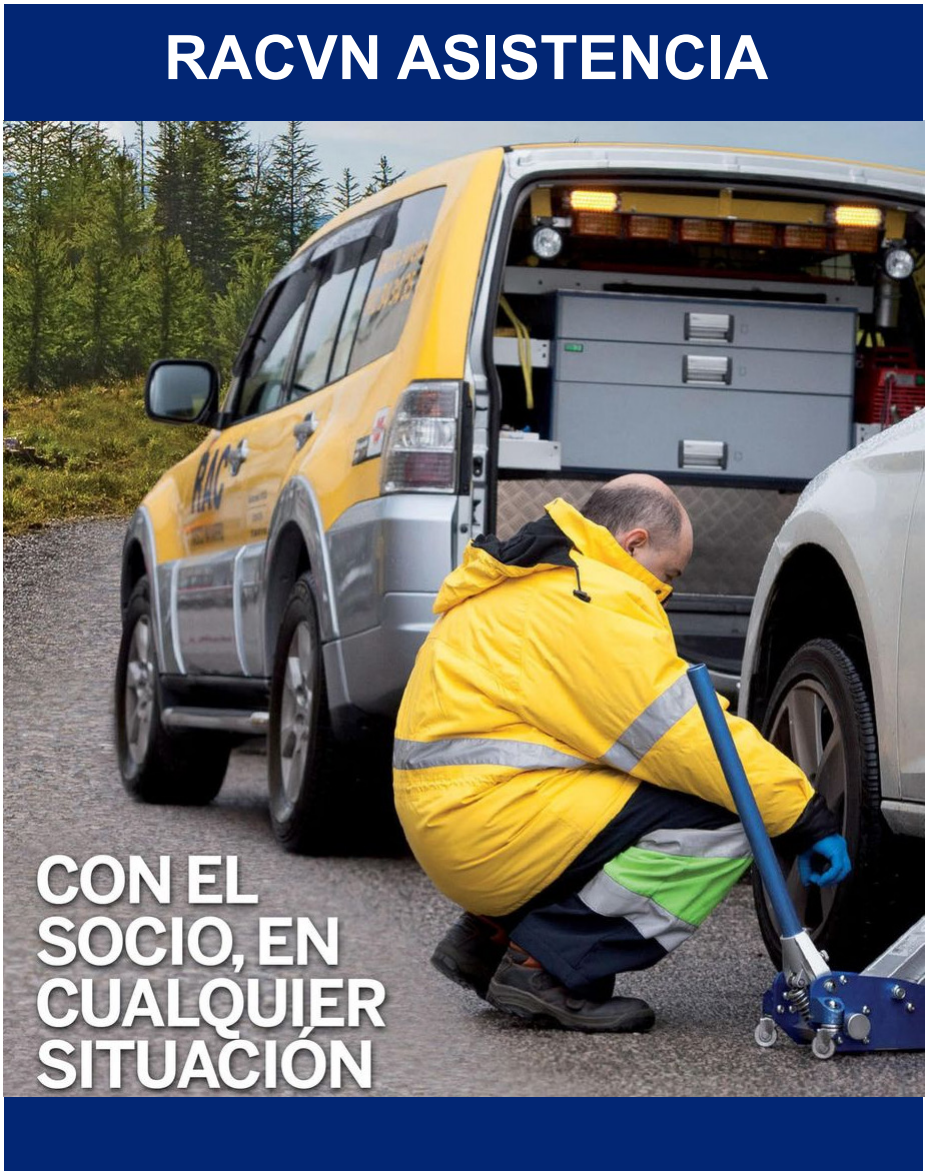
- Asistencia al vehículo
- Asistencia personal
- Asistencia informática telefónica
- Segunda opinión mecánica telefónica
- Recursos de multas
- Gestoría del automóvil
- Segunda opinión médica en la Clínica Universitaria de Navarra
- Club de Ventajas, con innumerables descuentos a los socios
- Nuevas 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 2023. 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
- Gastos de custodia en caso de avería, accidente o robo del vehículo



- Baja legal del vehículo
- 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

El RACVN prestó un total de 5.152 asistencias en carretera (interurbana y/o urbana) durante el 2023, lo que supone un 0,08% menos que en el ejercicio anterior (4 asistencias menos que en 2022). Con estos datos se puede afirmar que prácticamente no ha variado el número de asistencias respecto al ejercicio anterior. En 2022 sí hubo un incremento significativo respecto al ejercicio anterior. Estuvo motivado por el descenso de desplazamientos por la pandemia y el confinamiento del 2021. (En 2023 se han realizado 187 asistencias más que en 2021).

Las 20 causas principales de asistencia son muy similares a las de los ejercicios anteriores. Un año más, destaca la batería como primera causa (959 asistencias, el 18,61% del total). En la tabla se muestran con sombreado azul las incidencias o causas que han mantenido la misma posición del ranking de 2022 en el 2023. Aparece sombreada en rojo la única incidencia que no aparecía en el ranking de las 20 causas más frecuentes en 2022: "motor gripado". (En 2022 ocupó el puesto 26, con 30 asistencias). Del ranking de 2023 desaparece la incidencia "turbo", que en 2022 ocupó la posición 14 de la lista con 60 asistencias. En 2023 ha pasado a la posición 23 con 36 asistencias.

TIPOS DE ASISTENCIAS PRESTADAS POR EL RACVN MÁS FRECUENTES

		2023		2022		DIFERENCIAS 22-23	
	TIPO DE INCIDENCIA	N.º ASISTENCIAS	% DEL TOTAL	N.º ASISTENCIAS	% DEL TOTAL	DIFERENCIA	DIFERENCIA %
1	Batería	959	18,61 %	1044	20,25 %	-85	-8,14 %
2	Se ha parado	584	11,34 %	628	12,18 %	-44	-7,01 %
3	No arranca	532	10,33 %	406	7,87 %	126	31,03 %
4	Rueda(s) pinchada(s)	469	9,10 %	528	10,24 %	-59	-11,17 %
5	Bloque motor	250	4,85 %	232	4,50 %	18	7,76 %
6	Rueda(s) reventada(s)	221	4,29 %	227	4,40 %	-6	-2,64 %
7	Avería embrague	191	3,71 %	149	2,89 %	42	28,19 %
8	Accidente vehículo	185	3,59 %	177	3,43 %	8	4,52 %
9	Bomba de inyección	138	2,68 %	162	3,14 %	-24	-14,81 %
10	Motor de arranque	135	2,62 %	160	3,10 %	-25	-15,63 %
11	Inyectores	89	1,73 %	69	1,34 %	20	28,99 %
12	Se calienta	69	1,34 %	80	1,55 %	-11	-13,75 %
13	No entran las marchas	65	1,26 %	64	1,24 %	1	1,56 %
14	Sin fuerza	60	1,16 %	56	1,09 %	4	7,14 %
15	Correa de servicios	49	0,95 %	57	1,11 %	-8	-14,04 %
16	Volante bloqueado	40	0,78 %	40	0,78 %	0	0,00 %
17	Motor gripado	40	0,78 %	30	0,58 %	10	33,33 %
18	Correa/Cadena de distribución	40	0,78 %	57	1,11 %	-17	-29,82 %
19	Radiador roto	40	0,78 %	48	0,93 %	-8	-16,67 %
20	Echa humo	40	0,78 %	43	0,83 %	-3	-6,98 %
*	OTRAS	956	17,06 %	899	17,05 %	57	6,34 %
	TOTAL	5.152	100 %	5.156	100 %	-4	-0,08 %

Fuente: RACVN

El 18,61% 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 5.152 asistencias en carretera en 2024. Se trata de 4 asistencias menos, lo que supone un 0,08% menos que en 2022.

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 2023 y 2022. La tercera tabla muestra la variación de datos que se ha dado entre los dos últimos ejercicios.

Durante el 2023, al igual que en los anteriores ejercicios, la mayoría de las asistencias se realizaron en el País Vasco y Navarra (79,19%), frente a las asistencias nacionales fuera de ambas comunidades (19,38%) y las asistencias internacionales (1,36%). En el País Vasco se registraron el 64,10% del total de las asistencias, mientras que en Navarra el 15,09%. 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.

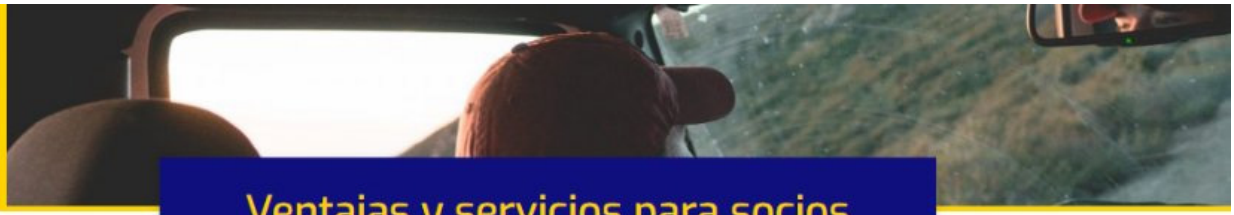
2023		
LUGAR	TRÁMITES	PORCENTAJE
Navarra	778	15,09%
País Vasco	3.305	64,10%
Álava	591	11,46%
Guipúzcoa	1.535	29,77%
Vizcaya	1.179	22,87%
País Vasco y Navarra	**4.083**	**79,19%**
Nacional (no Nav ni PV)	999	19,38%
Internacional	70	1,36%
TOTAL	**5.152**	**100%**

2022		
LUGAR	TRÁMITES	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%**

DIFERENCIA 2023-2022		
LUGAR	TRÁMITES	PORCENTAJE
Navarra	6	0,78%
País Vasco	-86	-2,54%
Álava	-25	-4,06%
Guipúzcoa	-12	-0,78%
Vizcaya	-49	-3,99%
País Vasco y Navarra	**-80**	**-1,92%**
Nacional (no Nav ni PV)	75	8,12%
Internacional	1	1,45%
TOTAL	**-4**	**-0,08%**

Fuente: RACVN

RAC
VASCO NAVARRO



Ventajas y servicios para socios

- ASISTENCIA MECÁNICA 24H
- GARANTÍA DE MOVILIDAD
- ASISTENCIA PERSONAL EN VIAJE
- ASISTENCIA SANITARIA URGENTE
- ASISTENCIA URGENTE HOGAR 24H
- MÉDICO DE GUARDIA FAMILIAR 24H
- ASISTENCIA JURÍDICA 24H
- SEGUROS
- GESTORÍA DEL AUTOMÓVIL
- LA REVISTA DEL RACVN A DOMICILIO

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

RACVN Senior / Beneficiario

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

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

Saber más

RACVN Asistencia

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

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

Saber más

RACVN Travel

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

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

Saber más

RACVN Empresa / Beneficiario

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

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

Saber más

www.racvn.net

2.- FALLECIDOS POR ACCIDENTE DE TRÁFICO

2.- FALLECIDOS EN SINIESTROS 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 EN SINIESTROS DE TRÁFICO

En las siguientes tres tablas se incluyen columnas con datos de 2022 y 2023, así como la variación porcentual entre ambas.

FALLECIDOS EN VÍAS INTERURBANAS				
FALLECIDOS	2023	2022	Variación	Variación %
Álava	5	6	-1	-17%
Guipúzcoa	22	12	10	83%
Vizcaya	6	6	0	0,00%
País Vasco	33	24	9	38%
Navarra	13	26	-13	-50,00%
España	1145	1148	-3	-0,26%

Fuente: DGT

FALLECIDOS EN VÍAS URBANAS+INTERURBANAS PAÍS VASCO				
FALLECIDOS	2023	2022	Variación	Variación %
Álava	6	8	-2	-25%
Guipúzcoa	30	18	12	66,67%
Vizcaya	8	18	-10	-55,56%
País Vasco	44	44	0	0,00%

Fuente: Trafikoa Gobierno Vasco

FALLECIDOS EN VÍAS URBANAS+INTERURBANAS NAVARRA				
FALLECIDOS	2023	2022	Variación	Variación %
Navarra	15	27	-12	-44%

Fuente: Gobierno de Navarra

***Nota aclaratoria:** En los primeros datos publicados en el balance de Trafikoa (Gobierno Vasco) figuran 45 fallecidos, en vez de 44. Sin embargo, el Instituto Vasco de Medicina Legal ha notificado que uno de los fallecidos contabilizados no lo fue por el siniestro de tráfico acontecido, sino que ocurrió antes la muerte natural, tal y como nos ha informado Trafikoa posteriormente. Se trata de una de las personas fallecidas en diciembre en Guipúzcoa. Un varón de entre 45 y 64 años, conductor de turismo, en área interurbana. Los datos de este informe se han actualizado en base a esta consideración, por lo que, atendiendo a esta información aportada al RACVN por Trafikoa, se ha descontado esta víctima de los datos estadísticos facilitados inicialmente.*

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 Gobierno 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 una disminución respecto al 2022, excepto en Guipúzcoa donde han aumentado y en el País Vasco donde se repite la cifra.**

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

		FALLECIDOS SEGÚN GÉNERO			
		HOMBRES		MUJERES	
	TERRITORIO	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%
TRAFIKOA	Álava	6	100,00%	0	0,00%
TRAFIKOA	Guipúzcoa	25	80,65%	5	16,13%
TRAFIKOA	Vizcaya	7	87,50%	1	12,50%
TRAFIKOA	País Vasco	38	84,44%	6	13,33%
GOBIERNO DE NAVARRA	Navarra	10	66,67%	5	33,33%
DGT	España	905	79,04%	236	20,61%

**Se desconoce genero en 4 víctimas en España (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 los años anteriores. 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	%
TRAFIKOA	Álava	1	16,67%	3	50,00%	2	33,33%	6	100%
TRAFIKOA	Guipúzcoa	1	3,33%	22	73,33%	7	23,33%	30	100%
TRAFIKOA	Vizcaya	0	0%	6	75,00%	2	25,00%	8	100%
TRAFIKOA	País Vasco	2	4,55%	31	70,45%	11	25,00%	44	100%
GOBIERNO DE NAVARRA	Navarra	1	6,67%	11	73,33%	3	40,00%	15	100%
DGT	España	154	13,45%	771	67,34%	206	17,99%	1145	100%

**En España, según datos de la DGT se desconoce y/o está pendiente de confirmación) la edad de 14 fallecidos (1,22%).*

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	3	50%	3	50%
	Guipúzcoa	8	26,67%	22	73,33%
	Vizcaya	2	25,00%	6	75,00%
	País Vasco	13	29,55%	31	70,45%
GOBIERNO DE NAVARRA	Navarra	4	27%	11	73%
DGT	España	296	25,85%	849	74,15%

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. Una vez más, cabe señalar que la DGT no incluye los fallecidos en vías urbanas, a diferencia de los registros de los dos gobiernos autonómicos. En la tabla de la izquierda aparecen los datos relativos a los fallecidos según la tipología de vía, distinguiendo entre vías rápidas (autopistas y autovías) y el resto de vías, que en el caso del País Vasco y Navarra, también incluyen las vías urbanas.

Un año más, **la mayoría de los siniestros mortales se producen fuera de autopistas y autovías, pese a ser las vías más rápidas. La excepción se da en Álava con una proporción del 50%.**

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	83%	0	13%	1	17%
	Guipúzcoa	22	73,33%	3	10,00%	5	17%
	Vizcaya	6	75,00%	0	0,00%	2	25,00%
	País Vasco	33	75,00%	3	6,82%	8	18,18%
GOBIERNO DE NAVARRA		CONDUCTOR		ACOMPAÑANTE		PEATÓN	
		FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%
	Navarra	12	80%	1	7%	2	13%
DGT		CONDUCTOR		ACOMPAÑANTE		PEATÓN	
		FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%
	España	818	71%	207	18%	118	10%

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.

**En España, según datos de la DGT se desconoce y/o está pendiente de confirmación) la tipología de usuario de 2 personas fallecidas (0,18%)*

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

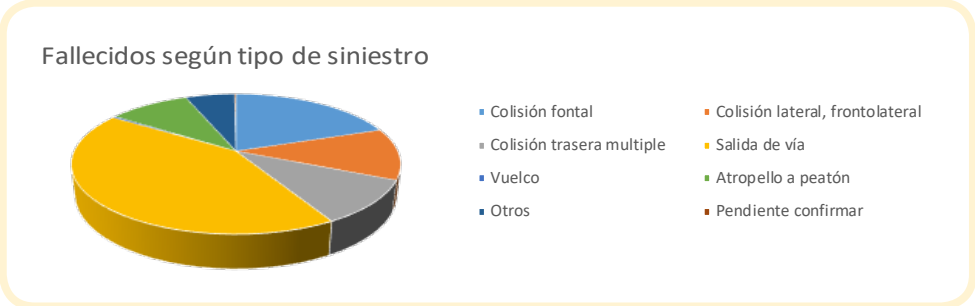
Los datos mostrados en la tabla mantienen la misma lógica que las anteriores (criterios DGT, Trafikoa y Gobierno de Navarra). **En todos los casos se aprecia que el ratio es 1 o muy aproximado. Esto significa que en la mayoría de los casos ha fallecido una sola persona en cada siniestro mortal. Es un tendencia que se repite respecto a los años anteriores.**

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

Se muestra el número de fallecidos en cada tipo de siniestro 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 siniestro mortal más común (42,45% de los casos), seguido a distancia por la colisión frontal (19,65%).**

		RELACIÓN FALLECIDOS Y SINIESTROS		
	TERRITORIO	FALLECIDOS	SINIESTROS MORTALES	RATIO
TRAFIKOA	Álava	6	6	1,00
	Guipúzcoa	30	29	1,03
	Vizcaya	8	8	1,00
	País Vasco	44	43	1,02
GOBIERNO DE NAVARRA	Navarra	15	14	1,07
DGT	España	1145	1048	1,09

Fuentes: DGT, Trafikoa Gobierno Vasco y Gobierno de Navarra



FALLECIDOS SEGÚN TIPO DE SINIESTRO EN ESPAÑA		
ACCIDENTE	FALLECIDOS	%
Colisión fontal	225	19,65%
Colisión lateral, frontolateral	136	11,88%
Colisión trasera multiple	117	10,22%
Salida de vía	486	42,45%
Vuelco	4	0,35%
Atropello a peatón*	109	9,52%
Otros	66	5,76%
Pendiente confirmar	2	0,17%
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 2023, 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 2022 o al revés. (Por ejemplo, en el caso de los peatones en Navarra: hay menos fallecidos que en 2022 pero suponen un valor porcentual mayor del total de víctimas mortales que el ejercicio anterior).

País Vasco

En 2023 en la CAPV se repite el número de fallecidos en siniestros de tráfico que el año anterior (44). Sin embargo, hay variaciones en cuanto al tipo de transporte. Han aumentado de forma significativa los fallecidos en la categoría de "turismos y otros vehículos", 21 (47,73%), frente a los 12 (27,27%) registrados el año anterior. En el caso de los colectivos vulnerables la suma de los fallecidos es igual a la de los turismos (21, el 47,73%), lo que supone una disminución en 9 personas respecto al año anterior (30, el 68,18% en 2022). Entre ellos destacan los motoristas como colectivo que más víctimas se ha cobrado 11 (25%) frente a 14 (31,82%) de 2022. Le siguen los peatones con 8 fallecidos (18,18%) frente a los 15 (35,71%) de 2022. Precisamente, hace dos años el colectivo de los peatones fue el más fallecidos registró en el País Vasco, tanto dentro de colectivos vulnerables, como en la suma total de fallecidos. Salvo un fallecido en camión y otro en vehículo agrícola, la mayoría han perdido la vida en turismos o en la condición de colectivos vulnerables (peatones, ciclistas y motoristas), prácticamente han supuesto la mitad del total en cada caso (47,73%).

Navarra

En la Comunidad Foral de Navarra, ha disminuido el número total de fallecidos respecto al 2022 (de 27 en 2022 a 15 en 2023). En todos los grupos ha disminuido el número de víctimas mortales respecto al 2022, salvo en el caso de usuarios de camión (de 0 en 2022 a 1 en 2023) y en el de bicicletas y VMP (de 0 a 3). Los colectivos vulnerables (9) han supuesto el 60% del total de fallecidos y los usuarios de los automóviles el 33,33%, con 5 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 los separa 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) como colectivo.

En el conjunto de España el número de víctimas mortales ha disminuido ligeramente respecto al año anterior (de 1148 fallecidos en 2022 a 1145 en 2023). Por colectivos, han aumentado los fallecidos ciclistas (45) y motoristas (280), en 2 y 45 personas, respectivamente. Esto hace que la suma del conjunto de fallecidos pertenecientes a colectivos vulnerables (463) también haya aumentado en 38 personas respecto al 2022. De forma contraria, han disminuido el número de peatones fallecidos (118) en 9 personas, el de usuarios de turismos (555) en 7 personas, el de furgonetas (42) en 26, el de usuarios de camiones también han disminuido en las dos categorías. En el caso de camiones de hasta 3.500kg con 8 fallecidos que supone una reducción en 6 personas y en camiones de más de 3.500kg con 39 fallecidos que supone una reducción de 11). En el caso de usuarios que viajaban en autobús tan solo ha fallecido una persona en 2023, frente a los 11 fallecidos en 2022.

FALLECIDOS EN EL PAÍS VASCO POR TIPO DE TRANSPORTE							
TIPO DE TRANSPORTE	2023		2022		Diferencia	Diferencia %	Variación porcentual respecto al total
	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%			
Peatón	8	18,18%	15	35,71%	-7	-47%	-17,53%
Bicicleta	2	4,55%	1	4,55%	1	100%	0,00%
Motocicleta	11	25,00%	14	31,82%	-3	-21,43%	-6,82%
Colectivos Vulnerables	21	47,73%	30	68,18%	-9	-30,00%	-20,45%
Turismos y otros vehículos	21	47,73%	12	27,27%	9	75%	20,45%
Camión	1	2,27%	2	4,55%	-1	-50%	-2,28%
Vehículo agrícola	1	2,27%	0	0,00%	1	De cero a 1	2,27%
Total	44	100%	44	100%	0	0,00%	0,00%

Fuente:Trafikoa Gobierno Vasco

FALLECIDOS EN NAVARRA POR TIPO DE TRANSPORTE							
TIPO DE TRANSPORTE	2023		2022		Diferencia	Diferencia %	Variación porcentual respecto al total
	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%			
Peatón	2	13,33%	7	11,00%	-5	-71%	2,33%
Bicicleta y VMP	3	20,00%	0	0,00%	3	*De cero a 3	20,00%
Motocicleta	4	26,67%	6	15,00%	-2	-33%	11,67%
Colectivos Vulnerables	9	60,00%	13	48,00%	-4	-31%	12,00%
Turismos y otros vehículos	5	33,33%	14	52,00%	-9	-64%	-18,67%
Camión	1	6,67%	0	0,00%	1	*De cero a 1	6,67%
Vehículo agrícola (Tractor)	0	0,00%	0	0,00%	0	0%	0,00%
Total	15	100%	27	100%	-12	-44%	0,00%

Fuente: Gobierno de Navarra

FALLECIDOS EN ESPAÑA POR TIPO DE TRANSPORTE							
TIPO DE TRANSPORTE	2023		2022		Diferencia	Diferencia %	Variación porcentual respecto al total
	FALLECIDOS	%	FALLECIDOS	%			
Peatón	118	10,31%	127	11,06%	-9	-7,09%	-0,75%
Bicicleta	45	3,93%	43	3,75%	2	4,65%	0,18%
VMP	1	0,09%	1	0,09%	0	0%	0,00%
Ciclomotor	13	1,14%	13	1,13%	0	0%	0,00%
Motocicleta	286	24,98%	241	20,99%	45	18,67%	3,99%
Colectivos Vulnerables	463	40,44%	425	37,02%	38	8,94%	3,42%
Turismos	555	48,47%	562	48,95%	-7	-1,25%	-0,48%
Furgoneta	42	3,67%	68	5,92%	-26	-38,24%	-2,26%
Camión hasta 3.500kg	8	0,70%	14	1,22%	-6	-42,86%	-0,52%
Camión de más de 3.500kg	39	3,41%	50	4,36%	-11	-22,00%	-0,95%
Autobús	1	0,09%	11	0,96%	-10	-91%	-0,87%
Otros	33	2,88%	18	1,57%	15	83,33%	1,31%
Sin especificar	4	0,35%	0	0%	4	*De cero a 4	*De cero a 4
Total	1145	100%	1148	100%	-3	-0,26%	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:

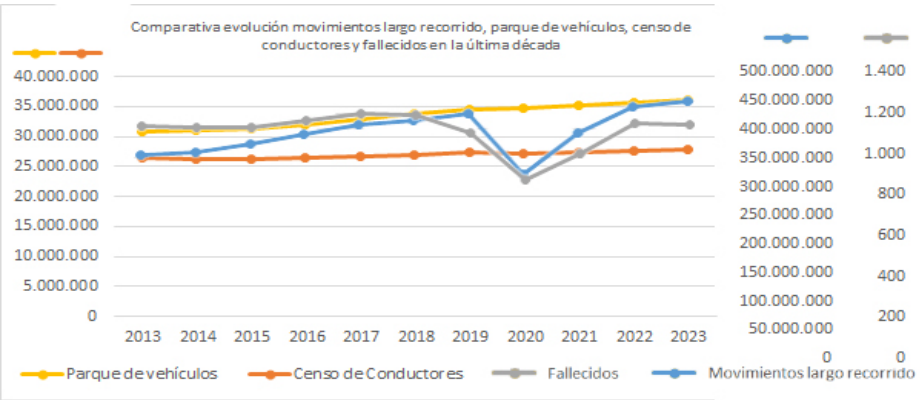
COMPARATIVA EVOLUCIÓN MOVIMIENTOS LARGO RECORRIDO, PARQUE VEHÍCULOS, CENSO CONDUCTORES Y FALLECIDOS EN ESPAÑA 2023								
	AÑOS DE REGISTRO				DIFERENCIAS 2022-2023		DIFERENCIAS 2013-2023	
	2013	2019	2022	2023	CIFRA	%	CIFRA	%
Movimientos de largo recorrido	354.219.623	427.146.612	439.775.372	448.735.651	8.960.279	2,04%	94.516.028	26,68%
Parque de vehículos	30.916.836	34.434.791	35.668.443	36.232.664	564.221	1,58%	5.315.828	17,19%
Censo de conductores	26.387.882	27.303.561	27.658.949	27.777.862	118.913	0,43%	1.389.980	5,27%
Fallecidos	1.134	1.101	1.148	1.145	-3	-0,26%	11	0,97%

Fuente: DGT *Parque vehículos 2023: dato correspondiente al 31 de octubre de 2023. Censo conductores: dato del 30 de noviembre de 2023.*

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 términos generales y periodos de tiempo amplios se aprecia que, en la medida que crecen los desplazamientos, el parque de vehículos y el censo de conductores, el número de fallecidos en siniestros de tráfico tiende a decrecer. Hay que tener en cuenta que en algunos años se pueden producir repuntes puntuales que el RACVN considera que no constituyen una tendencia y que, la pandemia en 2020 y 2021 produjo que los desplazamientos en carretera disminuyesen de forma muy acentuada y con ellos se alcanzaron unas cifras excepcionalmente bajas de fallecidos en siniestros de tráfico. Con la vuelta a la normalidad, las cifras de desplazamientos y de fallecidos han aumentado, respecto a los dos años de la pandemia. Asimismo, también se aprecia que la pandemia no ha supuesto que el censo de conductores y el parque de vehículos se redujese en ese periodo. Ambos han seguido creciendo de forma progresiva.

Por otra parte, cabe destacar que, hace 10 años, en 2013, perdieron la vida en siniestros de tráfico 1.134 personas, es decir, 11 menos que en 2023, pero en un contexto en el que se realizaron 94,52 millones menos de desplazamientos de largo recorrido, en el que el paque de vehículos era de 5,3 millones de vehículos menos y el censo de conductores de 1,39 millones menos.



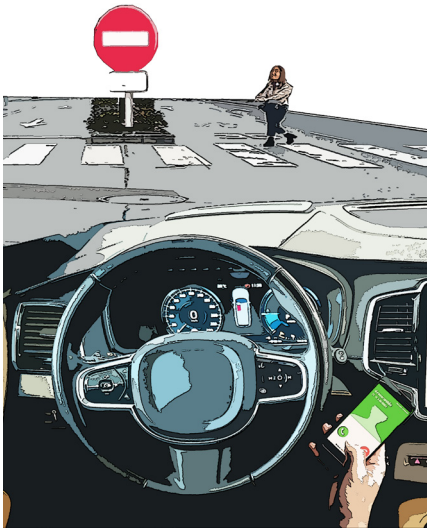
Fuente: DGT

2.2.- CAUSAS DE LOS SINIESTROS MORTALES

En este apartado se muestran las principales causas de los siniestros mortales de tráfico, tomando en consideración distintos datos recopilados en comunicaciones, publicaciones de la DGT, etc, sobre los factores concurrentes que de forma estadística están detrás de los siniestros de tráfico mortales. Se denominan "concurrentes", porque los distintos factores pueden presentarse de manera simultánea en un mismo accidente. En relación a esta información concreta (la de la causa de los siniestros y los factores concurrentes), cabe destacar que en la mayoría de los casos se encuentra el factor humano. Dentro de las distintas posibilidades, las distracciones son la principal causa, por encima de la velocidad o el consumo de alcohol y drogas. Además, en los últimos años hemos destacado el uso del teléfono móvil como causa creciente dentro del conjunto de las distracciones. Tal y como mostrábamos en los anteriores informes, el uso indebido del teléfono móvil mientras se conduce provoca aproximadamente el 20% de los siniestros de tráfico. Por esa razón, la DGT ha endurecido las sanciones por uso del dispositivo mientras se conduce. Según datos de la DGT, las distracciones debido al móvil se han convertido en la principal causa de siniestros en carretera.

PRINCIPALES CAUSAS DE LOS SINIESTROS MORTALES	
Distracciones	32% - 28% (29%)
*Uso del móvil	20%
Velocidad	22%-25% (23%)
Alcohol	25%-31% (29%)

** 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 siniestros 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 siniestros 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 tenidas en consideración: el estado de la vía y su conservación y el envejecimiento del parque de vehículos, la señalización deficiente y/o confusa, etc.**

En la siguiente tabla se muestra la relación entre los fallecidos en siniestros 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 2023.

FALLECIDOS EN ESPAÑA SIN UTILIZAR ACCESORIOS DE SEGURIDAD (CINTURÓN, CASCO...)						
	2022			2023		
TIPO DE VEHÍCULO	TOTAL	TOTAL SIN USAR ACC	%	TOTAL	TOTAL SIN USAR ACC	%
Bicicleta	44	9	20,45%	45	9	20,00%
Ciclomotor	14	1	7,14%	13	0	0,00%
Motocicleta	237	4	1,69%	286	8	2,80%
Ciclomotor + Motocicleta	251	5	1,99%	299	8	2,68%
Colectivos vulnerables	295 (incluyendo a los peatones la cifra ascendería a 421)	14	4,75%	344 (incluyendo a los peatones la cifra ascendería a 462)	17	4,94%
Turismo	560	129	23,04%	555	127	22,88%
Furgoneta	69	13	18,84%	42	11	26,19%
Turismo + Furgoneta	629	142	22,58%	597	138	23,12%

Fuente: DGT (En los informes de 2022 y 2023, la 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 siniestros mortales de tráfico sucedidos en España en vías interurbanas. En la tabla se muestran en color verde aquellos datos que han disminuido en 2023 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 motoristas y el conjunto de colectivos vulnerables, pero disminuye en el caso de ciclomotoristas, usuarios de vehículos turismos y furgonetas.

2.3.- SÍNTESIS DE LOS FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁFICO

Acorde con los criterios de recuento de cada comunidad a cierre del ejercicio 2023, durante el pasado año 44 personas han perdido la vida en siniestros de tráfico en el País Vasco y 15 en Navarra (el mismo número que en 2022 en el País Vasco y 12 menos en Navarra). Debemos tener en cuenta que en el País Vasco, en un primer momento, figuraban 45 fallecidos en vez de 44. Sin embargo, tal y como Trafikoa Gobierno Vasco ha comunidado al RACVN, el Instituto Vasco de Medicina Legal ha notificado que uno de los fallecidos contabilizados no lo fue por el accidente de tráfico acontecido, sino que ocurrió antes la muerte natural.

Por territorios históricos del País Vasco, en Álava (6), Guipúzcoa (30) y Vizcaya (8). Las cifras registradas de fallecidos disminuyen respecto al ejercicio anterior en Álava y Vizcaya en 2 y 10 personas, respectivamente. Aumentan los fallecidos en Guipúzcoa (12 más), que es además el territorio en el que más víctimas mortales se han registrado.

En el caso de España, en 2023 han fallecido 1.145 personas en accidente de tráfico, lo que supone una disminución de 3 personas respecto al 2022. Según datos actualizados de DGT, en 2022 fueron 1.148 las víctimas mortales, aunque a comienzos del 2023 se referían a 1.145. De hecho, 1.145 es la cifra que figura en el informe del 2022 elaborado por el RACVN a comienzos del año 2023.

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 siniestro. El patrón de los últimos años se repite en 2023. El segundo perfil más destacado un año más es el del motorista (también varón y de mediana edad), con especial incidencia en Guipúzcoa. El peatón es, en general el tercer perfil más frecuente.

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 47,73% del total de fallecidos, 21 de un total de 44. (En 2022 supusieron el 68,18% del total 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. En 2023 también lo ha sido con 10 motoristas en Gipuzkoa de un total de 30 fallecidos, 11 motoristas en el País Vasco de un total de 44 víctimas mortales. En 2022 perdieron la vida 14 motoristas en el País Vasco y en 2021, 17. Los peatones han supuesto el 18,18% del total de fallecidos (8), frente al 35,71% de 2022 (15), en un año en el que su cuantía llegó a superar al de los motoristas y usuarios de vehículos turismos, siendo el colectivo que más víctimas mortales registró.

En Navarra el número de fallecidos ha disminuido en 2023 respecto al ejercicio anterior en 12 personas. Los fallecidos pertenecientes a los colectivos vulnerables han supuesto el 60% (9 de 15), frente al 48% (13) en 2022, el 36% (9) de 2021, el 22,22% (4) de 2020 y el 32% (8) de 2019. Entre ellos, destacan los motoristas con 4 fallecidos (26,67%), que aunque son dos menos que en 2022, en 2023 suponen una proporción mayor del total de fallecidos (26,67%, frente al 15% de 2022). Los peatones fallecidos en 2023 en Navarra (2) han sido 5 menos que el año anterior, pero la proporción sobre el total en 2023 también es mayor (13,33%, frente al 11% de 2022).

En contextos amplios de tiempo y tomando en consideración la particularidad de los años de pandemia, se constata una reducción progresiva en el número de fallecidos. Sin embargo, esto no es suficiente. La cifra sigue siendo alta y el objetivo debe seguir siendo el de cero víctimas. Esto evidencia la necesidad de seguir trabajando en esta cuestión y en todos los factores que inciden en la siniestralidad vial.

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

No olvides poner en práctica los siguientes consejos:

1.- Extremar las precauciones

2.- Tener el automóvil a punto

3.- Reducir la velocidad conduciendo de manera suave y progresiva

4.- Aumentar la distancia de seguridad

5.- Aunque no debemos utilizar el teléfono móvil mientras conducimos, sí debemos llevarlo siempre con nosotros

6.- Resulta imprescindible llevar la iluminación del automóvil en buen estado para poder ver bien y ser vistos por el resto de los usuarios

7.- En caso de presenciar o encontrarnos con un accidente, utilizar el protocolo PAS (proteger la zona, avisar a los servicios de emergencia y socorrer a las víctimas por este orden)

Más información en nuestra página web

WWW.RACVN.NET

Es un consejo del RAC Vasco Navarro

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 completo publicado por la DGT en su página web (datos 2022).

CENSO DE VEHÍCULOS EN EL PAÍS VASCO, NAVARRA Y ESPAÑA POR TIPO SEGÚN DGT (ÚLTIMA ACTUALIZACIÓN COMPLETA 2022)									
TERRITORIOS	CAMIONES	FURGONETAS	AUTOBUSES	TURISMOS	MOTOCICLETAS	TRACTORES	REMOLQUES Y SEMI-REMOLQUES	OTROS	TOTAL
Álava	13.146	15.551	531	160.651	18.061	1.513	3.509	5.679	218.641
Guipúzcoa	28.515	31.809	955	334.396	67.881	3.419	9.598	10.000	486.573
Vizcaya	41.871	42.647	2.210	526.813	67.528	3.473	8.837	13.087	706.466
País Vasco	83.532	90.007	3.696	1.021.860	153.470	8.405	21.944	28.766	1.411.680
Navarra	35.548	40.856	846	343.043	40.919	4.607	10.011	11.421	487.251
España	2.457.923	2.617.145	65.377	25.222.554	4.006.804	245.075	526.546	527.019	35.668.443

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 36.232.664 vehículos en 2023 (véase página 26 de este informe), no ha publicado el censo completo correspondiente al año 2023 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 2022, con 35.668.443 vehículos).

Cabe destacar que acorde con el dato bruto de la página 26, en 2023 el parque de vehículos creció en 564.221 unidades respecto al 2022. En ese año creció en 483.579 unidades y en 2021 también creció en 413.605 vehículos respecto a 2020. Es decir, 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	176.202	194.263
Guipúzcoa	366.205	434.086
Vizcaya	569.460	636.988
País Vasco	1.111.867	1.265.337
Navarra	383.899	424.818
España	27.839.699	31.846.503

Fuente: DGT

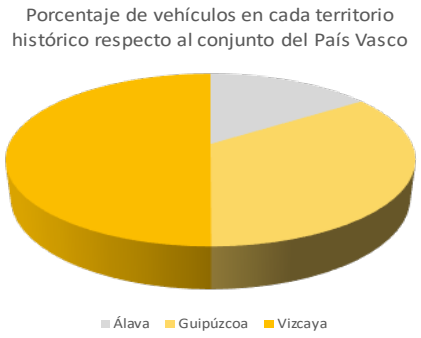
Con los datos de la anterior página podemos saber cuál es el peso porcentual del parque de vehículos de cada territorio del País Vasco respecto a la comunidad autónoma o los datos del País Vasco y Navarra respecto al conjunto de España:

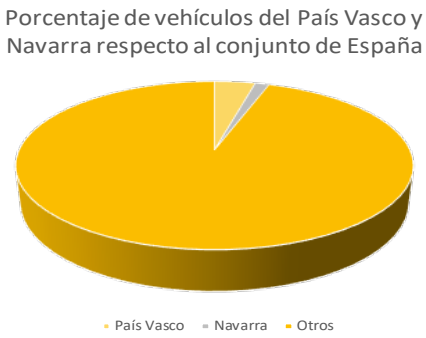
PORCENTAJE DE TODOS LOS VEHÍCULOS EN LOS TERRITORIOS HISTÓRICOS RESPECTO AL TOTAL DEL PAÍS VASCO		
TERRITORIOS	VEHÍCULOS	%
Álava	218.641	15,49%
Guipúzcoa	486.573	34,47%
Vizcaya	706.466	50,04%
País Vasco	1.411.680	100%

PORCENTAJE DE VEHÍCULOS AUTOPROPULSADOS EN LOS TERRITORIOS RESPECTO AL TOTAL DEL PAÍS VASCO		
TERRITORIOS	VEHÍCULOS	%
Álava	215.132	15,53%
Guipúzcoa	476.975	34,43%
Vizcaya	693.379	50,05%
País Vasco	1.385.486	100%

PORCENTAJE DE TURISMOS EN LOS TERRITORIOS HISTÓRICOS RESPECTO AL TOTAL DEL PAÍS VASCO		
TERRITORIOS	VEHÍCULOS	%
Álava	160.651	15,72%
Guipúzcoa	334.396	32,72%
Vizcaya	526.813	51,55%
País Vasco	1.021.860	100%

Fuente: DGT





Nota aclaratoria: En esta página, 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	218.641	0,61%
Guipúzcoa	486.573	1,36%
Vizcaya	706.466	1,98%
País Vasco	1.411.680	3,96%
Navarra	487.251	1,37%
España	35.668.443	100%

PORCENTAJE DE VEHÍCULOS AUTOPROPULSADOS EN EL PAÍS VASCO Y NAVARRA RESPECTO AL TOTAL DE ESPAÑA		
TERRITORIOS	VEHÍCULOS	%
Álava	215.132	0,61%
Guipúzcoa	476.975	1,36%
Vizcaya	693.379	1,97%
País Vasco	1.385.486	3,94%
Navarra	477.240	1,36%
España	35.141.897	100%

PORCENTAJE DE TURISMOS EN EL PAÍS VASCO Y NAVARRA RESPECTO AL TOTAL DE ESPAÑA		
TERRITORIOS	VEHÍCULOS	%
Álava	160.651	0,64%
Guipúzcoa	334.396	1,33%
Vizcaya	526.813	2,09%
País Vasco	1.021.860	4,05%
Navarra	343.043	1,36%
España	25.222.554	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 2022). **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 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 2022 de la DGT.

PARQUE DE VEHÍCULOS (AUTOPROPULSADOS) EN FUNCIÓN DEL TIPO DE COMBUSTIBLE

TERRITORIOS	VEHÍCULOS GASOLINA	%	VEHÍCULOS DIÉSEL	%	OTROS VEHÍCULOS	%	TOTAL VEHÍCULOS	%
Álava	96.383	44,80%	117.005	54,39%	1.744	0,81%	215.132	100%
Guipúzcoa	221.777	46,50%	252.165	52,87%	3.033	0,64%	476.975	100%
Vizcaya	311.277	44,62%	380.812	54,59%	5.540	0,79%	697.629	100%
País Vasco	629.437	45,29%	749.982	53,97%	10.317	0,74%	1.389.736	100%
Navarra	186.558	39,09%	287.541	60,25%	3.141	0,66%	477.240	100%
España	16.332.210	46,48%	18.469.707	52,56%	339.980	0,97%	35.141.897	100%

PARQUE DE TURISMOS EN FUNCIÓN DEL TIPO DE COMBUSTIBLE

TERRITORIOS	TURISMOS GASOLINA	%	TURISMOS DIÉSEL	%	OTROS TURISMOS	%	TOTAL TURISMOS	%
Álava	75.112	46,75%	84.393	52,53%	1.146	0,71%	160.651	100%
Guipúzcoa	147.613	44,14%	184.767	55,25%	2.016	0,60%	334.396	100%
Vizcaya	234.336	44,48%	288.747	54,81%	3.730	0,71%	526.813	100%
País Vasco	457.061	44,73%	557.907	54,60%	6.892	0,67%	1.021.860	100%
Navarra	137.442	40,07%	203.442	59,31%	2.159	0,63%	343.043	100%
España	11.750.799	46,59%	13.245.872	52,52%	225.883	0,90%	25.222.554	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.*

PARQUE DE TURISMOS EN CADA TERRITORIO CLASIFICADOS POR DISTINTIVO MEDIOAMBIENTAL Y PORCENTAJES RESPECTO AL TOTAL (Censo 2022)

PROVINCIAS	CERO	%	B	%	C	%	ECO	%	SIN DISTINTIVO	%	TOTAL	%
Álava	953	0,59%	53.420	33,25%	57.852	36,01%	6.132	3,82%	42.294	26,33%	160.651	100%
Guipúzcoa	1.734	0,52%	113.797	34,03%	127.771	38,21%	9.526	2,85%	81.568	24,39%	334.396	100%
Vizcaya	2.780	0,53%	179.039	33,99%	188.717	35,82%	16.768	3,18%	139.509	26,48%	526.813	100%
País Vasco	5.467	0,54%	346.256	33,88%	374.340	36,63%	32.426	3,17%	263.371	25,77%	1.021.860	100%
Navarra	1.982	0,58%	122.192	35,62%	112.154	32,69%	9.031	2,63%	97.684	28,48%	343.043	100%
España	205.720	0,82%	7.870.282	31,20%	9.052.585	35,89%	1.002.733	3,98%	7.091.234	28,11%	25.222.554	100%

Fuente: DGT

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

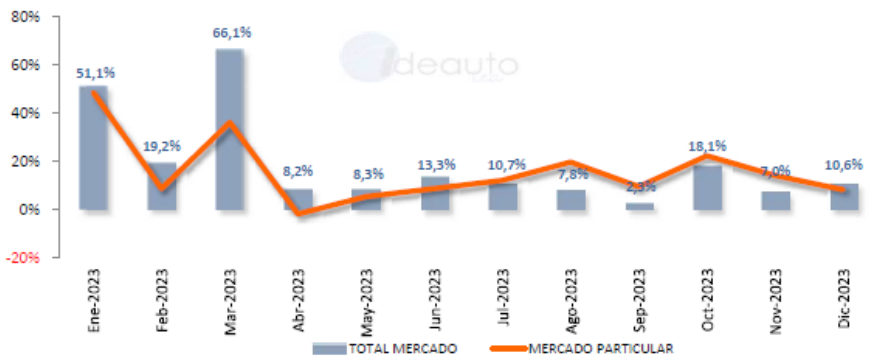
En la siguiente tabla se muestra el número de automóviles turismos (y todoterrenos) matriculados en cada comunidad autónoma y territorio, así como en el conjunto de España, en 2022 y 2023.

Las matriculaciones han roto con la tendencia de los dos últimos años del País Vasco y Navarra y han cerrado en positivo. En España también han aumentado las matriculaciones a diferencia del año anterior. En 2021 se consiguió cerrar el año en positivo en España con un ligero aumento del 0,97%. En 2023 el incremento ha sido del 16,72%. En 2022 coincidieron varios factores que ralentizaron las matriculaciones de nuevos vehículos: La subida de precios de los vehículos, materias primas y combustibles, la falta de componentes en las cadenas se 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. Varias de estas circunstancias han continuado en el 2023, los altos precios y la amenaza de restricciones. Sin embargo, se ha conseguido cerrar el año en positivo en España, Navarra y el País Vasco. En el ámbito estatal, el reto está en superar el millón de matriculaciones, que en 2023 no se ha conseguido, aunque la cifra ha sido bastante aproximada.

AUTOMÓVILES TURISMOS MATRICULADOS EN 2023				
TERRITORIO	2023	2022	DIFERENCIA	CRECIMIENTO
Álava	4.226	3.973	253	6,37%
Guipúzcoa	7.150	6.633	517	8%
Vizcaya	13.032	11.342	1.690	14,90%
País Vasco	24.408	21.948	2.460	11,21%
Navarra	7.173	6.329	844	13,34%
España	949.359	813.376	135.983	16,72%

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). En 2023 han aumentado las matriculaciones de los turismos en todos los casos. Además, el parque de vehículos no ha dejado de crecer los últimos años. (Véase página 33 de este informe, texto de la parte inferior izquierda de la página).

Evolución del mercado de turismos en el 2023



3.3.- MATRICULACIÓN DE TURISMOS SEGÚN EL TIPO DE COMBUSTIBLE

En las siguientes tablas se muestran los datos correspondientes a las matriculaciones registradas en 2023 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 2023 se ha producido un aumento en las matriculaciones de turismos respecto al 2022 en todos los casos. Durante los últimos tres 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 2023, las matriculaciones de turismos diésel han seguido descendiendo, mientras que las de turismos "resto" han crecido en todos los casos y las de gasolina han crecido, salvo en Guipúzcoa y el conjunto del País Vasco.

El RACVN considera que el principal motivo del crecimiento del grupo "resto" en los tres 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. Es muy posible que, en los próximo años, la clasificación de turismos reflejada en estas tablas tenga que cambiar, porque todos los vehículos de combustión tengan implícita algun tipo de hibridación.

AUTOMÓVILES TURISMOS DIÉSEL MATRICULADOS EN 2023				
TERRITORIO	2023	2022	DIFERENCIA	CRECIMIENTO
Álava	425	616	-191	-31,01%
Guipúzcoa	908	1.057	-149	-14%
Vizcaya	1.296	1.436	-140	-9,75%
País Vasco	2.629	3.109	-480	-15,44%
Navarra	779	825	-46	-5,58%
España	118.646	139.594	-20.948	-15,01%

AUTOMÓVILES TURISMOS GASOLINA MATRICULADOS EN 2023				
TERRITORIO	2023	2022	DIFERENCIA	CRECIMIENTO
Álava	1.689	1.665	24	1,44%
Guipúzcoa	2.669	2.838	-169	-6%
Vizcaya	5.253	5.159	94	1,82%
País Vasco	9.611	9.662	-51	-0,53%
Navarra	2.829	2.806	23	0,82%
España	387.749	340.863	46.886	13,76%

AUTOMÓVILES TURISMOS "RESTO" MATRICULADOS EN 2023				
TERRITORIO	2023	2022	DIFERENCIA	CRECIMIENTO
Álava	2.112	1.692	420	24,82%
Guipúzcoa	3.573	2.738	835	30,50%
Vizcaya	6.483	4.747	1.736	36,57%
País Vasco	12.168	9.177	2.991	32,59%
Navarra	3.565	2.698	867	32,13%
España	442.964	332.919	110.045	33,05%

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. 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 menos del 20% de las matriculaciones. Sin embargo, siguen siendo mayoritarios en el parque de vehículos que circula actualmente por las carreteras.

En 2023, dentro de los vehículos de combustión, al igual que los dos años anteriores, los turismos de gasolina han seguido siendo los más vendidos con una cuota de entre el 37 y el 41% del mercado en función del territorio analizado, pero, en todos los casos, perdiéndo cuota despecto al año anterior.

La suma de automóviles de combustión tradicionales (diésel y gasolina) también ha perdido cuota de mercado en todos los casos frente a los vehículos "resto" que muestran subidas en todos los territorios, en términos porcentuales. Los del grupo "resto" 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 prácticamente alcanzar el 50% del mercado (entre el 46,66% y el 49,8%). Ya en 2021 los vehículos resto superaron a los diésel en cuota de mercado. En los dos últimos años la tendencia se ha acentuado todavía 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 siguien siendo mayoritarios aunque hayan perdido cuota de mercado (aproximadamente 89% en 2019, 76% en 2020, 62% en 2021, 58% en 2022 y 51,7% en 2023). Previsiblemente, en 2024, las matriculaciones de vehículos del grupo "resto" superarán por primera vez a las de vehículos de combustión tradicionales. Llegará un momento en el que la combustión tradicional sin asistencia eléctrica hibridada de ningún tipo sea reemplazada por vehículos de combustión con asistencia eléctrica de distintos tipos (híbridos o microhíbridos). No se trata de la desaparición de la combustión, sino un paso evolutivo y tecnológico de la misma. Sin embargo, esto hará que haya que plantearse si la clasificación actual entre diésel, gasolina y resto es adecuada llegado ese momento, o si hay que actualizarla en otros grupos: híbridos diésel, híbridos gasolina, eléctricos y gas.

Debemos tener en cuenta que 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.

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 2023					
TERRITORIO	DIÉSEL	GASOLINA	DIÉSEL+GASOLINA	RESTO	TOTAL
Álava	10,06%	39,97%	50,02%	49,98%	100%
Guipúzcoa	12,70%	37,33%	50,03%	49,97%	100%
Vizcaya	9,94%	40,31%	50,25%	49,75%	100%
País Vasco	10,77%	39,38%	50,15%	49,85%	100%
Navarra	10,86%	39,44%	50,30%	49,70%	100%
España	12,50%	40,84%	53,34%	46,66%	100%

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%	42,79%	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%

VARIACIÓN CUOTAS DE MERCADO 2022-2023				
TERRITORIO	DIÉSEL	GASOLINA	DIÉSEL+GASOLINA	RESTO
Álava	-5,45%	-1,94%	-7,39%	7,39%
Guipúzcoa	-3,24%	-5,46%	-8,69%	8,69%
Vizcaya	-2,72%	-5,18%	-7,89%	7,90%
País Vasco	-3,39%	-4,65%	-8,04%	8,04%
Navarra	-2,18%	-4,93%	-7,11%	7,10%
España	12,50%	-1,09%	-5,75%	5,75%

En la tabla que aparece sobre estas líneas se aprecia que en la medida que los vehículos de combustión tradicionales (diésel+gasolina) pierden cuota de mercado, la adquieren los vehículos de la categoría “resto” en las mismas proporciones en los distintos territorios analizados. Hay pequeñas variaciones en algunos casos en décimas, pero se trata del ajuste al realizar el redondeo.

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 territorios históricos), Navarra y España.

A diferencia del año 2022, en 2023 las matriculaciones de vehículos híbridos y de gas han crecido en todos los casos. En 2022 los híbridos sólo crecieron en Vizcaya y el conjunto de España, y los de gas, sólo en Álava y España. Sin embargo, las matriculaciones de eléctricos en 2023 en el País Vasco han disminuido respecto al año 2022, tanto en la comunidad autónoma, como en cada uno de sus territorios. En ese año las matriculaciones de eléctricos crecieron en todos los casos.

Además, cabe destacar que en el caso de España, dentro de los eléctricos, se matricularon 8 de pila de hidrógeno en 2023 y 4 en 2022.

AUTOMÓVILES TURISMOS HÍBRIDOS MATRICULADOS EN 2023				
TERRITORIO	2023	2022	DIFERENCIA	CRECIMIENTO
Álava	1.657	1.122	535	47,68%
Guipúzcoa	2.870	1.903	967	51%
Vizcaya	5.162	3.401	1.761	51,78%
País Vasco	9.689	6.426	3.263	50,78%
Navarra	2.574	2.131	443	20,79%
España	365.007	287.460	77.547	26,98%

AUTOMÓVILES TURISMOS ELÉCTRICOS MATRICULADOS EN 2023				
TERRITORIO	2023	2022	DIFERENCIA	CRECIMIENTO
Álava	299	436	-137	-31,42%
Guipúzcoa	410	672	-262	-39%
Vizcaya	826	1.082	-256	-23,66%
País Vasco	1.535	2.190	-655	-29,91%
Navarra	789	452	337	74,56%
España	51.622	30.548	21.074	68,99%

AUTOMÓVILES TURISMOS GAS MATRICULADOS EN 2023				
TERRITORIO	2023	2022	DIFERENCIA	CRECIMIENTO
Álava	156	134	22	16,42%
Guipúzcoa	293	163	130	79,75%
Vizcaya	495	264	231	87,50%
País Vasco	944	561	383	68,27%
Navarra	202	115	87	75,65%
España	26.335	14.931	11.404	76,38%

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 2,57% de las matriculaciones totales de turismos realizadas en España en 2023 (2,70 en 2022, 2,88% en 2021, 3,56% en 2020 y 3,16% en 2019), mientras que Navarra un 0,76% (0,78% en 2022, 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 tercer año consecutivo. En cuanto al País Vasco, un año más Vizcaya es el territorio con mayor cuota con más de la mitad del total, seguida por Guipúzcoa y Álava, en ese orden. Vizcaya ganó algo más de punto y medio de cuota en 2023, mientas que Guipúzcoa perdió prácticamente un punto y Álava algo menos de un punto.

CUOTAS DE MERCADO DE CADA TERRITORIO Y CCAA RESPECTO A ESPAÑA				
TERRITORIO	DIESEL	GASOLINA	RESTO	TOTAL
Álava	0,36%	0,44%	0,48%	0,45%
Guipúzcoa	0,77%	0,69%	0,81%	0,75%
Vizcaya	1,09%	1,35%	1,46%	1,37%
País Vasco	2,22%	2,48%	2,75%	2,57%
Navarra	0,66%	0,73%	0,80%	0,76%
España	100%	100%	100%	100%

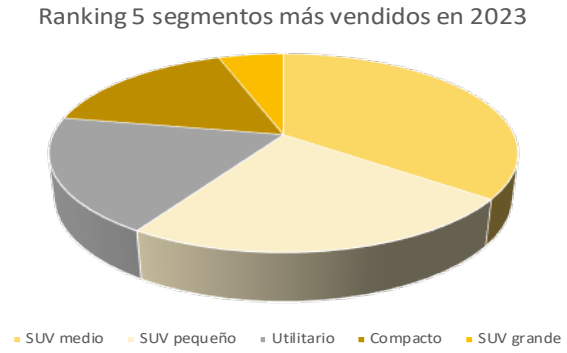
CUOTAS DE MERCADO DE CADA TERRITORIO RESPECTO AL PAÍS VASCO				
TERRITORIO	DIESEL	GASOLINA	RESTO	TOTAL
Álava	16,17%	17,57%	17,36%	17,31%
Guipúzcoa	35%	27,77%	29,36%	29,29%
Vizcaya	49,30%	54,66%	53,28%	53,39%
País Vasco	100%	100%	100%	100%

3.5.- AUTOMÓVILES MÁS VENDIDOS EN 2023

3.5.1.- AUTOMÓVILES MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA SEGÚN SEGMENTO

MATRICULACIONES EN ESPAÑA POR SEGMENTO DE AUTOMÓVIL EN 2023							
	2023		2022		VARIACIÓN UDS VENDIDAS 2022-2023	VARIACIÓN % UDS VENDIDAS 2022-2023	VARIACIÓN RESPECTO A % CUOTA MERCADO
TIPO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO			
Urbano	32.393	3,41%	31.344	3,85%	1.049	3,35%	-0,44%
Utilitario	160.653	16,92%	142.503	17,52%	18.150	12,74%	-0,60%
Compacto	143.062	15,07%	123.997	15,24%	19.065	15,38%	-0,17%
Medio	30.811	3,25%	24.575	3,02%	6.236	25,38%	0,23%
Deportivo	2.222	0,23%	1.556	0,19%	666	42,80%	0,04%
Grande	3.404	0,36%	2.459	0,30%	945	38,43%	0,06%
Premium	1.858	0,20%	1.641	0,20%	217	13,22%	0,00%
Monovolumen pequeño	4.664	0,49%	6.115	0,75%	-1.451	-23,73%	-0,26%
Monovolumen grande	2.648	0,28%	2.869	0,35%	-221	-7,70%	-0,07%
SUV pequeño	202.298	21,31%	186.274	22,90%	16.024	8,60%	-1,59%
SUV medio	300.188	31,62%	242.580	29,82%	57.608	23,75%	1,80%
SUV grande	45.565	4,80%	33.236	4,09%	12.329	37,10%	0,71%
SUV premium	15.555	1,64%	9.415	1,16%	6.140	65,22%	0,48%
Todoterreno	4.038	0,43%	4.832	0,59%	-794	-16,43%	-0,16%
TOTAL	949.359	100%	813.396	100%	135.963	16,72%	

RANKING 5 TIPOS DE COCHE MÁS VENDIDOS EN 2023			
TIPO DE COCHE	UDS VENDIDAS	CUOTA MCO	VARIACIÓN CUOTA MCO
SUV medio	300.188	31,62%	1,80%
SUV pequeño	202.298	21,31%	-1,59%
Utilitario	160.653	16,92%	-0,60%
Compacto	143.062	15,07%	-0,17%
SUV grande	45.565	4,80%	0,71%
SUMA TOP5	851.766	89,72%	1,15%
Otros (el resto)	97.593	10,28%	-1,15%

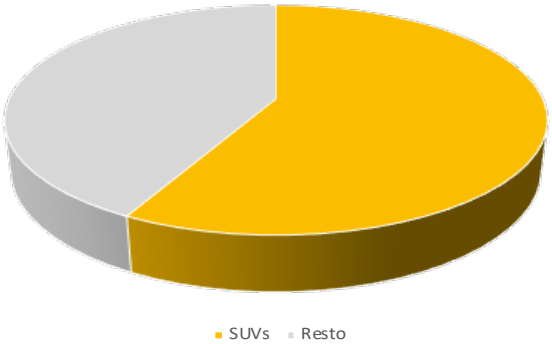


La tendencia que sigue el mercado en cuanto a tipología de automóvil es similar a la de los años anteriores. En el ranking de los 5 tipos de automóviles más demandados por los usuarios (pág.42), repiten los SUV pequeños, medianos y grandes, así como los compactos y los utilitarios, en el mismo orden que en el 2022 y 2021. Los más vendidos han sido los SUVs medios, seguidos por los SUVs pequeños, los utilitarios y en la quinta posición los SUVs grandes.

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 2023 han seguido ganando cuota de mercado, en concreto 1,92 puntos más que en 2022 hasta alcanzar los 57,73% (En 2022 supusieron el 55,81% y en 2021 el 54,10%.

VALOR DEL CONJUNTO DE LOS SUVS (PEQUEÑO, MEDIANO, GRANDE)				
2023		2022		VARIACIÓN CUOTA MCO
UDS VENDIDAS	CUOTA MCO	UDS VENDIDAS	CUOTA MCO	
548.051	57,73%	462.090	55,81%	1,92%

Los SUVs representan casi el 60% del mercado en 2023



3.5.2.- MARCAS MÁS VENDIDAS EN 2023

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 2023			
	MARCA	UNIDADES	CUOTA MCO
1	Toyota	79.883	8,41%
2	Kia	66.245	6,98%
3	Vokswagen	63.871	6,73%
4	Hyundai	58.874	6,20%
5	Seat	58.586	6,17%
6	Peugeot	58.488	6,16%
7	Renault	56.176	5,92%
8	Dacia	48.844	5,14%
9	Mercedes	42.972	4,53%
10	Citroën	42.213	4,45%
	Resto Marcas	373.207	39,31%
Total mercado		949.359	100%

Anfac
Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones

Ideauto
tea

TOYOTA

Toyota logra hacerse con el podio de marca más vendida en 2023, por segundo año consecutivo (en 2021 fue tercera) y Kia hace lo propio con la segunda plaza (en 2021 fue sexta). La tercera posición ha sido para Volkswagen que en 2022 y 2021 ocupó la cuarta plaza. Hyundai baja de la tercera (2022) a la cuarta plaza (fue quinta en 2021). Seat, que durante 4 años seguidos (2018-2021) lideró el mercado estatal, en 2023 ha recuperado una plaza respecto al año anterior (de la sexta plaza de 2022 pasa a la quinta posición). Peugeot baja de la quinta a la sexta. Tras la marca del felino repite en la séptima posición Renault por segundo año consecutivo. Tras ellas, cierran el Top10, Dacia, Mercedes y Citroën en octava, novena y décima plaza, respectivamente. En 2022 también ocuparon las últimas plazas del ranking pero en distinto orden (octava Citroën, novena Dacia y décima Mercedes).

La afluencia las marcas chinas ha sido muy destacada en 2023, aunque ninguna de ellas ha logrado colarse en el Top10. Sin embargo, la irrupción de la histórica marca británica MG (Morris Garaje), renacida en una nueva etapa como marca china ha sido especialmente destacada en 2023. Ha logrado hacerse con la posición 15 del Ranking con 29.048 unidades matriculadas (por debajo de Audi, BMW, Skoda y Ford), pero superando a otras marcas destacadas como Opel (27.522 uds.) y Nissan (24.926 uds.).

B.- PAÍS VASCO

RANKING 10 MARCAS MÁS VENDIDAS EN EL PAÍS VASCO EN 2023			
	MARCA	UNIDADES	CUOTA MCO
1	Peugeot	2.081	8,53%
2	Toyota	1.928	7,90%
3	Hyundai	1.901	7,79%
4	Dacia	1.711	7,01%
5	Kia	1.663	6,81%
6	Renault	1.581	6,48%
7	Mercedes	1.253	5,13%
8	Citroën	1.185	4,85%
9	Seat	1.171	4,80%
10	MG	1.002	4,11%
*	Resto marcas	8.932	36,59%
Total mercado		24.408	100%

C.- NAVARRA

RANKING 10 MARCAS MÁS VENDIDAS EN NAVARRA EN 2023			
	MARCA	UNIDADES	CUOTA MCO
1	Kia	690	9,62%
2	Peugeot	676	9,42%
3	Volkwagen	616	8,59%
4	Dacia	484	6,75%
5	Hyundai	480	6,69%
6	Ford	433	6,04%
7	Toyota	427	5,95%
8	Renault	385	5,37%
9	Seat	310	4,32%
10	Mercedes	288	4,02%
*	Resto marcas	2.384	33,24%
Total mercado		7.173	100%

En el País Vasco cambia el ranking. Peugeot pasa de la quinta posición de 2022 a la primera plaza. Hyundai pierde el liderato que había ostentado durante los dos últimos años y pasa a la tercera posición. La segunda plaza ha sido para Toyota (cuarta en 2022) y la cuarta para Dacia (tercera en 2022). Kia baja de la segunda a la quinta plaza. Renault repite en la sexta y Mercedes sube de la décima a la séptima posición del ranking que el año anterior ocupaba Citroën y que en 2023 baja a la octava plaza. Seat también baja una posición, de la séptima a la octava. Desaparece Volkswagen del top10 y lo sustituye MG que cierra el ranking.

En Navarra Kia repite como marca más vendida por tercer año consecutivo. El fabricante coreano entró en el Top5 en 2019, ocupando la quinta posición y subió en 2020 a la segunda plaza. Peugeot se hace con la segunda plaza del ranking de marcas navarro (quinto en 2022). El fabricante alemán, Volkswagen, que cuenta con una factoría en Navarra, baja de la segunda a la tercera posición (un lugar en el podio que ya ocupó en 2021 y 2019, aunque también llegó a encabezar el ranking en 2020). Dacia pasa de la séptima plaza de 2022 a la cuarta en 2023, seguida por Hyundai (tercera en 2022). La sexta y séptima plaza han sido para Ford y Toyota que el año anterior ocuparon la novena y cuarta posición, respectivamente. Renault baja de la sexta a la octava plaza y Seat también baja, de la octava a la novena posición. El ranking de las diez marcas más vendidas en navarra lo cierra Mercedes. En Navarra las 10 marcas más vendidas en 2022 repiten un año en el ranking aunque con posiciones diferentes en la lista.

D.- ÁLAVA

RANKING 10 MARCAS MÁS VENDIDAS EN ÁLAVA EN 2023			
	MARCA	UNIDADES	CUOTA MCO
1	Peugeot	484	11,45%
2	Hyundai	414	9,80%
3	Citroën	365	8,64%
4	Toyota	346	8,19%
5	Kia	248	5,87%
6	Dacia	237	5,61%
7	Mercedes	206	4,87%
8	Renault	194	4,59%
9	MG	171	4,05%
10	Opel	165	3,90%
*	Resto Marcas	1.396	33,03%
Total mercado		4.226	100%

E.- GUIPÚZCOA

RANKING 10 MARCAS MÁS VENDIDAS EN GUIPÚZCOA EN 2023			
	MARCA	UNIDADES	CUOTA MCO
1	Peugeot	803	11,23%
2	Toyota	548	7,66%
3	Kia	499	6,98%
4	Dacia	480	6,71%
5	Hyundai	469	6,56%
6	Mercedes	408	5,71%
7	Renault	356	4,98%
8	Volkwagen	333	4,66%
9	Seat	328	4,59%
10	BMW	259	3,62%
	Resto marcas	2.667	37,30%
Total mercado		7.150	100%

F.- VIZCAYA

RANKING 10 MARCAS MÁS VENDIDAS EN VIZCAYA EN 2023			
	MARCA	UNIDADES	CUOTA MCO
1	Toyota	1.034	7,93%
2	Renault	1.031	7,91%
3	Hyundai	1.018	7,81%
4	Dacia	994	7,63%
5	Kia	916	7,03%
6	Peugeot	794	6,09%
7	Seat	735	5,64%
8	Mercedes	639	4,90%
9	MG	621	4,77%
10	Citroën	604	4,63%
	Resto marcas	4.646	35,65%
Total mercado		13.032	100%

En Álava y Guipúzcoa Peugeot ha sido la marca más vendida y en Vizcaya Toyota.

Por territorios, en Álava, el fabricante galo del León se ha hecho con la primera plaza tras ocupar la segunda y la tercera posición del podio en 2022 y 2021, respectivamente. Hyundai pierde la primera plaza y pasa a la segunda. Citoën pasa de la cuarta a la tercera posición que en 2022 ocupaba Kia y que en esta ocasión ha bajado a la quinta plaza. La cuarta posición ha sido para Toyota (quinta en 2022). Las 5 marcas más vendidas en álava en 2022 repiten en la lista del Top5 de 2023, aunque con posiciones distintas. En el top10 irrumpen MG y Opel en novena y décima posición y desaparecen Volkswagen y Seat que en 2022 fueron séptima y décima, respectivamente.

En Guipúzcoa, también se repiten las marcas del Top5 del 2022, aunque en orden diferente. Peugeot sube de la segunda a la primera posición y Kia (primera en 2022) pasa a la tercera plaza. La segunda posición de 2023 ha sido para Toyota (tercera en 2022). La cuarta y quinta plaza han sido para Dacia y Hyundai, respectivamente, que se han intercambiado las plazas respecto al 2022.En el Top10 guipuzcoano desaparece Citroën (séptima en 2022) e irrumpe BMW en la décima plaza.

En Vizcaya, Toyota pasa de la quinta a la primera plaza y sustituye en el podio a Dacia que en 2023 pasa a la cuarta plaza. Renault y Hyundai se hacen con la segunda y tercera plaza, respectivamente, que ya consiguieron el año anterior aunque en posiciones inversas. Kia cierra el top5 vizcaíno (cuarta en 2022). Peugeot, Seat y Mercedes repiten en la sexta, séptima y octava plaza, respectivamente. Citroën pasa de la novena a la décima plaza. Desaparece del ranking Vokswagen (décima en 2022) e irrumpe MG (novena en 2023).

3.5.3.- MODELOS MÁS VENDIDOS EN 2023

A.- ESPAÑA

MODELOS MÁS VENDIDOS EN ESPAÑA EN 2023			
MARCA/MODELO		UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1	Dacia Sandero	27.951	2,94%
2	Seat Arona	21.639	2,28%
3	Toyota Corolla	19.845	2,09%
4	MG ZS	19.818	2,09%
5	Peugeot 2008	19.433	2,05%
6	Hyundai Tucson	19.097	2,01%
7	Toyota C-HR	18.478	1,95%
8	Kia Sportage	18.359	1,93%
9	Volkswagen T-Roc	17.238	1,82%
10	Seat Ibiza	16.644	1,75%
*	Resto Modelos	750.857	79,09%
Total mercado		949.359	100%

En España, el Dacia Sandero consigue escalar y hacerse con la primera plaza (segundo en 2022 y tercero en 2021) y sustituye al Hyundai Tucson que en 2023 baja hasta la sexta posición. El Seat Arona recupera una posición (tercero en 2022 y primero en 2021) y el Toyota Corolla sube de la cuarta a plaza de 2022 a la segunda. La cuarta posición la consigue el MG ZS que irrumpe con fuerza en el ranking en 2023. El Peugeot 2008 cierra el Top5 (octavo en 2022). En 2022 la quinta plaza fue para el Volkwagen T-Roc que este año ha bajado hasta la novena posición del ranking. El Toyota C-HR repite en la séptima plaza y el Kia Sportage escala una posición, de la novena a la octava plaza. Cierra el ranking de los diez modelos más vendidos el Seat Ibiza que, junto con el MG ZS aparecen en la lista de 2023 y, por la contra, desaparecen el Fiat 500 y el Citroën C3 (sexto y décimo en 2022, respectivamente). El Seat Ibiza ha vuelto a la lista tras unos años en el que el modelo desapareció del top10. En concreto, en 2020 desapareció del ranking, aunque el año anterior ocupó la séptima plaza y en 2018 y 2017 llegó a ocupar la segunda posición del ranking. En 2022 también desapareció su hermano mayor, el Seat León (séptimo en 2021), teniendo en cuenta que, fue el modelo más vendido durante cinco años consecutivos, entre 2015 y 2019). Otro modelo que ha desaparecido y no ha logrado volver al ranking 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 2018 y 2020 fue el tercer modelo más vendido. En 2021 desapareció del top 10.

B.- PAÍS VASCO

MODELOS MÁS VENDIDOS EN EL PAÍS VASCO EN 2023			
	MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1	Dacia Sandero	897	4,09%
2	Hyundai Tucson	727	3,31%
3	MG ZS	629	2,87%
4	Kia Sportage	594	2,71%
5	Peugeot 308	473	2,16%
6	Peugeot 2008	467	2,13%
7	Dacia Duster	447	2,04%
8	Peugeot 3008	445	2,03%
9	Renault Captur	423	1,93%
10	Toyota C-HR	407	1,85%
*	Resto Modelos	18.899	86,11%
	Total mercado	24.408	100%

En el País Vasco, el Dacia Sandero ha sido el coche más vendido por quinto año consecutivo (segundo en 2018 y quinto en 2017). El Hyundai Tucson ha sido el segundo modelo más vendido en Euskadi por tercer año consecutivo (cuarto en 2020 y sexto en 2019). Irrumpe con fuerza el MG ZS en el ranking vasco y logra hacerse con la tercera plaza del ranking, que en 2022 ocupaba el Dacia Duster y que en 2023 ha bajado a la séptima plaza. El Kia Sportage repite en la cuarta posición por segundo año consecutivo. El top 5 lo cierra el Peugeot 308 que también irrumpe en el Top 10 en 2023. Le arrebata la plaza al modelo 2008 del mismo fabricante, que este año baja a la sexta posición. En el Top 10, tras el 2008 de Peugeot se clasifican el Dacia Duster (tercero en 2022), el Peugeot 3008 (octavo en 2022) al igual que en 2023, el Renault Captur y el Toyota CH-R, en ese orden. Desaparecen así del ranking vasco el Citroën C4, el Hyundai Kona, el Kia Niro y el Seat Ateca, que ocuparon en 2022 las plazas sexta, séptima, novena y décima, respectivamente. Peugeot es la marca que más modelos coloca en el ranking de 2023 (3) y Dacia la segunda (2).

El Dacia Sandero ha sido, un año más, el modelo más vendido en el País Vasco y Navarra.

C.- NAVARRA

MODELOS MÁS VENDIDOS EN NAVARRA EN 2023			
	MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1	Dacia Sandero	222	3,51%
2	Ford Kuga	215	3,40%
3	Kia Sportage	192	3,03%
4	Kia Niro	183	2,89%
5	Peugeot 2008	181	2,86%
6	Peugeot 308	174	2,75%
7	Hyundai Tucson	154	2,43%
8	Dacia Duster	147	2,32%
9	Ford Puma	138	2,18%
10	Volkswagen T-Roc	136	2,15%
*	Resto Modelos	5.431	85,81%
	Total mercado	7.173	100%

En Navarra, el Dacia Sandero también ha sido el modelo más vendido en 2023 y además repite en la primera plaza por segundo año consecutivo. El Ford Kuga, que irrumpió en el ranking en 2022, escala posiciones y pasa de la quinta a la segunda plaza. El podio de los tres más vendidos lo completa el Kia Sportage que repite en la misma posición de 2022, al igual que el Kia Niro que hace lo propio en la quinta plaza. El Top 5 navarro lo completa el Peugeot 2008 en la cuarta plaza (séptimo en 2022). El T-Roc, el SUV pequeño de Volkswagen fabricado en la propia comunidad autónoma, baja de la novena a la décima posición (sexto en 2021 y cuarto en 2020). El Hyundai Tucson también pierde posiciones y baja de la segunda a la séptima plaza, al igual que el Dacia Duster, que pasa de la sexta a la octava. Irrumpen en el Top 10 navarro de 2023 el Peugeot 308 (sexto) y el Ford Puma (noveno), y desaparecen el Hyundai Kona y el Seat Ateca, que fueron octavo y décimo, respectivamente, en 2022.

D.- ÁLAVA

MODELOS MÁS VENDIDOS EN ÁLAVA EN 2023			
	MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1	Hyundai Tucson	144	3,62%
2	Dacia Sandero	123	3,10%
3	Peugeot 208	103	2,59%
4	Peugeot 3008	103	2,59%
5	Peugeot 2008	102	2,57%
6	Peugeot 308	100	2,52%
7	Citroën C5X	99	2,49%
8	Hyundai Kona	97	2,44%
9	MG ZS	91	2,29%
10	Kia Sportage	90	2,27%
*	Resto Modelos	3.174	79,89%
	Total mercado	4.226	100%

En Álava, el Hyundai Tucson repite por segundo año consecutivo en la primera plaza que ya ostentó en 2020. En 2021 fue segundo.

Anfac
Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones
Ideauto

E.- GUIPÚZCOA

MODELOS MÁS VENDIDOS EN GUIPÚZCOA EN 2023			
	MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1	Dacia Sandero	241	3,63%
2	Peugeot 2008	212	3,20%
3	Peugeot 308	202	2,65%
4	Peugeot 3008	181	2,73%
5	Hyundai Tucson	176	2,65%
6	Kia Sportage	166	2,18%
7	Dacia Duster	128	1,93%
8	Toyota CH-R	125	1,88%
9	MG ZS	117	1,53%
10	Toyota Corolla	117	1,76%
*	Resto Modelos	5.485	82,69%
	Total mercado	7.150	100%

En Guipúzcoa, el Dacia Sandero renueva su liderato por quinto año consecutivo.

Anfac
Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones
Ideauto

En Álava, el Hyundai Tucson ha sido el más vendido por segundo año consecutivo. El podio lo completan el Dacia Sandero y el Peugeot 208 (quinto y décimo en 2022, respectivamente). Peugeot ha logrado colocar a 5 de sus modelos en el top 10 alavés, con el 208, el 3008, el 2008 y el 308 en las posiciones 3, 4, 5 y 6, respectivamente). En 2022, el 2008 fue segundo, el 308 noveno y el 208 décimo. El 3008 no aparecía en el ranking. El Citroen C5X se hace con la séptima plaza, el Hyundai Kona repite en la octava. El Kia Sportage baja de la cuarta a la décima e irrumpe el MG ZS en la novena posición. Desaparecen del ranking alavés el Citroen C3 Aircross y el Toyota C-HR (sexto y séptimo en 2022).

En Guipúzcoa, el Dacia Sandero renueva un año más su liderato. Los Peugeot 2008, 308 y 3008 se hacen con la segunda, tercera y cuarta plaza (En 2022 fueron quinto, décimo y cuarto, respectivamente). El Hyundai Tucson completa el ranking de los 5 más vendidos en 2023 (fue segundo en 2022). En el Top10, también destaca la llegada del MG ZS que cierra el ranking. También se hacen con una plaza los modelos CH-R y Corolla de Toyota (octavo y noveno). Desaparacen del top 10 guipuzcoano modelos como el Citroën C4, el Volkswagen T-Roc o el Kia Stonic que ocupaban la sexta, octava y no vena posición del ranking del 2022.

E.- VIZCAYA

MODELOS MÁS VENDIDOS EN VIZCAYA EN 2023			
	MARCA/MODELO	UDS. VENDIDAS	CUOTA MCO
1	Dacia Sandero	533	4,70%
2	MG ZS	421	3,71%
3	Hyundai Tucson	407	3,59%
4	Kia Sportage	338	2,98%
5	Renault Captur	282	2,49%
6	Dacia Duster	262	2,31%
7	Toyota Yaris Cross	228	2,01%
8	Seat Ateca	223	1,97%
9	Toyota Corolla	209	1,84%
10	Renault Clio	203	1,79%
*	Resto Modelos	9.926	87,52%
	Total mercado	13.032	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 cuarto año consecutivo. Irrumpe con fuerza el modelo chino MG ZS y se hace con la segunda plaza. El Tercero ha sido el Hyundai Tucson (segundo en 2022). El top5 lo completan el Kia Sportage y el Renault Captur que repiten en cuarta y quinta posición, respectivamente. Irrumpen en el Top 10 el Toyota Yaris Cross (7), el Seat Ateca (8) y el Toyota Corolla (9) y desaparecen el Peugeot 2008, el Kia Niro, el Citroën C4 y el Renault Arkana (sexto, séptimo, octavo y décimo, respectivamente, en 2022). El Dacia Duster pasa de la tercera a la sexta posición y el Renault Clio de la novena a la décima.

4.- COMBUSTIBLES

RAC
VASCO NAVARRO

4.- COMBUSTIBLES

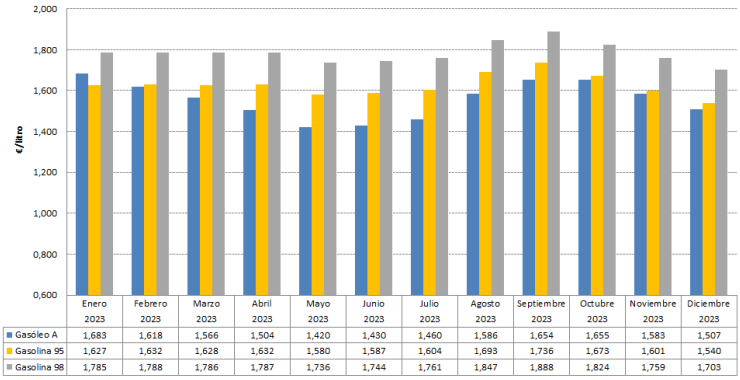
4.1.- VARIACIÓN DEL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES FÓSILES

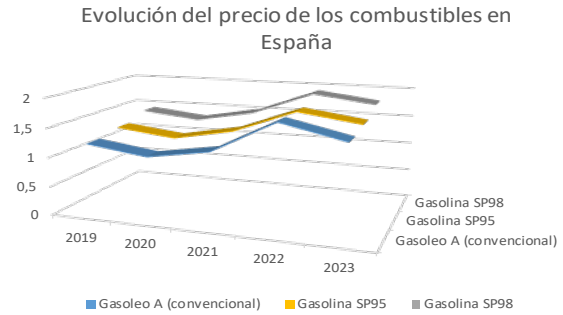
En la siguiente tabla se muestra la variación del precio medio de los combustibles fósiles (gasolina y gasoil o diésel) entre 2019 y 2023 en España. El cálculo anual se obtiene realizando la media de precios de los datos mensuales registrados por la CNMC. Acorde con la información analizada, los precios medios de los combustibles en España (diésel, gasolina 95 y gasolina 98) descendieron ligeramente respecto al anterior ejercicio. Hay que tener en cuenta que los precios aumentaron de forma muy significativa en España durante el 2022, hasta superar los máximos históricos que databan de 2012 en el caso del diésel 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 fue acentuada debido a la guerra en Ucrania. Además, 2022 fue el primer año en el que el precio del diésel superó al de la gasolina 95 en algunos momentos del año, aunque no así en la media del año.

VARIACIÓN PRECIO COMBUSTIBLE (EUROS/LITRO) EN ESPAÑA					
COMBUSTIBLE	2019	2020	2021	2022	2023
Gasoleo A (convencional)	1,213	1,073	1,242	1,789	1,556
Gasolina SP95	1,294	1,176	1,373	1,773	1,628
Gasolina SP98	1,427	1,321	1,517	1,916	1,784

VARIACIÓN PRECIO COMBUSTIBLE (EUROS/LITRO)								
COMBUSTIBLE	VARIACIÓN 2022/2023	VARIACIÓN 2022/2023%	VARIACIÓN 2021/2022	VARIACIÓN 2021/2022%	VARIACIÓN 2019/2023	VARIACIÓN 2019/2023%	MÁXIMOS HISTÓRICOS	MÁXIMOS HISTÓRICOS (ANTERIORES A 2022)
Gasoleo A (convencional)	-0,233	-13,02%	0,547	44,04%	0,343	28,28%	1,789 (2022)	1,357 (2012)
Gasolina SP95	-0,145	-8,18%	0,400	29,13%	0,334	25,81%	1,773 (2022)	1,425 (2013)
Gasolina SP98	-0,132	-6,89%	0,399	26,30%	0,357	25,02%	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 2023 ha bajado ligeramente el precio medio de los combustibles. Los precios medios se encuentran por debajo de los de 2022, pero por encima del último año prepandémico (2019) y los dos condicionados por la pandemia (2020 y 2021).

En el País Vasco la bajada del precio del diésel respecto al año anterior ha sido de un 12,85%, de la gasolina 95 de un 7,71% y de un 6,56% en el caso de la gasolina 98. En Navarra la bajada ha sido de un 13,02% (diésel), un 8,19% (gasolina 95) y un 6,32% (gasolina 98). Si comparamos los precios medios de carburante con el año previo a la pandemia (2019) el aumento de precios asciente a un 27,19% (diésel), 25,37% (gasolina 95) y un 24,97% (gasolina 98) en el País Vasco, y un 27,96% (diésel), 27,48% (gasolina 95) y 27,13% (gasolina 98) en Navarra.

EVOLUCIÓN PRECIO COMBUSTIBLES EN EL PAÍS VASCO					
COMBUSTIBLE	2019	2020	2021	2022	2023
Gasoleo A (convencional)	1,258	1,113	1,289	1,836	1,600
Gasolina SP95	1,336	1,213	1,42	1,815	1,675
Gasolina SP98	1,47	1,361	1,577	1,966	1,837

EVOLUCIÓN PRECIO COMBUSTIBLES EN EL PAÍS VASCO						
COMBUSTIBLE	VARIACIÓN 2022/2023	VARIACIÓN 2022-2023 %	VARIACIÓN 2019/2023	VARIACIÓN 2019/2023 %	MÁXIMOS HISTÓRICOS	MÁXIMOS HISTÓRICOS (anteriores a 2022)
Gasoleo A (convencional)	-0,236	-12,85%	0,342	27,19%	1,836 (2022)	1,344 (2012)
Gasolina SP95	-0,140	-7,71%	0,339	25,37%	1,815 (2022)	1,405 (2013)
Gasolina SP98	-0,129	-6,56%	0,367	24,97%	1,966 (2022)	1,521 (2013)

EVOLUCIÓN PRECIO COMBUSTIBLES EN NAVARRA					
COMBUSTIBLE	2019	2020	2021	2022	2023
Gasoleo A (convencional)	1,216	1,058	1,231	1,789	1,556
Gasolina SP95	1,292	1,167	1,372	1,794	1,647
Gasolina SP98	1,434	1,329	1,53	1,946	1,823

EVOLUCIÓN PRECIO COMBUSTIBLES EN NAVARRA						
COMBUSTIBLE	VARIACIÓN 2022/2023	VARIACIÓN 2022-2023 %	VARIACIÓN 2019/2023	VARIACIÓN 2019/2023 %	MÁXIMOS HISTÓRICOS	MÁXIMOS HISTÓRICOS (anteriores a 2022)
Gasoleo A (convencional)	-0,233	-13,02%	0,340	27,96%	1,789 (2022)	1,334 (2013)
Gasolina SP95	-0,147	-8,19%	0,355	27,48%	1,794 (2022)	1,413 (2013)
Gasolina SP98	-0,123	-6,32%	0,389	27,13%	1,949 (2022)	1,533 (2013)

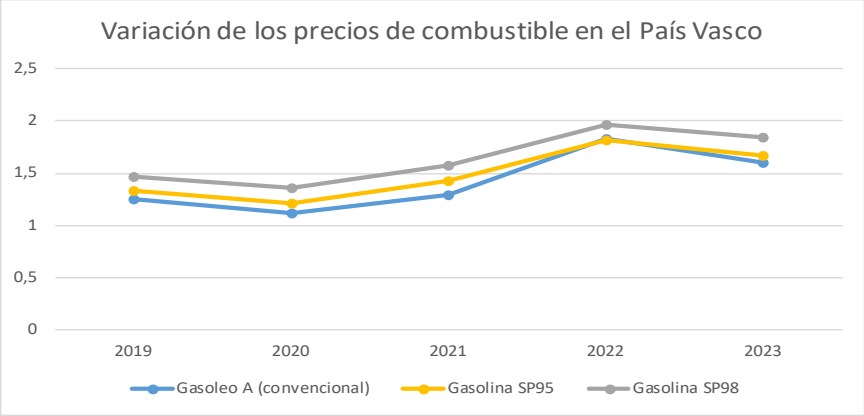
Fuente: CNMC

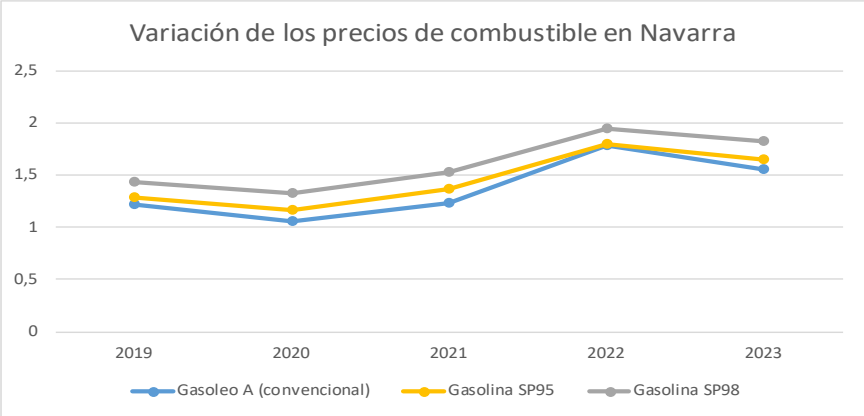
En la siguiente tabla se comparan los precios medios del País Vasco, Navarra y España en cada tipo de combustible.

Según los datos, en los tres tipos de combustibles los precios del País Vasco han estado por encima de los de España. Navarra ha tenido el mismo precio medio del diésel que el Estado pero más caros en el caso de los dos tipos de gasolina. Por consiguiente, los precios medios de los combustibles en Navarra han sido inferiores a los del País Vasco.

COMPARATIVA PRECIOS MEDIOS DE COMBUSTIBLES 2023			
COMBUSTIBLE	PAÍS VASCO	NAVARRA	ESPAÑA
Gasoleo A (convencional)	1,600	1,556	1,556
Gasolina SP95	1,675	1,647	1,628
Gasolina SP98	1,837	1,823	1,789

Fuente: CNMC





Nota: Para la elaboración de las tablas y gráficas, el RACVN actualizó su fuente de información a partir del balance del 2022. Desde entonces, se recopilan y analizan datos de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). Para la obtención de los precios medios anuales de este informe, el RACVN ha realizado el calculo a partir de los precios mensuales registrados por la CNMC (la suma del precio medio de cada mes dividido entre los 12 meses del año). Con el objetivo 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 informes del RACVN anteriores al 2022 pueden aparecer pequeñas variaciones de datos.

CNMC
COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA

5.- NOVEDADES DGT 2024

RAC
VASCO NAVARRO

5.- NOVEDADES Y MEDIDAS DE LA DGT PARA EL 2024

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 protagonismo 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. En 2024 destacan la implantación efectiva de las ZBEs y nuevas normas que buscan reducir la siniestralidad, principalmente en el colectivo motorista.

5.1.- ZONAS DE BAJAS EMISIONES (ZBES)

Desde el 1 de enero de 2024 más de 160 ciudades en España deberían tener implementada una Zona de Bajas Emisiones (ZBE). En diciembre de 2023, aproximadamente 15 municipios ya las tenían en marcha y más de un centenar en desarrollo y casi a punto. Según la Ley de Cambio Climático, están obligadas a implementar una ZBE aquellas ciudades o municipios de más de 50.000 habitantes y los de 20.000 que superen los valores límite de contaminación estipulados por norma. Sin embargo, las legislaciones o normativas de cada municipio son diferentes, no están unificadas y además existe una gran disparidad entre unas y otras debido, entre otras cuestiones, a las circunstancias o casuística de cada municipio. Lo que sí está unificado es la infracción por entrar en las ZBE con un vehículo "contaminante" o no autorizado en cada una. La sanción es de 200 euros sin pérdida de puntos de carnet.

A lo largo del 2024 se pondrán en marcha las ZBEs de aquellos municipios que por norma tengan que ponerla en marcha y que, pese a tener que haberlo desarrollado a lo largo del 2023, han pedido una moratoria en su aplicación (por la complejidad de la misma, lo impopular de la norma, las afecciones generadas, falta de consenso, etc).

Señal que marca la entrada a una ZBE en la que sólo está permitido el acceso a vehículos con etiqueta medioambiental "0", "Eco" y "C". La señal e iconografía que identifica las ZBEs se oficializó en 2023 con la actualización de varias señales de tráfico por parte de la DGT.

5.2.- CARNET DE CONDUCIR B1

A lo largo del 2024, se supone que entrará en vigor el permiso de conducir 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. En el informe de 2022, publicado por el RACVN ya se dedicaba un apartado a esta cuestión. Finalmente, la aprobación y entrada en vigor de este permiso de conducción no se llevó a cabo en 2023, pero todo apunta a que sí lo hará en 2024. 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 manifestando su apoyo a la medida y argumentando cuáles son los aspectos que resultan positivos. El RACVN destaca el hecho de que el nuevo permiso 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 a los jóvenes para que puedan conducir un automóvil "a la ligera"

5.3.- NO SE PODRÁN CONDUCIR MOTOCICLETAS DE HASTA 125 CC CON EL CARNET B

En el año 2004 entro en vigor la normativa que hasta el momento actual ha permitido a todas las personas que dispongan de un permiso de conducir automóviles (permiso B) con tres años de antigüedad puedan circular con motocicletas de hasta 125 centímetros cúbicos que no superen los 15 caballos de potencia. Hasta ese momento, era necesario disponer del carnet A1 para conducir estos vehículos de dos ruedas. El cambio de norma se realizó en su momento en base a cuatro premisas: En primer lugar, mejorar la movilidad urbana con vehículos menos voluminosos y más ágiles, para la mayoría de los casos en los que viajan una o dos personas en automóvil en el ámbito urbano. En segundo lugar, reducir la emisión de gases garantizando desplazamientos más rápidos (menos tiempo el motor en marcha) y con motores más pequeños y menos contaminantes que los de los automóviles (motor más pequeño, menor cilindrada, menos peso, menos consumo, etc.). En tercer lugar, se pretendía incentivar un sector industrial y un mercado que en ese instante no pasaban por su mejor momento. Por último, entonces, en Tráfico tenían la convicción de que tres años de experiencia conduciendo automóviles sería suficiente para garantizar la seguridad de los nuevos motoristas, considerando que la mayoría de ellos iban a utilizar la motocicleta para circular en ámbitos urbanos.

Veinte años después, los datos de siniestralidad que afectan a los motoristas han llevado a Tráfico a introducir cambios en la normati-

Dos motocicletas de 125 cc de formato "scooter", cuyo uso principal está destinado al ámbito urbano, aunque también tienen permitido circular por vías interurbanas, incluidas autopistas y autovías. Hasta ahora, desde 2004 se podían conducir con el carnet B y 3 años de antigüedad del mismo.

En el recuadro rojo, a la izquierda un casco "quitamultas" o "calimero" cuyo uso ya está prohibido y a la derecha, casco tipo "Jet", cuyo uso se quiere prohibir en la nueva normativa.
En el recuadro verde, casco modular a la izquierda y casco integral a la derecha. Ambos tipos de casco serán los únicos permitidos con la entrada en vigor de la nueva norma.

va y replantearse la efectividad y seguridad de esta norma. En 2024 Tráfico implementará un requisito adicional para aquellos conductores con más de tres años de carnet B para poder conducir motocicletas de 125 centímetros cúbicos. El cambio tiene por objetivo reducir la siniestralidad de los motoristas en la carretera. La nueva norma exigirá a los conductores del permiso B con tres años de antigüedad que quieran conducir motos de hasta 125cc que realicen un curso obligatorio de perfeccionamiento. Esto se pone en marcha atendiendo a países como Francia y Alemania, que ya tienen implementada una norma similar en funcionamiento. Sin embargo, el nuevo requisito sólo afectará a las personas que obtengan el carnet de conducir B después de la entrada en vigor de la nueva normativa y, por lo tanto, no afectará a los conductores que ya se benefician de este derecho.

5.4.- CASCO TIPO JET PROHIBIDO Y OBLIGACIÓN DE GUANTES EN MOTOS

En 2024 también entrará en vigor la obligación de que todos los motoristas utilicen, sin excepción, cascos integrales o modulares homologados. Así pues, quedará prohibido según la nueva normativa el uso de cascos Jet, que son aquellos cascos abiertos que sólo cubren la parte superior de la cabeza dejando desprotegida la cara, barbilla y nuca del motorista.

No hay que confundir los cascos tipo Jet con los cascos "quitamultas" o "calimeros", con una forma similar a los cascos de equitación, cuyo uso está prohibido desde hace tiempo.

Además, en 2024 con la entrada en vigor de la nueva normativa, será obligatorio utilizar guantes homologados cada vez que los motoristas utilicen sus motocicletas en carretera. Hasta ahora, el uso de guantes no era obligatorio. Los guantes homologados deberán de cumplir la certificación EN13594 que se consigue tras haber superado unos estrictos requisitos de seguridad.

5.5.- CURSO DE RECUPERACIÓN DE PUNTOS ESPECÍFICO PARA MOTORISTAS

En 2024 se actualizarán los temarios y contenidos de los cursos de recuperación de puntos e incluirán un perfil específico de para los conductores de motos. Por lo tanto, habrá un apartado especial para motoristas que hayan perdido sus puntos, que entre otras cuestiones incorporará la conducción segura y eficiente de los vehículos de dos ruedas.

5.6.- VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL CERTIFICADOS

El 22 de enero de 2024 ha entrado en vigor una nueva normativa que exige que los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) que se comercialicen en España, patinetes eléctricos incluidos, cumplan unas determinadas características y dispongan de una certificación. Los nuevos VMP que se vendan a partir de esa fecha deberán contar con la certificación. Sin embargo, aquellos comprados antes a la fecha indicada podrán seguir circulando hasta 2027. Los nuevos VMP deberán contar con una placa de marcaje de fábrica única y colocada en un lugar visible en el que figura la marca, modelo, velocidad máxima, año de fabricación, número de certificación y número de serie o identificación (al igual que el número de bastidor de los automóviles y motocicletas). Además deberá contar con una ficha reducida de características técnicas y un documento que indique que el vehículo pertenece a la categoría VMP. Si el vehículo es modificado de tal manera que deje de cumplir los requisitos de su documentación dejará de ser legal de forma automática. Los aspectos que se regulan establecen la velocidad máxima (25km/h), las dimensiones, la equipación de sistema de frenos y de iluminación delantera y trasera, o la condición de transportar a una sola persona.

En 2022 se publicaron unos cambios en el Reglamento General de Circulación y el Reglamento General de Vehículos que dotaban al patinete eléctrico del estatus o consideración jurídica de vehículo en sentido estricto (de medio de transporte y no de juguete o elemento de ocio o entretenimiento). Esto influye en que queda prohibido su uso por las aceras, su conducción bajo efectos de alcohol o drogas y la prohibición del uso de auriculares mientras se conducen. Además, con el cambio normativo se puso el límite máximo de 25km/h y su condición de uso en el ámbito urbano (fuera de vías interurbanas).

Aunque la normativa existe y está clara, corresponde a los Ayuntamientos su puesta en funcionamiento o control y de ahí que en algunos casos la eficacia o implementación sea más o menos laxa y en no pocos casos, completamente insuficiente, porque no se controla de forma adecuada y porque todavía es muy frecuente ver a usuarios de VMPs circular por las aceras esquivando viandantes, a gran velocidad, sin respetar los semáforos y con cascos de música.

5.7.- NUEVA REGLAMENTACIÓN DE VEHÍCULOS HISTÓRICOS

Tal y como explicó el director de Unidad Normativa de la DGT, Francisco de las Alas, en la jornada del RACVN celebrada en Bilbao en noviembre del año pasado (Encuentro Ciudadano con la Movilidad), el nuevo Reglamento de Vehículos Históricos sustituirá al que ha estado vigente hasta ahora que data de 1995. El modelo anterior es más rígido, lento y costoso, con tramites prescindibles que hacen que los vehículos clásicos tengan salida en mercados fuera del Estado (con la pérdida patrimonial que supone). Además no toma en consideración las singularidades de cada vehículo. El nuevo reglamento trata de asemejarse a los modelos europeos y busca preservar el patrimonio histórico automovilista. En el mismo destacan cuatro mejoras: Que los vehículos históricos no se matriculan como históricos (con una nueva placa), sino que sólo cambian de servicio (consideración administrativa); que habrá vehículos históricos 100% originales y otros que hayan sufrido modificaciones a lo largo de su vida que no les inhabilitaran como tales, que se afronte el nuevo problema de restricciones por motivos medioambientales (ZBE) y que se abra la participación de clubes y de la sociedad civil en el procedimiento de la declaración responsable para que un vehículo pase a ser histórico. Así pues, se establecerán dos grupos de históricos: Por una parte, aquellos con matrícula española e ITV en vigor que no se matricularán como históricos, sino que sólo cambiaran de servicio y que no requerirán de un informe técnico para pasar a ser históricos, al disponer ya del informe ITV en Vigor (Grupo A). Por otra, aquellos que no cumplen con los requisitos de estar matriculados en España o tener la ITV en vigor (Grupo B) en los que se mantendrá la exigencia de informe técnico de Servicios Técnicos de Vehículos Históricos y la ITV previa. Se estima que unos 200.000 vehículos (aquellos que tienen más de 30 años) podrán pasar a ser históricos. Por último, Francisco de las Alas ha destacado que "no es descartable que algún municipio no autorice la circulación de vehículos históricos en las ZBE, ya que la norma y sus particularidades la define cada municipio. Deberán retratarse".

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

La nueva normativa de históricos se explicó en la jornada organizada por el RACVN

El director de Unidad Normativa de la DGT, Francisco de las Alas, explicó en el Encuentro Ciudadano con la Movilidad, organizado por el RACVN y celebrado en Bilbao el 23 de noviembre de 2023, las características de la nueva norma que entrará en vigor en 2024, el motivo de la misma y las ventajas que va a suponer. Se puede acceder a un vídeo breve en el que Francisco de las Alas resume su ponencia en el siguiente enlace de Youtube o escaneando el código QR:

https://www.youtube.com/watch?v=gPAmJL-8LDU

RAC
VASCO NAVARRO

AMPLIAS GARANTÍAS Y COBERTURAS FLEXIBLES

SEGURO PARA MOTO

www.racvn.net

6.- CONCLUSIONES

RAC
VASCO NAVARRO

6.- CONCLUSIONES

El 2023 ha sido un año de cierta "calma" frente a los años anteriores. Se han estabilizado los precios de los combustibles, aunque siguen altos y se ha recuperado la movilidad. Al margen de las nefastas consecuencias que tiene cualquier conflicto bélico (los dramas de las guerras y la pérdida de vidas humanas, que son las peores), la guerra en Ucrania nos ha repercutido en varias cuestiones, especialmente en una escalada de precios de los carburantes y de los bienes en general. Por otra parte, la salida de la pandemia hizo que se recuperase la movilidad y que incluso se superasen los ratios de años anteriores. Esto también trajo consigo un aumento en el número de fallecidos. En 2023 ha estallado otro conflicto bélico, el de Israel y Gaza que, amenaza con la posibilidad extenderse e incidir significativamente. Por el momento, provoca una circunstancia de cierta incertidumbre para el 2024.

6.1.- VÍCTIMAS MORTALES

En el 2023 el número de fallecidos en siniestros de tráfico prácticamente no ha variado en el caso de España (+3) y del País Vasco (44, al igual que en 2022). En el caso de Navarra ha disminuido en 12 personas. En en Vizcaya y Álava también se han reducido en 2 y 10 personas respectivamente, pero Guipúzcoa ha experimentado un aumento muy destacado en el número de fallecidos, con un incremento de 12 personas, respecto al ejercicio anterior (de 18 a 30), con una siniestralidad mortal muy destacada especialmente durante las últimas semanas del año. La tendencia a comienzos del 2024 en el territorio guipuzcoano parece no haber cambiado. Con la salvedad de Guipúzcoa y con la esperanza de que la alta siniestralidad de ese territorio no acabe por convertirse en una tendencia en el mismo, el balance de fallecidos sigue una tendencia continuista en la que hay cada vez un número mayor de desplazamientos, un parque mayor de vehículos (y de media más envejecidos) y un número también mayor de conductores.

Por lo tanto, con la excepción de Guipúzcoa, el balance es favorable. No obstante, cabe destacar que, detrás de cada cifra se encuentra una persona que ha perdido su vida, una familia y unas amistades que sufren la perdida de una persona producida en un siniestro y que podía haber sido evitable. Por lo tanto, una vez más, el RACVN muestra su profundo respeto y apoyo a los familiares y amigos de las víctimas mortales y a los heridos. Por muy baja que pueda ser la cifra, mientras no se alcance el valor cero siempre será un mal dato. Por pocas víctimas que pueda haber, son motivo suficiente para seguir trabajando con el horizonte cero que hoy, lamentablemente, sigue siendo utópico.

En 2023, los perfiles más habituales de fallecidos en siniestros de tráfico han sido prácticamente iguales a los años anteriores. El perfil más habitual es el de un 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, sigue teniendo una presencia muy acusada el perfil de motorista con experiencia, de mediana edad, que conduce una moto de media o gran cilindrada y que pierde la vida en un siniestro de tráfico, principalmente en vía interurbana que suele ser una carretera secundaria. El perfil del motorista fallecido en el País Vasco y Navarra y el del ámbito estatal (teniendo en cuenta que, los datos de la DGT no contemplan los fallecidos en vías interurbanas), pueden desentonar con algunas de las medidas que la DGT quiere implementar para el 2024 para reducir la siniestralidad en este colectivo, porque algunas de ellas, como el cambio normativo de conducir motos de hasta 125 cc con el carnet de conducir B y una antigüedad de tres años, parece que pudieran estar enfocadas más a los motoristas de pequeña cilindrada del ámbito urbano que al perfil más habitual del motorista fallecido en carretera.

Teniendo en cuenta la presencia de los colectivos vulnerables en los siniestros mortales, el RACVN considera que resulta fundamental prestar una atención especial en las mejoras de seguridad que puedan equipar de los usuarios de los vehículos pertenecientes a los colectivos vulnerables y sus propios vehículos. Respecto a las vías, las carreteras interurbanas secundarias siguen siendo el lugar donde más siniestros mortales se producen, pero el RACVN quiere alertar sobre la posibilidad de que la siniestralidad pueda aumentar en los ámbitos urbanos, con una movilidad cada vez más compleja y con la adopción de medidas que, en no pocos casos, crean más problemas de tráfico, seguridad vial y confusiones que soluciones.

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 motivo creciente de los siniestros mortales de tráfico, así como la necesidad de formación a la

6.2.- VENTA DE VEHÍCULOS

En 2023 las matriculaciones de automóviles han aumentado en todos los casos. En 2022 las ventas de automóviles bajaron respecto al año anterior y 2021 tampoco fue un buen año, aunque al final en España se consiguió cerrar 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. Por lo tanto, el aumento de las matriculaciones es una buena noticia aunque, dado el contexto del que venimos cabría experar que fuesen mejores. No obstante, hay que tener en cuenta la escalada de precios de automóviles de los últimos dos años y la incertidumbre rodea a todo lo relativo al uso y posesión de vehículos privados, con la amenaza constante de restricciones y de la posibilidad de comprar un coche que luego no se pueda utilizar. El RACVN considera esta circunstancia como una situación negativa y preocupante, ya que además de perjudicar a los automovilistas, se acumulan varios años con una situación del mercado del automovil no demasiado boyante. Es fundamental cambiar la tendencia del mercado y dar certidumbre y facilidades por varios motivos: 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.

Por tipos de combustibles, en términos porcentuales, un año más, los vehículos de combustión han experimentado caídas en las ventas. En el caso de vehículos con motores de combustión de diésel, las matriculaciones han bajado en todos los casos. Sin embargo en el caso de los motores de gasolina, las ventas han crecido en Álava, Vizcaya, Navarra y en el conjunto de España lo que denota que a los vehículos de combustión tradicionales (con los avances pertinentes) aún les queda mucho recorrido y vida útil. En su conjunto los vehículos de combustión tradicionales (diésel y gasolina) han perdido cuota de mercado frente a los del grupo resto. Sin embargo, siguen suponiendo algo más de la mitad de las matriculaciones en todos los casos. Previsiblemente, el grupo resto superará por primera vez a los de combustión en 2024. Esto se deberá a que en muchos más casos las opciones de motorizaciones de combustión de los fabricantes lleven implícita algún tipo de hibridación o microhibridación. Sin embargo, en el parque de automóviles y del conjunto de vehículos siguen predominando los vehículos de combustión, especialmente los diésel.

El 57,73% de los turismos que se han matriculado en España durante el 2023 han sido SUVs.

El Dacia Sandero triunfa y repite como modelo más vendido en el País Vasco, Navarra, Vizcaya y Guipúzcoa. También ha sido el más vendido en España. En Álava también repite el Hyundai Tucson. Por marcas, Peugeot ha sido la más vendida en el País Vasco, Álava y Guipúzcoa. Kia repite en Navarra y Toyota en España. La marca japonesa también ha sido la más vendida en Vizcaya.

Un año más han bajado las ventas de vehículos diésel, pero las de gasolina han subido en general. También han subido las del grupo "resto", sobre híbridos y de gas.

Dentro del grupo "resto", han aumentado las matriculaciones los vehículos híbridos y de gas en todos los casos, mientras que los vehículos eléctricos han crecido de forma muy significativa en Navarra y el conjunto de España, mientras que en el caso del País Vasco y todos sus territorios han descendido.

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 2023 ha sido el SUV (pequeño, mediano y grande), que acentúa todavía más su tendencia respecto a los años anteriores. A nivel estatal, en 2020 superó el 50% del mercado (50,40%), en 2022 el porcentaje subió hasta el 55,81% y en 2023, ha sido el 57,73%, con 548.081 unidades matriculadas.

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 2023 el Dacia Sandero ha vuelto a ser el más vendido en el País Vasco, Navarra, Guipúzcoa y Vizcaya y además ha logrado hacerse con la primera plaza en España,**

arrebatando la plaza al Hyundai Tucson. No obstante, el SUV coreano ha repetido como más vendido en Álava.

Por marcas, Toyoya ha sido la marca más vendida en España por segundo año consecutivo y también ha logrado la primera plaza en Vizcaya. Peugeot ha sido la opción favorita en el País Vasco, Álava y Guipúzcoa. En Navarra ha repetido Kia por tercer año consecutivo.

Según datos de la DGT, España cuenta con un parque de 36,23 millones de vehículos (564.221 más que el año anterior). Aproximadamente el 71% de los vehículos son automóviles turismos. El País Vasco cuenta con el 3,96% del total de los vehículos de España y Navarra con el 1,37%, prácticamente igual que el año anterior en ambos casos. Dentro del País Vasco, Vizcaya cuenta con algo más de la mitad del parque de vehículos en general y de los turismos en concreto. En ambos casos, le sigue Guipúzcoa con aproximadamente el 35% del total y Álava con el 15%. Por etiqueta medioambiental, la mayoría de los turismos tienen etiqueta B o C (ambas representan entre el 66 y el 72% del total). En el caso de los "0" no llegan al 1%, aunque se aproximan. Los "ECO" representan entre el 2,6% y el 3,98% y los automóviles sin etiqueta entre el 24,4% y el 28,5% del total, según territorios.

Además, el parque de automóviles turismos ha seguido envejeciendo en 2023 y ya supera los 14 años de edad media.

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 las matriculaciones de vehículos nuevos no crezcan lo que deberían con el riesgo que supone.

6.3.- CARBURANTES

En 2023 los precios de los carburantes han dado una tregua tras un 2022 en que se dispararon debido al estallido de la guerra de Ucrania. La subida fue especialmente pronunciada, ya que partíamos de una situación previa completamente anómala en la 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 pasamos de unos precios excepcionalmente bajos a otros excepcionalmente altos que llegaron a marcar máximos históricos. En 2023 los precios bajan respecto al año anterior. Sin embargo, han sido más altos que los años anteriores (2021, 2020, 2019, etc).

En 2023 el precio del diésel bajó aproximadamente un 13% respecto al año anterior de media; la gasolina 95, en torno a un 8,2%, y la gasolina 98, un 6,9%, aproximadamente. Sin embargo, si tomamos como referencia el año 2019 (antes de la pandemia y de la guerra en Ucrania), los precios han subido alrededor de un 28% en el caso del diésel y más de un 25% en el caso de las gasolinas.

Hay que tener en cuenta que en buena parte del año 2022 el precio de los combustibles estuvieron bonificados (20 céntimos por lítro) por el Estado. En 2023 se prorrogó únicamente para transportistas, aunque la ayuda fue disminuyendo de forma progresiva, debido a la estabilización de precios (aunque éstos siguen estando altos).

A comienzos del año 2023 la previsión del RACVN era que la incertidumbre sería la tónica que guiaría la evolución de los precios a lo largo del año. La guerra en Ucrania parece no impactar de una forma tan determinante como lo hizo en 2022, pero en 2023 han estallado nuevos conflictos (guerra entre Israel y Gaza y la amenaza de extenderse por Oriente Próximo), que una vez más tienen una repercusión geopolítica internacional. Esta situación puede incidir de forma muy significativa en el precio de los combustibles durante el 2024, tanto o más que lo que lo ha repercutido la guerra en Ucrania.

En 2023 los precios de los carburantes siguen estando altos, pero han dado una tregua respecto al 2022. En ese año se dispararon los precios debido a la guerra en Ucrania.

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

6.4.- PROPUESTAS DEL RACVN Y ASPECTOS PENDIENTES DE RESOLVER

En este apartado se producen pocas variaciones respecto a los años anteriores. El RACVN incide en aspecto 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.). En otros casos, vemos que el tiempo da la razón al RACVN y se ponen en marcha medidas o normas necesarias para la seguridad vial y la coexistencia de las distintas formas de movilidad.

Avanzar en la regulación de las nuevas formas de movilidad

La nueva norma de los vehículos de movilidad personal (especialmente patinetes) es una medida que el RACVN considera muy necesaria, aunque tardía. Habrá que ver si ésta es suficiente y si los ayuntamientos aplican la norma de forma rigurosa o si seguirá habiendo cierta permisibilidad. 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 2022, se dio un paso más y se concretó la obligatoriedad de llevar casco, su carácter unipersonal, etc. Sin embargo, no vale con desarrollar una norma. 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. En ese sentido la formación en seguridad vial en etapas escolares que propuso la DGT es necesaria, pero hace falta que su programación sea acertada y suficiente. El tiempo lo dirá.

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 es 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).

Renovación y mejora de las carreteras

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.

RAC
VASCO NAVARRO

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.

Una política de ZBEs honesta, que pueda poner en marcha medidas en momentos de baja calidad del aire y que no dejen a nadie atrás.

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.

Remitir la política de criminalización del automóvil.

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.

Suprimir los resaltos por ser muy peligrosos y lesivos para el transporte sanitario y los colectivos vulnerables y buscar fórmulas alternativas.

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.

Suprimir los resaltos por ser muy peligrosos y lesivos para los transportes sanitarios y para los colectivos vulnerables

El RACVN destaca la peligrosidad de los resaltos cuya finalidad es aminorar la velocidad. Mientras que en nuestro entorno cada vez hay más, en Europa ya se ha tomado en consideración su peligrosidad. Son muy lesivos para los conductores profesionales que deben pasar por encima de ellos 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. Pese a que hay una normativa que los regula en cuanto a forma de colocación y morfología (Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado. Orden FOM/3053/2008), en muchos casos no se cumple y las pendientes son mucho más acusadas.

Renovación de un parque de vehículos que no para de envejecer

Se trata de una cuestión, que año tras año, se repite sin una aparente solución y con una situación que no deja de empeorar. 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 al sector y a los ciudadanos que necesitan cambiar de coche. 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. Con todo ello, las matriculaciones de nuevos turismos han aumentado respecto al año anterior, pero no como debieran. Añadiendo cada vez más dificultades no se puede poner en marcha una transición hacia vehículos cada vez más respetuosos con el medio ambiente. 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 nuevo.

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

Una política de ZBEs honesta que no deje a nadie atrás

El RACVN considera que las Zonas de Bajas Emisiones (ZBEs) parten de un planteamiento injusto e irreal. No restringen la circulación en las áreas con peor calidad del aire (como en el caso de Donostia-San Sebastián). Además, la medida castiga a parte de la población por el mero hecho de ser humilde por doble partida. Por un lado, los más humildes no entran en la zona centro porque tienen un coche viejo y/o contaminante. Por el contrario, deben soportar en los lugares en los que residen (zonas periféricas) el paso de todos los vehículos (incluidos los coches de los que sí residen en el centro). Tampoco parecen tener en cuenta cuáles son las necesidades de movilidad de cada persona. Las ZBEs nos retrotraen a finales del XIX, cuando la posibilidad de utilizar el vehículo estaba limitada a unas pocas personas. El RACVN solicita reducir el impuesto de circulación al limitar el uso del vehículo, peatonalizar calles y quitar aparcamientos para residentes y no residentes. De no hacerlo, quedaría en evidencia que esta tasa finalista sería, además de injusta, únicamente recaudatoria.

En 2024 deberán implementarse de forma efectiva las ZBEs en aquellos municipios de más de 50.000 habitantes. La medida debería haberse llevado a cabo a lo largo del 2023, pero la polémica que suscita la misma y los problemas que generan han llevado a que se demore en varios lugares. La incertidumbre en torno a las ZBEs 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. La norma marca unas directrices pero no marca una pauta homogénea para todos los municipios. Es decir, las ZBEs van a ser diferentes entre municipios, con restricciones y excepciones distintas en cada caso que requerirá que los usuarios se informen de antemano.

El RACVN considera que sería más apropiado, en caso de tener que implantar ZBEs, que se hiciesen de tal forma que se activasen sólo en los momentos de baja calidad del aire y que las zonas limitadas se correspondiesen con las que realmente presentan mayores niveles de contaminación. Al mismo tiempo, el club automovilista insiste en la renovación del parque para lograr una reducción veraz y efectiva de emisiones. Para ello es necesario certidumbre, rebajas fiscales y ayudas a esa renovación. Si fuésemos capaces de renovar el parque de vehículos de forma decidida y veraz, las ZBEs no tendrían sentido en ninguno de sus formatos.

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, que generaliza un límite de velocidad para todas las vías sin atender a sus circunstancias concretas. El caso de 'Bilbao30' es artificial y provoca mayores perjuicios que beneficios: mayor tiempo de conducción, mayor contaminación, más averías en los vehículos, mayor riesgo de atropellos al estar más pendientes del velocímetro que de la carretera o entorno, etc. El RACVN considera que el criterio de la DGT 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, atractivas y tecnológicamente posibles, frente a las políticas que establecen restricciones y dificultan 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.).

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 siniestralidad. 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. El RACVN considera acertada la propuesta de la DGT de establecer un programa de recuperación de puntos específico para el colectivo motorista. Quizás debería extenderse a otros colectivos y además, es necesaria la formación a colectivos que participan en la movilidad sin carnet (ciclistas, usuarios de patinetes eléctricos, etc.).

7.- EL CENTENARIO DEL RACVN

7. EL CENTENARIO DEL RACVN (1923-2023)

En 2023 el Real Automóvil Club Vasco Navarro (RACVN) celebró 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 presidente y el director del RACVN, con miembros de la directiva del club en la presentación del libro del Centenario en el Palacio Miramar, acompañados por el alcalde de Donostia-San Sebastián y, tras ellos, el primer automóvil matriculado en el País Vasco (SS-1) en 1901.

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 otros aspectos 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 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 "Encuentro Ciudadano con la Movilidad" y "Road Talks". El Encuentro Ciudadano Con la Movilidad celebró su XXI edición en 2023 en Bilbao y al mismo acudieron, al igual que en la edición anterior, la directora de Tráfico del Gobierno Vasco y el Subdelegado del Gobierno en Vizcaya. En 2022 se organizó en colaboración con la Diputación de Vizcaya. Las jornadas "Road Talks" se realizarón en colaboración con Basquetour en 2019 en el Palacio Miramar de San Sebastián y en Torre Loizaga (Galdames, Vizcaya) en 2021. Por todo ello, resulta indudable el papel fundamental desempeñado por el RACVN en los orígenes y en el desarrollo del deporte automovilístico, la cultura del automóvil y la seguridad vial en el País Vasco y Navarra.

A continuación se describen las actividades o hitos conmemorativos del centenario del club automovilista que se han llevado a cabo a lo largo del año 2023.

7.1.- PRESENTACIÓN DEL LIBRO CONMEMORATIVO DEL CENTENARIO

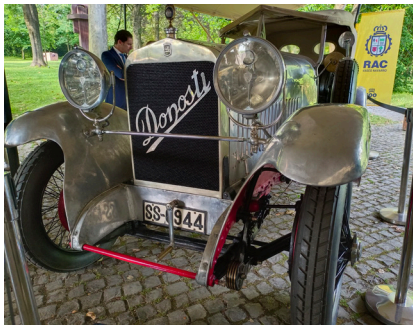
El 18 de mayo se presentó en el Palacio de Miramar de Donostia-San Sebastián el libro "Centenario del Real Automóvil Club Vasco Navarro. Historias del automovilismo del País Vasco y Navarra", escrito por Miguel Martín Zurimendi

y Juanjo Olaizola Elordi. El libro cuenta con 416 páginas y más de 400 imágenes, muchas de ellas inéditas. En el mismo se analiza y describe la historia del RACVN desde sus inicios en 1923 hasta la actualidad. El análisis está completado con la historia y evolución del automóvil y de la industria automovilística en el País Vasco y Navarro. Fuera del edificio, al lado de la escalinata y con la bahía de la Concha como escenario de fondo, daba la bienvenida a los asistentes un imponente Renault Tipo D (Serie B), del coleccionista y aficionado a los automóviles Jesús María Echeverría. El automóvil, matriculado el 10 de agosto de 1901, además de contar con una gran historia y un gran valor histórico, tiene un valor añadido muy especial: se trata del primer automóvil matriculado en Guipúzcoa y en Euskadi (con la matrícula 1-SS).

7.2.- ACTO INSTITUCIONAL DEL CENTENARIO EN EL AYUNTAMIENTO DE SAN SEBASTIÁN Y EN CHILLIDA-LEKU

El 2 de junio tuvo lugar el acto oficial y fiesta del Centenario del RACVN. La jornada comenzó a las cinco de la tarde en el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián y continuó en las instalaciones del Museo Chillida-Leku. En el acto oficial del Ayuntamiento, el alcalde de Donostia-San Sebastián, Eneko Goia, fue el primero en tomar la palabra delante de los asistentes y quiso poner en valor el papel que ha desempeñado el RACVN a lo largo de sus cien años de historia y su contribución social. También tomó la palabra Carmelo Sanz de Barros, presidente del Real Automóvil Club de España (RACE) y vicepresidente de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA), que acompañó a Pedro Martínez de Artola, presidente del RACVN, y a Eduardo Martínez, director gerente del club, en sus respectivas intervenciones.

En Chillida-Leku, Denis Itxaso, delegado del Gobierno, puso en valor al automóvil como



Varias imágenes de la jornada en el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián y en Chillida-Leku. Arriba: Pedro Martínez de Artola, presidente del RACVN, y Eduardo Martínez, director del club, con Eneko Goia, alcalde de Donostia-San Sebastián, y Carmelo Sanz de Barros, presidente del RACE y vicepresidente de la FIA. En medio: asistentes al acto en el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián y un automóvil único en el mundo, "el Donostia". Abajo, dos momentos en Chillida Leku, con Denis Itxaso, delegado del Gobierno, y el presidente del RACVN.

Arriba: Comienzo del Rallye en Alderdi Eder (Donostia-San Sebastián). En el medio: Salida en parado en el Paseo Circuito de Lasarte-Oria, tal y como se realizaba hace un siglo en las pruebas que se disputaban en el Circuito de Lasarte. Abajo: Bugatti T35 al comienzo de la segunda etapa en Donostia-San Sebastián y paso de la prueba por el Santuario de Loyola (Azpeitia) en la primera etapa.

elemento que facilita la autonomía y libertad de las personas y también apeló al placer de conducir y a las sensaciones que transmite. Denis Itxaso recordó que en el evento se conmemoraba todo un hito en la historia del automovilismo y la movilidad en el País Vasco y Navarra e incidió en el valor que aporta el sector industrial del automóvil en el País Vasco y el peso de la industria vasca del sector respecto al total de la industria estatal. Al acto acudieron invitados representantes institucionales y de todos los grupos políticos, representantes de las principales aseguradoras, de instituciones y federaciones deportivas y de automovilismo, patrocinadores, además de socios históricos y otras personalidades. Los asistentes coincidieron en lo bien organizada que estuvo la jornada en la que se cuidó hasta el último detalle.

7.3.- I RALLYE CENTENARIO CIRCUITO DE LASARTE

El fin de semana del 3 y 4 de junio se celebró el "I Rallye Centenario Circuito de Lasarte", organizado por el RACVN y la Federación Española de Vehículos Antiguos (FEVA), dentro de los actos del Centenario. Se trató de un rallye de clásicos único, difícilmente repetible y completamente distinto a los rallyes de velocidad y de vehículos clásicos que se celebran habitualmente. La sede del evento fue Donostia-San Sebastián y en el mismo participaron 43 automóviles clásicos y 8 motocicletas de gran valor histórico, todos ellos fabricados antes del año 1936. El formato del rallye, que contó con dos jornadas en las que los participantes completaron dos recorridos diferentes, fue de concentración y travesía (paseo) a tráfico abierto. Es decir, no se trató de una prueba de velocidad o de regularidad, aunque la organización cuidó hasta el más mínimo detalle y se coordinó con los distintos ayuntamientos para facilitar el paso de los automóviles por sus respectivos municipios. En total los participantes completaron un recorrido de 190,35 kilómetros durante las dos

jornadas (156,24 kilómetros el sábado y 34,10 kilómetros el domingo). El sábado completaron un recorrido por Guipúzcoa que les llevó desde Donostia-San Sebastián a Zumárraga por la carretera de la costa y por bellos parajes. Desde ahí emprendieron la vuelta a la capital guipuzcoana, pasando por la histórica factoría Michelin de Lasarte, cuya historia está estrechamente vinculada a las pruebas de automovilismo promovidas por el RACVN (entonces RAG), hace un siglo. En la segunda etapa completaron el recorrido del legendario Circuito de Lasarte. Así pues, un siglo después, el paseo Circuito del municipio de Lasarte-Oria volvió a convertirse en la recta de salida y meta de una prueba automovilista. La zona se llenó de participantes (la gran mayoría vestidos con atuendos de la época), miembros de la organización (vestidos con los característicos buzos blancos de la época) y del público que no quiso perderse una cita única. Sin duda, fue uno de los momentos más emotivos del rallye.

Arriba: Espectacular llegada de los vehículos a Donostia-San Sebastián, por el Boulevard, tras completar la primera etapa Rallye. En el medio: Dos momentos de la salida y la llegada al Paseo Circuito de Lasarte-Oria, en la segunda etapa en la que los participantes completaron el recorrido del legendario Circuito de Lasarte. Abajo: Vehículos participantes estacionados en la Plaza de Euskadi de Zumárraga, tras completar la primera mitad del primer día.

7.4.- PRESENTACIÓN DEL SELLO CONMEMORATIVO DEL CENTENARIO

El 14 de septiembre, Pedro Martínez de Artola, presidente del RACVN, Eduardo Martínez, director gerente del club, y Leire Díez, directora de Filatelia de Correos, presentaron el sello conmemorativo del Centenario del RACVN en el Hotel María Cristina de Donostia-San Sebastián. Dentro de la serie Efemérides, Correos puso en circulación un timbre que rendía homenaje al primer siglo de historia del club automovilista. La imagen escogida para el sello fue un cartel del artista italiano Giuseppe Magagnoli, "Maga", realizado para el Circuito de Lasarte de 1925.

El presidente del RACVN, el director gerente del club y la directora de Filatelia de Correos presentaron el sello conmemorativo del Centenario.

7.5.- CATALOGACIÓN Y DIGITALIZACIÓN DE LOS BOLETINES DEL REAL AUTOMÓVIL CLUB

En los años 1925-1926 se denominaba Boletín del Auto Club de Guipúzcoa, pasando posteriormente a conocerse cómo Revista Bimestral del Real Automóvil Club de Guipúzcoa 1944-1945, Boletín Oficial Real Automóvil Club de Guipúzcoa entre los años 1950-1967, y Revista Oficial del Real Automóvil Club Vasco Navarro 1969-1980. Asímismo, podemos encontrar el Boletín del Auto Club de España 1924-1927. O el Motorismo Guipuzcoano de 1936. Estas revistas poseen un valor documental muy alto, puesto que constituye un conjunto único. Proporcionan una información muy interesante sobre el contexto histórico de la época, la evolución de la industria automovilística y del motor, los cambios en el campo del diseño y de la publicidad, etc. Asimismo, se ha digitalizado otra información de interés como el archivo fotográfico de la Subida a Jaizkibel, a partir de los años 90. El Real Automóvil Club cuenta con un fondo de alrededor de 22 archivadores con un total aproximado de unas 3.000 imágenes sobre la Subida a Jaizkibel 1991-1998, incluyendo fotografías, carteles que se presentaban al concurso, etc.

7.5.- OTRAS ACTIVIDADES E HITOS

Gran parte de la actividad anual del club automovilista ha estado condicionada por el Centenario. Así pues, la jornada "Encuentro Ciudadano con la Movilidad" que anualmente organiza el RACVN en Bilbao, versó sobre la "Cultura e historia del automóvil". El evento, que tuvo lugar el 23 de noviembre, centró su temática en la evolución histórica del automóvil desde distintas perspectivas, haciendo un guiño a los 100 años de historia del club. Además, el club automovilista todos los años suele editar unas interesantes guías de viajes con lugares con encanto y de interés para descubrir. En esta ocasión la guía, denominada "Rutas Centenarias", propone distintos destinos de interés. Se trata de lugares de proximidad en el País Vasco, Navarra y Cantabria, que fueron descritos en las revistas y publicaciones del club automovilista en los años 20, 30 y 40 del siglo pasado que, aunque hayan podido cambiar, siguen guardando su esencia y su encanto. Destinos y recorridos que se pueden realizar de forma sencilla y cómoda en automóvil.

Dentro de las actividades del Centenario, el RACVN ha colaborado con la Diputación de Guipúzcoa y con la Diócesis de San Sebastián en la restauración de diversos elementos artísticos de gran valor del interior de la iglesia de San Martín de Askizu.

Además, parte de la colección de carteles históricos del Circuito de Lasarte que posee el RACVN estuvieron expuestos en el Museo San Telmo de Donostia-San Sebastián en la exposición "Clima ideal-Carteles de Verano" que estuvo vigente entre el 1 de julio y el 15 de octubre de 2023. La exposición exploraba la potencia gráfica mediante la que San Sebastián y Guipúzcoa se publicitaron turísticamente entre finales del siglo XIX y mediados del XX de la mano de los mejores dibujantes de este periodo (1887-1970).

7.6.- BALANCE DE LAS ACTIVIDADES DEL CENTENARIO DEL RACVN

El Real Automóvil Club Vasco Navarro (RACVN) realiza un balance muy positivo de las actividades conmemorativas de sus cien años de historia llevadas a cabo a lo largo del 2023. El club automovilista destaca que el desarrollo de las mismas ha supuesto un gran esfuerzo por parte de la entidad. Además, ha habido mucho trabajo previo que ha implicado a muchas personas para que todo pudiese salir según lo previsto y que todas las actividades se pudiesen llevar a cabo con éxito, tal y como ha sucedido. El RACVN agradece a todas las personas que han participado en las mismas y a todas las organizaciones e instituciones que han colaborado con el club automovilista en las distintas actividades llevadas a cabo.

En su Centenario, el RACVN ha querido realizar un repaso histórico del último siglo en materia de movilidad, automovilismo y desarrollo industrial del País Vasco y Navarra (estrechamente ligado a la industria de la automoción y a la actividad del club). Asimismo, ha querido poner en valor la evolución del club automovilista a lo largo de sus cien años de historia, explicando cada una de sus etapas y destacando los hitos de las mismas. Además, ha querido hacer partícipe al conjunto de la sociedad en la celebración del Centenario con eventos y actividades que pudiesen llegar a todas las personas, como el I Rallye Centenario Circuito de Lasarte, que posibilitó que toda la ciudadanía pudiese disfrutar de los vehículos centenarios en marcha, o la catalogación y digitalización de los boletines del club automovilista, unos documentos de gran valor que proporcionan una información muy interesante sobre el contexto histórico de la época. Gracias a la digitalización, los documentos pueden ser preservados y son accesibles a toda la ciudadanía.

Superado el año del Centenario, el RACVN afronta con optimismo y energía los años venideros en los que considera que el automóvil va a seguir siendo un elemento fundamental en la movilidad de las personas, pese a la incertidumbre y restricciones del momento actual. El club automovilista confía que en el futuro más próximo los vehículos van a experimentar grandes transformaciones fundamentadas en pilares como la seguridad de sus ocupantes y el resto de usuarios, el respeto al medio ambiente en la fabricación, uso y posterior reciclaje, la conectividad y el confort. En los próximos años llegarán avances que hoy pueden parecer ciencia ficción. En ese sentido, la apuesta del club automovilista va a ser la de adecuarse a esos grandes cambios con los mismos objetivos de defender a los automovilistas en el legítimo uso de sus vehículos, defender a sus socios, epicentro de la actividad del club y prestarles servicios y contribuir a la sociedad en aspectos como la mejora de la seguridad vial o el tráfico.

Queremos agradecer a todos aquellos que nos han acompañado en este viaje

100
1923-2023

Gracias.

Diputación de Gipuzkoa, Departamento de Cultura, Cooperación, Juventud y Deportes
Ayuntamiento de Donostia San Sebastián
Ayuntamiento de Urnieta
Ayuntamiento de Lasarte-Oria
Ayuntamiento de Hernani
Ayuntamiento de Andoain
Acunsa
Arag
Axa
Ca Life
Caser
DAS
Fiatc
Generali
Lagun Aro
Mapfre
Pelayo
Previsión Mallorquina
Surne
Construcciones Urdinberri SL
Michelin
IMQ
FEVA

1923-2023

RAC
VASCO NAVARRO

racvn.net

Vayas donde vayas, esto va contigo:

Asistencia Urgente Hogar 24H
Médico de Guardia 24H
Asistencia Mecánica 24H
Asistencia Jurídica 24H
Asistencia Personal en Viaje
Asistencia Sanitaria Urgente
Gestoría del Automóvil
Recursos de Multas
RAC Gazte
Seguros

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 Portilla, 2.
01008 Vitoria-Gasteiz
Tel. 945 14 65 98

GUIPÚZCOA-GIPUZKOA
Fuenca, 4.
20006 San Sebastián-Donostia
Tel. 943 43 68 80

NAVARRA-NAFARROA
Sancho El Fuerte, 20.
31007 Pamplona-Iruña
Tel. 948 26 63 62

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

WWW.RACVN.NET información general: 902 34 35 35 racvn@racvn.net

Contribución RACVN a la movilidad

El RACVN contribuye activamente para lograr una movilidad más sostenible

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

Objetivos Generales

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

Como objetivos generales del área de Movilidad se definen:

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

Como actividades principales del área de Movilidad se pueden enumerar:

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

Además el RACVN es miembro de:

- Federación Internacional de Automovilismo (FIA).
- La Alianza Internacional de Turismo (AIT).
- La Confederación de Automóviles Clubs de España.
- La Comisión de Seguridad Vial del Gobierno Vasco.
- La Federación Española de Vehículos Antiguos (FEVA).
- La Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil (AESVI).
- El Consejo Asesor de Movilidad del Ayto. de Donostia-San Sebastián.

INFORME RACVN: BALANCE DEL AÑO 2023

Siniestralidad en carretera, matriculaciones, combustibles, novedades propuestas por la DGT para 2024 y conclusiones

1923-2023: Centenario del RACVN

WWW.RACVN.NET

RAC VASCO NAVARRO

100 1923-2023