

INFORME RACVN: BALANCE DEL AÑO 2024

Siniestralidad en carretera, matriculaciones, combustibles, novedades propuestas por la DGT para 2025 y conclusiones



Contenido

Balance de Tráfico en el País Vasco y Navarra 20244

El año de las ZBEs.5

Introducción.8

 Seguridad vial: tecnología y concienciación como pilares.9

La función social del RACVN 13

 Eventos y competiciones destacadas en 2024:.....13

 Asistencias RACVN: evolución y novedades en 202414

 Servicios RACVN: un abánico de soluciones14

 Novedades en 2024:14

 Asistencias RACVN 2024:15

 Análisis detallado de las causas de asistencia16

 Compromiso RACVN16

 Asistencias RACVN: distribución geográfica y tendencias en 202416

Compromiso del RACVN y análisis detallado de siniestralidad vial en 2024 18

 A nivel nacional (DGT)18

 En el País Vasco (Trafikoa)19

 En Navarra (Gobierno Foral):.....20

 Patrones de tráfico20

 Siniestralidad y mortalidad por territorios21

 Navarra22

 Causas de los siniestros mortales en 2024: un análisis actualizado22

 Índices de siniestralidad y comportamiento de la movilidad23

 Accidentes de tráfico en Euskadi (Trafikoa)23

 Accidentes registrados por la ertzaintza y policías locales24

 Accidentes de tráfico en Navarra.24

 Síntesis de la siniestralidad vial en 2024.25

Evolución del parque automovilístico: análisis regional y nacional 28

 Datos relevantes de ANFAC:29

 Cuotas de mercado de Navarra, el País Vasco y sus territorios, y España29

 El impacto de las ferias nacionales de ventas de coches
 en el mercado automovilístico español30

 Tendencias del mercado eléctrico en 2024.....31

 Automóviles más vendidos en 2024: marcas y tendencias32

 Vehículos usados34

Venta de vehículos: la electrificación y los SUV como símbolos de la transición	35
La electrificación: un camino con obstáculos	35
La adaptación de las marcas y el envejecimiento del parque automovilístico	35
El impacto de las zonas de bajas emisiones (ZBE)	35
Parque de turismos y motocicletas por provincia y distintivo ambiental.	36
Parque de vehículos por distintivo ambiental. Nacional	37
Evolución del mercado y factores económicos.	38
La influencia del precio de los combustibles	38
Novedades y medidas de la DGT y ZBES para 2024:	
adaptándonos a la nueva movilidad.	40
Zonas de bajas emisiones (ZBE): un desafío y una realidad.	40
Nuevas normas de la DGT para 2025: tolerancia cero con el alcohol, más seguridad para motoristas y ciclistas	40
Conclusiones: navegando la complejidad	
de la movilidad en 2024	44
Víctimas mortales: un desafío persistente con impacto humano profundo	44
Carburantes: la incertidumbre como constante en un mercado globalizado	44
En base a los precios de los carburantes.	45
Propuestas del RACVN y aspectos pendientes de resolver: un llamado a la acción conjunta	45
Nuevas normas de la DGT para 2025: tolerancia cero con el alcohol, más seguridad para motoristas y ciclistas	45
Activismo y comunicación del RAC Vasco Navarro: un portavoz de la movilidad y la	
seguridad vial	49
Estrategias de comunicación y presencia en el debate público	49
Compromiso con la seguridad y la sostenibilidad a través de acciones concretas.	49
Fomento de la cultura de la seguridad vial a través de campañas de concienciación	49
Apoyo integral a los usuarios a través de servicios de asesoramiento y asistencia	51
Legado de pasión por el automovilismo a través de actividades deportivas.	51
Innovación tecnológica al servicio de la seguridad vial.	51
Influencia y relevancia: un actor clave en la toma de decisiones	51



Pedro Martínez de Artola
Presidente del RACVN

Balance de Tráfico en el País Vasco y Navarra 2024

Como cada año, el Real Automóvil Club Vasco Navarro presenta a sus socios y amigos su informe sobre la actividad automovilística y su entorno durante el año 2024. La movilidad y la seguridad vial siguen siendo pilares fundamentales en la filosofía del Club, y en este compromiso, que supera ya los 100 años, la defensa del derecho de los automovilistas al uso de su vehículo y a su movilidad individual, un derecho constitucional, ha centrado nuestra labor y esfuerzo en 2024.

Este ha sido un año particularmente desafiante para los automovilistas, especialmente para aquellos con menos recursos económicos, debido a la imposición de nuevas normativas (ZBE) que restringen o anulan este derecho básico. ¿Estamos retrocediendo en lugar de avanzar? La promoción del vehículo eléctrico como modelo de movilidad actual excluye, de momento, a una parte de la sociedad, bajo el pretexto de una supuesta exigencia europea en defensa del medio ambiente.

Las políticas poco claras y basadas en datos de siniestralidad y contaminación que no reflejan la realidad de nuestras ciudades nos han obligado a soportar una normativa restrictiva y, en nuestra opinión, abusiva en el uso de vehículos en centros urbanos. El RACVN no se opone a medidas que mejoren la movilidad y la hagan más limpia; de hecho, apoyamos la movilidad sostenible. Sin embargo, nos oponemos al uso partidista que nuestras autoridades hacen del poder delegado, ignorando las consecuencias de sus decisiones cambiantes, que dejan fuera a quienes no pueden permitirse un vehículo cada vez más caro.

En defensa de este derecho, el Club ha presentado, por el momento, sendas demandas impugnando esta normativa, buscando que las autoridades reflexionen y la adapten en beneficio de toda la ciudadanía.

Las nuevas formas de movilidad, aún por inventar, traerán innovaciones tecnológicas que permitirán una fabricación respetuosa con el medio ambiente y el objetivo de cero fallecidos en siniestros de tráfico. Todo esto debe lograrse asegurando que los vehículos sean accesibles para todos. En el RACVN trabajamos cada día con este fin, agradeciendo el apoyo de nuestros socios y amigos.

Salud y feliz 2025.



Eduardo Martínez
Director gerente del RACVN

El año de las ZBEs

Tal y como anticipamos en 2023, la nueva normativa sobre Zonas de Bajas Emisiones (ZBEs) en municipios de más de 50.000 habitantes se ha implementado de forma generalizada y, permítanme la expresión, absurda. Compleja, confusa y poco fundamentada en la realidad y las necesidades de la ciudadanía, a la que supuestamente beneficia, ha logrado lo impensable: no contentar a nadie.

Esta normativa genera desigualdades y concede el uso y disfrute de la ciudad a los más favorecidos y a un nuevo modelo de turismo que satura nuestras ciudades, financiado, por supuesto, con los impuestos de aquellos que no ven, o no pueden acceder, a los supuestos beneficios de la norma.

La política, a menudo cambiante, en relación con el modelo de vehículo predominante a nivel mundial y en la Comunidad Europea en particular, nos lleva a presenciar normas que se contradicen entre sí. Vehículos con alta tecnología que, con sus pantallas de cine en lugar de controles manuales, nos distraen del objetivo principal: la conducción segura. Esto hace que la meta de cero fallecidos en accidentes automovilísticos se vuelva utópica.

Han desaparecido, como por arte de magia, en la mayoría de las ciudades las pantallas que informaban sobre la calidad del aire, motivo de orgullo para los gestores municipales en el pasado reciente, y ahora la calidad del aire ya no importa, ya que el dato no favorece sus intereses. Se restringe, o incluso se impide, el acceso al centro de las ciudades a una parte de la ciudadanía con vehículos “viejos y contaminantes”, trasladando “el problema” a los barrios periféricos, más humildes.

Resulta paradójico que estos vehículos más antiguos, bien mantenidos, ligeros y con motores más sensatos que los modernos, sean, desde el punto de vista ecológico, más equilibrados y sostenibles, tanto en su fabricación

como en su uso tras superar la prueba de emisión de gases en las ITV, y sin embargo se les restrinja el acceso a las ZBEs, mientras que otros vehículos modernos, con potencias innecesarias e incongruentes con las normas de tráfico, circulan libremente por nuestras ciudades.

Los responsables de estas políticas, de esta nueva movilidad, disfrutan de privilegios que la mayoría no podemos alcanzar: vehículos oficiales modernos, plazas de aparcamiento reservadas y un largo etcétera, que, sin duda, podrían financiarse con sus generosos salarios.

La bicicleta, el patinete y el ciclomotor son un paliativo, no la solución, lo que nos lleva a un punto delicado: ¿respetan nuestros ediles el derecho a la libre circulación? ¿Están favoreciendo claramente a un sector de la sociedad, al que ellos pertenecen por sus altos ingresos, en detrimento de los menos favorecidos? En resumen, ¿están “expulsando” del centro urbano a los más humildes para embellecer la ciudad para visitantes y turistas, con el peregrino argumento de la ecología responsable y sostenible? ¿La ralentización y obstaculización planificada del tráfico es sostenible?

No nos oponemos a la evolución; somos seres humanos pensantes; y la movilidad no es ajena a estos movimientos que buscan proteger el medio ambiente, pero no a cualquier precio, no todo vale y, en un proceso lógico, sensato y no excluyente, nuestros ediles deben centrarse en facilitar la vida a TODA LA CIUDADANÍA, de quienes obtienen el permiso para representarlos y gestionar la complicada empresa de la convivencia urbana. Por ello, seguimos creyendo que las ZBEs dificultan la vida a los ciudadanos que no ven adecuadas estas medidas, no vienen acompañadas de alternativas sensatas.

Y tras un año desde nuestro informe anterior, seguimos viendo a muchos políticos en sus bonitos, potentes y robustos coches oficiales de combustión. ¿Por qué será?

Introducción



Introducción

En España se contabilizaron 1.040 accidentes mortales, con 1.154 fallecidos y 4.634 heridos graves y aumento de los accidentes con múltiples víctimas (91) con 205 fallecidos

2024 registró un número récord de desplazamientos en vías interurbanas con 462.888.133, un 3% más que el año 2023.

En Euskadi, los tránsitos de largo recorrido y transfronterizo durante el 2024 han registrado unos incrementos medios del 6,1 % y del 6,8 %, respectivamente, en comparación con los registrados en el 2023, mientras que en los flujos de acceso a las capitales el incremento ha sido casi el 2 %.

El aumento del parque de vehículos no alcanzó el 1%, por lo que la tasa de siniestros por millón de desplazamientos fue la más baja de los últimos años: 2,2

Euskadi cierra 2024 con 37 personas fallecidas por accidente de tráfico

- La mortalidad ha descendido en Guipuzcoa (con 19 fallecimientos, 11 menos que en 2023), mientras que aumenta en Álava (8 fallecimientos, 2 más) y en Vizcaya (con 10, 2 más)
- El 54 % de las personas fallecidas pertenecía a un colectivo vulnerable; sobre todo, motoristas (15) y viandantes (5)
- Por primera vez desde 2017, no ha fallecido ningún ciclista

Por su parte, Navarra registró el tercer año con menor número de víctimas mortales en las dos últimas décadas, con un total de 24 fallecidos.

- En ellos, el 90% fueron los conductores del vehículo siniestrado
- Descendió en un 3% la mortalidad de los usuarios vulnerables (-15%) con 18 peatones fallecidos menos
- Un total de 24 personas fallecieron a lo largo del pasado año 2024 a causa de un accidente de tráfico en la Comunidad Foral de Navarra, siendo nueve de cada diez los conductores del vehículo siniestrado y más del 80% hombres.
- De acuerdo con estos datos, las personas fallecidas en un siniestro vial se han reducido de 83 en 2004 a 24 el pasado año, lo que supone un descenso del 71 % en los últimos veinte años. Si la comparativa se hace con respecto a la última década, se observa que en 2014 la cifra de víctimas mortales ascendía a 41, experimentando de esta forma una reducción del 41%.

A principios de 2024, aún sentimos las repercusiones de eventos que han remodelado el panorama mundial en estos últimos meses. La guerra siguió siendo uno de los mayores titulares con Ucrania entrando en una fase de estancamiento, aunque sus efectos persisten en la economía global, especialmente en los precios de la energía y los productos básicos. El conflicto entre Israel y Hamás, desatado en octubre de 2023, inyectó una dosis de volatilidad extrema en el ya de por sí incierto panorama global. La amenaza de una conflagración regional de proporciones catastróficas se cierne sobre Oriente Medio, con el potencial de desestabilizar por completo los mercados energéticos y precipitar una crisis económica mundial. La dependencia del mundo de los recursos energéticos de la región convirtió este conflicto en un factor de riesgo sistémico, capaz de desencadenar una espiral inflacionista sin precedentes y de perturbar las cadenas de suministro globales. La escalada bélica no sólo pone en peligro la estabilidad económica, sino que también amenaza con exacerbar las tensiones geopolíticas y socavar la seguridad internacional.

Desafíos Geopolíticos y económicos, nos encontramos tensiones en el Mar Rojo. Los ataques de los hutíes en el Mar Rojo han interrumpido el comercio marítimo a través del Canal de Suez, obligando a los buques a tomar rutas más largas y costosas alrededor de África. Esta situación amenazaba con aumentar los costos de transporte y generar inflación, especialmente en Europa, que depende en gran medida del comercio internacional.

La persistente inflación y la respuesta de los bancos centrales con aumentos en los tipos de interés continuaron siendo una preocupación importante, con posibles implicaciones para el crecimiento económico y la estabilidad financiera. El cambio climático, con su intrincada red de efectos, continuó siendo un factor determinante en el contexto global actual, ejerciendo una influencia innegable en las esferas económica y social. En este contexto complejo, el RACVN continuó desempeñando su función social, adaptándose a los nuevos desafíos y brindando asistencia a sus socios en un entorno de movilidad en constante cambio.

El año 2024 se presentó como un período de transición y adaptación para el sector de la automoción y la movilidad. A los desafíos persistentes de años anteriores se sumaron nuevas dinámicas impulsadas por la acelerada transición hacia la movilidad sostenible y la creciente complejidad de la regulación en las áreas urbanas.

El Mercado Automovilístico se mantuvo con una recuperación moderada, con un aumento de la creación de coches eléctricos en progreso. Aunque se anticipa una continuidad en la recuperación del mercado, continuó la incertidumbre económica y la volatilidad de los precios de

los combustibles moderaron el crecimiento. La inestabilidad persistente en los precios de los combustibles, exacerbada por la volatilidad del mercado energético global, planteó un serio obstáculo para el crecimiento económico. Este escenario, alimentado por tensiones geopolíticas y la creciente demanda de energía, 2024 amenaazaba con descarrilar la recuperación económica y exacerbar las desigualdades sociales.

La adopción de vehículos eléctricos (VE) continuó su curso moderadamente ascendente, con la insuficiente infraestructura de carga y las barreras de asequibilidad como obstáculos. El envejecimiento del parque automovilístico se mantiene durante el año como una preocupación, con implicaciones directas en la seguridad vial y las emisiones contaminantes.

Dentro del panorama de la movilidad urbana, continuaron las zonas de Bajas Emisiones y Micromovilidad en Expansión: La implementación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) se consolidaron en las ciudades, generando debates y exigiendo adaptaciones por parte de los ciudadanos. La micromovilidad, con patinetes y bicicletas eléctricas, en expansión, planteando retos en la gestión del espacio público y la seguridad vial. Las restricciones a la movilidad se extendieron como medidas para reducir la congestión y las emisiones, generando controversia.

La polémica con los límites de velocidad impuestos en las ciudades sigue muy presente.

Seguridad vial: tecnología y concienciación como pilares.

La seguridad vial se mantuvo en 2024 como una prioridad, con un enfoque reforzado en la tecnología (ADAS, vehículos conectados) y las campañas de concienciación. La siniestralidad vial continuó siendo uno de los grandes desafíos, exigiendo nuevas medidas integrales que aborasen tanto el factor humano como el estado de las infraestructuras y los vehículos.

Sin duda uno de los grandes desafíos dentro del ámbito automovilístico los factores económicos con la inflación y

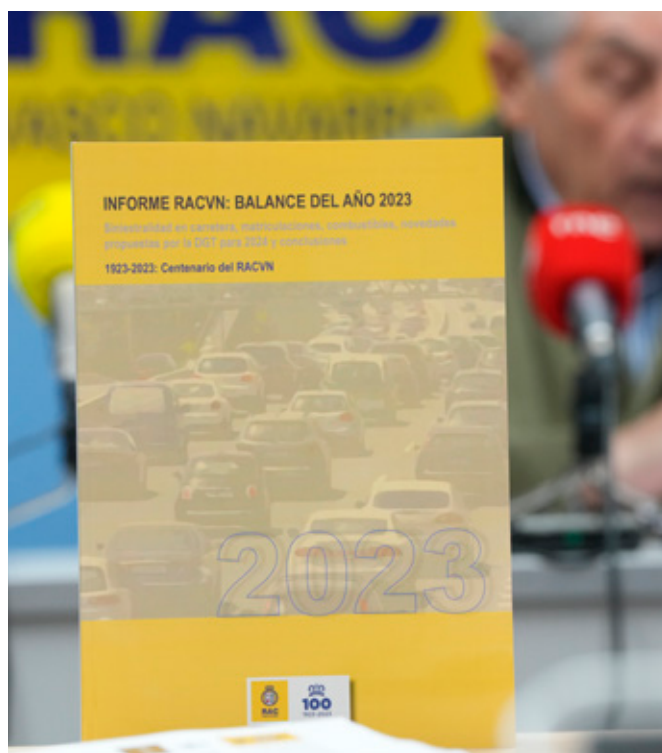
los tipos de interés continuaron ejerciendo presión sobre la capacidad de compra de los consumidores. Las cadenas de suministro globales persistieron en su vulnerabilidad ante las tensiones geopolíticas, con posibles repercusiones en la disponibilidad y los precios de los vehículos, añadiendo que el precio de los combustibles continuó generando gran inestabilidad.



La función social del RACVN



INFORME RACVN: BALANCE DEL AÑO 2024



La función social del RACVN

En este contexto complejo, el RACVN continuó desempeñando su función social, adaptándose a los nuevos desafíos y brindando asistencia a sus socios en un entorno de movilidad en constante cambio.

El Real Automóvil Club Vasco Navarro (RACVN) siguió firme en su compromiso con la defensa de los derechos de los automovilistas y la promoción de una movilidad segura y sostenible. Sus prioridades para 2024 incluyen:

Abogar por una transición justa hacia la movilidad sostenible, que considere las necesidades de todos los usuarios.

Impulsar la seguridad vial mediante campañas de concienciación y la colaboración con las autoridades: Proteger los intereses de los automovilistas frente a las nuevas regulaciones y restricciones, pedir una homogeneización en las regulaciones de las ZBEs aplicadas con sentido común, promocionando alternativas a las restricciones, como los parkings disuasorios.

El RACVN sigue la constante evolución del sector, trabajando para asegurar que la movilidad continúe siendo un derecho accesible y seguro para todos, con una agenda activa abarcando desde eventos sociales hasta competiciones de rally de tierra y asfalto.

Eventos y competiciones destacadas en 2024:

Pruebas deportivas:

- XLV Subida a Jaizkibel.
- XIII Travesía Don Bosco.
- XXV Rallye Vasco Navarro Histórico-Memorial Ignacio Sunundegui.

Campeonatos:

- Copa RACVN Rallyes de tierra.
- Campeonato Vasco de Rallyes RACVN.

Otros eventos:

- Recepción por el Lehendakari a la Junta Directiva del RACVN como acto de cierre del centenario del Club
- XXII Encuentro ciudadano con la movilidad. Zonas de Bajas Emisiones
- Presencia en la Comisión de Seguridad Vial del Gobierno Vasco

- Presencia en la Comisión de movilidad del Ayuntamiento de San Sebastián
- Feria Retro Clásica Bilbao.
- Feria Caravantur
- Entrega de premios.
- Cursos para copilotos y comisarios en colaboración con FENAUTO
- Patrocinio del equipo TECNUN en la Fórmula Student
- Campaña de verano 2024
- Patrocinio a la Federación alavesa de ciclismo
- Patrocinio a los clubes de baloncesto Bilbao Basket y Guipuzcoa Basket
- Patrocinio al Colegio Mayor Ayete en su Concierto Solidario
- Difusión del uso del Autohelp
- Concurso de Christmas RAC Gazte
- Guías de rutas en coche, DE BALLENEROS A CORSARIOS y LAS MEJORES TORTILLAS DE PATATAS



Asistencias RACVN: evolución y novedades en 2024

El RACVN continúa fortaleciendo con sus socios y beneficiarios, ofreciendo una gama integral de servicios que abarcan desde la asistencia mecánica hasta el apoyo personal. En 2024, se han introducido mejoras y nuevas coberturas para adaptarse a las necesidades cambiantes de los usuarios, como el dispositivo AutoHelp.

Servicios RACVN: un abánico de soluciones

Asistencia Mecánica:

- Reparación de emergencia in situ.
- Traslado del vehículo a taller.
- Traslado o repatriación por avería, accidente o robo.
- Gastos de custodia.
- Baja legal del vehículo.
- Gastos de transporte para recuperación.
- Envío de recambios.
- Extracción en caso de salida de vía.
- Búsqueda y localización de vehículo robado.
- Soluciones en caso de pérdida de llaves.

Novedades en 2024:

En 2024, se han introducido mejoras significativas en la asistencia, con un enfoque particular en la movilidad sostenible. Se ha fortalecido el soporte para vehículos eléctricos, incluyendo servicios de recarga de emergencia y remolque a estaciones de carga, respondiendo así al auge de estos vehículos.

Asistencia Personal:

- Prestaciones en viajes y desplazamientos.
- Asistencia de urgencia en el hogar

Servicios Adicionales:

- Recursos de multas.
- Gestoría del automóvil.
- Segunda opinión médica en la Clínica Universidad de Navarra.
- Club de Ventajas con descuentos exclusivos.
- Disponibilidad para el socio del dispositivo AutoHelp
- Acuerdo con SOLRED para lograr descuentos para los socios en los repostajes de carburantes en toda la red de gasolineras del grupo REPSOL
- Asistencia jurídica telefónica

Novedades en 2024:

- Se han mejorado los servicios en la app del socio, permitiendo una mayor inmediatez en las peticiones de asistencia.



Asistencias RACVN 2024:

El RACVN siguió apostando por la innovación y la mejora continua de sus servicios de asistencia, con el objetivo de proporcionar a sus socios la máxima tranquilidad y seguridad en sus desplazamientos.

En 2024, el RACVN registró un total de más de 9.978 llamadas atendidas para asistencias en carretera, abarcando tanto entornos urbanos como interurbanos.

- 5113 expedientes

Prestación	Percances
Bateria	1120
Se ha parado	994
No arranca	541
Accidente vehiculo	372
Bloque motor	319
Rueda pinchada (s/r)	306
Averia embrague	284
Rueda reventada s/r	281
Rueda pinchada (c/r)	279
Bomba de inyección	226
Se calienta	198
Sin fuerza	165
Inyectores	132
Motor de arranque	132
Motor gripado	109
Turbo	101
Correa de servicios	99
No entran marchas	93
Echa humo	89
Cambio de bateria	80
Correa/cadena distr.	78
Radiador roto	71
Instalacion electrica	66
Rueda reventada c/r	66
Correa servodireccion	59
Atascado	58
Ruido/s fuerte/raro	55
Bomba de agua	52
Bomba de aceite	49
Perdida de aceite	49
Combustible equivocado	48
Caja de cambios manual	43
Alternador	42
Perdida liquido anticongelante	42

- 3.954 asistencias a socios con carnet Modalidad Senior
- 1.144 asistencias a socios con carnet Modalidad Asistencias
- 15 asistencias a socios con carnet Modalidad Empresa Acometiendo 7.625 servicios.

Las principales causas de asistencia en 2024 mantienen una similitud notable con años anteriores. Sin embargo, se observan algunas variaciones significativas:

Prestación	Percances
Ruedas pinchadas 2/+	41
Caja de cambios automatica	38
Perdida de llaves	37
Sin frenos	37
Volante bloqueado	36
Barra de direccion	34
Transmision	34
Caja de cambios bloqueada	27
Culata	26
Llave dentro	26
Perdida de combustible	26
Ejes	25
Llave descodificada	24
Accidente leve	22
Sin combustible	22
Testigo amarillo gestion motor	21
Averia suspension	19
Frenos bloqueados	19
Rueda/s reventada/s s/r	19
Pedal de embrague	18
Intento de robo de vehiculo	17
Rodamientos	15
Testigo averia motor	15
Da tirones	14
Enfermedad del asegurado	14
Clausor/bombín de arranque	13
Manguito/s de agua	12
No abren/cierran puertas	12
Encendido electronico	11
Pastillas de freno	11
Freno de mano	10
Luna/s rota/s	10
Otros	195
TOTAL	7625

ASISTENCIAS RACVN POR PAÍS VASCO, NAVARRA, RESTO DE ESPAÑA Y EXTRANJERO

ÁLAVA	GUIPUZCOA	VIZCAYA	NAVARRA	RESTO DE ESPAÑA	EXTRANJERO
837	2.142	1.632	996	1.855	163

Fuente RACVN

Análisis detallado de las causas de asistencia

Batería:

Sigue siendo la causa principal, representando el 29,57% de las asistencias, con un total de 1.112 expedientes.

- 2 test de batería
- 75 cambios sustituciones de batería
- 974 problemas de la batería
- 461 caso de fallo en el arranque del vehículo

Neumáticos:

Un 14,8% de los casos.

Problemas de motor:

- Un 10% de los casos.

Sistema de frenos:

- Un 8% de los casos.

Sistema de dirección:

- Un 6% de los casos.

Como se destacó en el informe de 2023, el envejecimiento del parque automovilístico siguió siendo un factor clave en el aumento de las asistencias. Las condiciones climáticas extremas y la inestabilidad económica también influyeron en la demanda de asistencia.

Este aumento en las asistencias y la persistencia de problemas relacionados con el envejecimiento del parque automovilístico refuerzan la necesidad de renovar el parque automovilístico y mejorar la infraestructura vial sigue siendo crucial. Además, la creciente adopción de vehículos eléctricos.

Compromiso RACVN

El RACVN reafirma su compromiso de ofrecer una asistencia en carretera eficiente y de calidad, adaptándose a las nuevas tendencias y necesidades del sector.

La demanda de asistencia en carretera se ve significativamente influenciada por diversas tendencias y factores. El envejecimiento progresivo del parque automovilístico, con el consiguiente aumento en la probabilidad de averías, genera una demanda creciente de estos servicios. Asimismo, las regulaciones de movilidad urbana y las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) están configurando nuevas necesidades,

como la recarga de vehículos eléctricos y la resolución de problemas relacionados con las normativas de emisiones. Además, factores externos como las condiciones climáticas (olas de calor, fuertes lluvias, etc) y la inestabilidad económica pueden alterar sustancialmente los patrones de demanda. En conjunto, estos elementos subrayan la necesidad de adaptar y optimizar los servicios de asistencia en carretera para responder eficazmente a las dinámicas cambiantes del entorno automovilístico y socioeconómico.

Asistencias RACVN: distribución geográfica y tendencias en 2024

Para 2024, el RACVN continuó analizando la distribución geográfica de sus asistencias, con el objetivo de optimizar sus servicios y ofrecer una respuesta eficiente a sus socios.

En base a la distribución inicial, al igual que en años anteriores, se observa que la mayor concentración de asistencias se realizó en el País Vasco y Navarra. Esto refleja la alta densidad de socios y la intensa actividad de movilidad en estas regiones. Es importante tener en cuenta que los datos de 2024, al estar en curso, pueden variar, pero las tendencias iniciales indican una continuidad en la distribución geográfica. Las asistencias nacionales fuera del País Vasco y Navarra, así como las internacionales, representaron un porcentaje menor del total, pero continuaron siendo una parte importante de los servicios del RACVN.

Dentro del País Vasco, se mantiene la tendencia de Guipúzcoa como el territorio con mayor número de asistencias, seguido de Vizcaya y Álava. Esta distribución pudo estar influenciada por factores como la densidad de población, la actividad económica y las características de la red vial.

En Navarra, el RACVN continúa ofreciendo una cobertura amplia y eficiente, adaptándose a las necesidades de sus socios en la región.

El panorama de la asistencia en carretera está experimentando una transformación significativa, impulsada por tendencias emergentes y factores influyentes que redefinen las necesidades de los usuarios. La implementación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) en los centros urbanos y el auge de la movilidad eléctrica están comenzando a generar cambios sustanciales en la distribución y naturaleza de las asistencias requeridas. Específicamente, se anticipa un aumento en la demanda de servicios en áreas urbanas y una mayor necesidad de infraestructura de carga para vehículos eléctricos. En este contexto dinámico, la recopilación y el análisis de datos precisos son fundamentales para comprender a fondo estas tendencias y adaptar los servicios de asistencia en consecuencia. Los datos recogidos por el RACVN se erigen como una herramienta imprescindible para realizar un análisis exhaustivo del sector, permitiendo identificar patrones, anticipar necesidades y, en última instancia, mejorar la calidad y eficiencia de los servicios prestados a los usuarios.

Compromiso del RACVN y análisis detallado de siniestralidad vial en 2024



Compromiso del RACVN y análisis detallado de siniestralidad vial en 2024

El año 2024 fué un período crucial para la seguridad vial, exigiendo un análisis profundo y actualizado de las cifras de siniestralidad. En este contexto, el RACVN reafirma su compromiso con la mejora de la seguridad vial, colaborando estrechamente con las autoridades competentes y promoviendo activamente la concienciación entre los conductores. La entidad monitorea continuamente los datos de siniestralidad y trabaja incansablemente para contribuir a la reducción de accidentes en nuestras carreteras.

Para este análisis, el RACVN ha recopilado y analizado datos procedentes de diversas fuentes oficiales, incluyendo la Dirección General de Tráfico (DGT), la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco (Trafikoa) y el Gobierno Foral de Navarra. Estas fuentes, si bien comparten el objetivo común de registrar los fallecidos en accidentes de tráfico, difieren en su metodología, lo que requiere un análisis cuidadoso y una presentación clara de los datos para garantizar la precisión y la comparabilidad.

A nivel nacional (DGT)

A nivel nacional, a pesar del aumento en la movilidad, se ha observado una relativa estabilización en el número de fallecidos, con 1.154 personas fallecidas en 1.040 siniestros mortales, un ligero aumento del 1% respecto a 2023, en el que hubo 1.145 fallecimientos. La tasa de siniestros mortales por millón de desplazamientos se ha situado en 2,2, el valor más bajo de los últimos diez años, lo que indica una mejora en la seguridad vial a pesar del aumento de la movilidad. Sin embargo, persisten desafíos importantes, como el aumento de siniestros con múltiples víctimas (91 siniestros con 205 fallecidos) y el incremento de fallecidos en furgonetas (79 fallecidos, un aumento del 98%).

Los usuarios vulnerables, como peatones, ciclistas y motoristas, siguen siendo una preocupación, aunque se ha observado un descenso del 3% en la mortalidad de estos usuarios, gracias a la disminución de peatones fallecidos,

no así en el colectivo ciclista. Sin embargo, los motoristas representan la mayoría de las víctimas mortales entre los usuarios vulnerables, con un aumento del 13% en siniestros en autopistas y autovías.

En cuanto a las características demográficas, los hombres siguen siendo los que concentran el mayor número de víctimas, el 82% del total, frente al 18% de mujeres, colectivo que en 2024 redujo su mortalidad en un 11%.

Los grupos de edad que mayor cifra de personas fallecidas registrados fueron 45-54 años y el de mayores de 65 años, 228 víctimas mortales cada uno de ellos. En este grupo se ha producido un incremento del 115 con respecto a 2023.

Los factores de riesgo principales continuaron siendo el exceso de velocidad, las distracciones (especialmente el uso del móvil) y el consumo de alcohol y drogas.

Cifras de siniestralidad y mortalidad en función de la movilidad. Vías interurbanas a nivel nacional.

	2024
Movimientos de largo recorrido	462.888.133
Siniestros mortales	1.040
Personas fallecidas	1.154
"Siniestros mortales por millón de desplazamientos"	2,2
"Personas fallecidas por millón de desplazamientos"	2,5
Parque de vehículos	"36.186.520 (1)"
Censo de conductores	"28.022.498 (2)"

(1): Corresponde al 31 de octubre de 2024.
(2): Corresponde al 30 de noviembre de 2024
Fuente DGT

Siniestros mortales, personas fallecidas y heridas hospitalizadas en vías interurbanas a nivel nacional.

	2019	2023	2024
Siniestros mortales	1.010	1.044	1.040
Siniestros mortales y/o con versionas heridas hospitalizadas	4.601	4.638	4.729
Personas fallecidas	1.101	1140	1154
Personas heridas hospitalizadas	4433	4486	4634

Fuente DGT

En el País Vasco (Trafikoa)

El número de fallecidos en Vizcaya, Guipúzcoa y Álava se elevó a 37. Sin embargo, se registró un aumento en los fallecidos en “turismos y otros vehículos”, lo que indica la necesidad de reforzar las medidas de seguridad para los ocupantes de vehículos.

Los motoristas y peatones se mantuvieron como los colectivos más vulnerables.

Según datos registrados por Trafikoa, siete de cada diez personas accidentadas fueron hombres, y tres son mujeres. En las víctimas mortales, el porcentaje de hombres fué del 75 %.

En torno al 22 % de las personas implicadas en accidentes de tráfico tiene entre 45 y 54 años; el 18 % entre 35 y 44; el 18 % entre 25 y 34; el 15 % entre 15 y 24; el 15 % entre 55 y 64; el 9 % 65 o más años y el 3 % restante tiene

menos de 15 años. Así, solo un 9 % del total de personas accidentadas son mayores de 64 años.

En cambio, entre las personas heridas graves registradas por la Ertzaintza, el porcentaje de mayores de 64 años sube hasta el 24 %. En cuanto a las personas fallecidas, el 81 % tiene entre 18 y 65 años y el 19 % restante, más de 65 años. En 2024 no ha habido menores de 18 años entre las víctimas mortales.

	VIZCAYA	GUIPUZCOA	ALAVA	TOTAL
Fallecidos 2023	8	30	6	44
Fallecidos 2024	10	19	8	37

Fuente: Trafikoa



En Navarra (Gobierno Foral):

En Navarra, la tendencia también fue de descenso en la mortalidad, con 24 fallecidos, el tercer año con menos víctimas en las últimas dos décadas, y una reducción del 71% desde 2004. La gran mayoría de los fallecidos en Navarra eran conductores, el 90%, y los accidentes se caracterizaron por un alto número de víctimas en turismos, 14, salidas de vía, 13, y vías interurbanas, 21, con una mayoría de hombres fallecidos, el 80%.

Patrones de tráfico

En términos generales, el índice de mortalidad continuó con la tendencia descendente observada en los últimos años. Sin embargo, al igual que en 2023, se evidencia una distribución desigual del número de fallecidos entre los tres territorios. Guipuzcoa continuó siendo el territorio con el mayor índice de víctimas, aunque ha experimentado un descenso con respecto al año anterior; por el contrario, en Álava y en Vizcaya, el índice de víctimas ha aumentado. Asimismo, se ha observado un descenso en el número de personas fallecidas entre los colectivos vulnerables, aunque el aumento en el caso de los motoristas fué notable. Este año no se registraron fallecimientos entre ciclistas.

En total, 37 personas han perdido la vida en accidentes de tráfico en las carreteras de Euskadi, lo que representa

Agosto fue el mes más trágico en las carreteras navarras. A pesar de la disminución en la mortalidad, Navarra experimentó un aumento del 13% en el número de heridos graves, llegando a 160, especialmente en áreas urbanas, 61%. La mayoría de las víctimas mortales tenían entre 45 y 64 años, siendo nueve de cada diez los conductores del vehículo siniestrado y más del 80% hombres. El jueves fue el día de la semana con mayor número de víctimas mortales.

7 menos que en 2023 y 2022, y 14 menos que en 2019 (último año comparable antes de la pandemia). En cuanto al género, el 76% de las personas fallecidas fueron hombres (28) y el 24% mujeres (9). Entre los colectivos vulnerables, el número de motoristas fallecidos ha aumentado a 15 (frente a los 11 del año anterior y los 14 de 2022), mientras que el de viandantes ha disminuido a 5 (frente a 8 en 2023 y 15 en 2022). Es destacable que, por primera vez desde 2017, no hubo fallecidos entre ciclistas.

Si se analizan los datos en perspectiva, se mantiene una tendencia a la baja: desde el año 2003, cuando fallecieron 207 personas, a 2010, cuando hubo 67 fallecimientos, 51 en 2019 y 37 en 2024.

Número de personas fallecidas según medio de desplazamiento. Vías interurbanas. 2024 Nacional

MEDIO	2024
Peatón	102
Bicicleta	46
VMP	3
Ciclomotor	11
Motocicleta	289
Colectivos y medios vulnerables	451
Turismo	554
Furgoneta	79
Camión hasta 3.500 Kg	11
Camión más 3.500 Kg	34
Autobús	2
Otro vehículo	18
Se desconoce	0
Pdte. confirmación	5
Total	1.154

Fuente DGT

Número de personas fallecidas según tipo de siniestro. Vías interurbanas. 2024 Nacional

TIPO DE SINIESTRO	2024
Colisión frontal	252
Colisión lateral y frontolateral	132
Colisión trasera y múltiple	127
Salida de la vía	479
Vuelco	4
Atropello a peatón	92
Otro tipo	68
Pdte. Confirmación	0
Total	1.154

Fuente DGT

Siniestralidad y mortalidad por territorios

En el año 2024, la Trafikoa registró un total de 7.383 accidentes de tráfico en las carreteras vascas, lo que representa una disminución del 7% con respecto a 2023. De estos, 2.408 fueron accidentes con víctimas: 391 en Álava, 1.146 en Vizcaya y 871 en Guipuzcoa.

En 2024, Guipuzcoa tuvo la mayor mortalidad con 19 fallecimientos, 11 menos que en 2023 y 1 más que en 2022. En Vizcaya hubo un ligero aumento de muertes, con 10 en comparación con las 8 de 2023 y las 18 de 2022. En Álava también subieron a 8 fallecimientos, frente a los 6 de 2023 y los 8 de 2022.

En términos de género, el 76 % de las víctimas fueron hombres (28 personas) y el 24 % mujeres (9 personas). Entre los colectivos vulnerables, los motoristas tuvieron un incremento en el número de fallecidos (15), mientras que los peatones registraron una disminución (5). Cabe mencionar que, desde 2017, no se reportaron fallecidos entre los ciclistas.

Evolución de los accidentes de tráfico registrados por la Ertzaintza

	2024
Todos los accidentes	7.383
Accidentes con víctimas	2.408
Accidentes sin víctimas	4.975
Fallecidos	37
Heridos graves	4410
Heridos leves	3.028

Fuente: Trafikoa

Accidentes con víctimas Pais Vasco 2024

ALAVA	VIZCAYA	GUIPUZCOA	TOTAL
391	1.146	871	2.408

Fuente: Trafikoa

Accidentes totales por Territorios Históricos 2024

ALAVA	VIZCAYA	GUIPUZCOA	TOTAL
1.528	3.295	2.560	7.383

Fuente: Trafikoa

En 2024, de las 37 personas fallecidas en Euskadi, el 54% pertenecía a colectivos vulnerables: 15 eran motoristas, 5 peatones y ningún ciclista (por primera vez en siete años). El 80% de los motoristas fallecidos eran hombres y el 60% de los peatones también.

Comparado con años anteriores, el porcentaje de víctimas mortales en colectivos vulnerables aumentó un 6% respecto a 2023 pero es un 14% menor que en 2022. En 2023 murieron 2 ciclistas y 1 en 2022. En 2024, 15 motoristas fallecieron frente a 11 en 2023 y 14 en 2022. La mortalidad de peatones bajó a 5 en 2024 contra 8 en 2023 y 15 en 2022.

Guipuzcoa tuvo la mayor siniestralidad mortal en colectivos vulnerables en 2023 (71%) y 2024 (60%), siendo los motoristas el grupo más afectado con el 67% en 2023 y el 75% en 2024.

Tipología de fallecidos en accidentes de tráfico en Pais Vasco 2024

		2024
CONDUCTOTRES	Bicicletas	0
	Motos	14
	Turismos y otros	11
TOTAL		25
OCUPANTES	Bicicletas	0
	Motos	1
	Turismos y otros	6
TOTAL		7
PEATONES	Bicicletas	0
	Motos	1
	Turismos y otros	4
TOTAL		5

Fuente: Trafikoa

Navarra

El año 2024 tuvo el tercer menor número de fallecidos en las carreteras navarras en dos décadas, con un total de 24 fallecimientos. El 90% de las víctimas fueron conductores, y más del 80% eran hombres. En los últimos veinte años, las muertes por accidentes de tráfico se redujeron un 71%, pasando de 83 en 2004 a 24 en 2024. La mayoría de los accidentes mortales ocurrieron por salidas de vía, afectando principalmente a usuarios de turismos (14), motocicletas (3) y camiones (2).

En cuanto al tipo de siniestro, las salidas de vía fueron las más comunes, con 13 fallecidos; seguidas de colisiones (4) y choques frontales (3). La mayoría de los accidentes fatales ocurrieron en vías interurbanas (21), especialmente en carreteras (14). Agosto fue el mes con más víctimas (5), seguido de enero y junio (4 cada uno).

La franja de edad con más fallecidos fue la de 45 a 64 años (10), seguida por la de 25 a 44 años (6). En cuanto a días de la semana, los jueves registraron más muertes (6) y, por tramos horarios, la mayoría ocurrieron entre las 16:00 y las 20:00 horas (8).

Las heridas graves aumentaron un 13% respecto a 2023, con 160 personas gravemente heridas, predominando los hombres (110). Los datos son provisionales y provienen del Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Accidentes de tráfico en Navarra 2024

	2024
Fallecidos	24
Vías interurbanas	21
Vías urbanas	3
Heridos	160
En turismo/furgoneta	13
Bicicleta	2
Monopatín	1
Motocicleta	3
Quad	1
Hombres	82%
Mujeres	12%
Por salida de vía	13
Por choque frontal	3
Conductores	22
ocupantes	2

Fuente: Gobierno de Navarra

Causas de los siniestros mortales en 2024: un análisis actualizado

En el año 2024, el análisis de las causas de los siniestros mortales de tráfico continuó señalando al factor humano como predominante. Los datos recopilados por la Dirección General de Tráfico (DGT) y otras fuentes revelan que, si bien existen diversos factores concurrentes, las distracciones se mantuvieron como la principal causa de accidentes mortales.

Las distracciones, en su conjunto, continuaron siendo la causa más frecuente de siniestros mortales. Dentro de este apartado, el uso del teléfono móvil destaca como un factor de riesgo creciente. Según datos recientes de la DGT, las distracciones debidas al uso del móvil se han consolidado como la principal causa de siniestros en carretera, superando a otros factores como el exceso de velocidad o el consumo de alcohol y drogas. Este problema ha llevado a la DGT a intensificar las campañas de concienciación y a endurecer las sanciones por el uso del móvil al volante.

Otros factores concurrentes, como el exceso de velocidad, fueron determinantes en la gravedad de los accidentes. El consumo de sustancias psicotrópicas y alcohol fueron también es una causa significativa de siniestros.

El panorama de la seguridad vial en 2024 presentó desafíos complejos y multifactoriales, exigiendo un análisis exhaustivo y una respuesta integral. Más allá de los factores

tradicionales, como el exceso de velocidad, las distracciones y el consumo de sustancias, la fatiga al volante emergió como un contribuyente significativo, especialmente en viajes largos, donde la monotonía y la acumulación de horas de conducción disminuyen la capacidad de reacción. Asimismo, el mantenimiento deficiente de los vehículos, con neumáticos desgastados, sistemas de frenado ineficientes o fallos mecánicos, incrementa el riesgo de accidentes.

La irrupción de nuevas formas de movilidad, en particular los vehículos de movilidad personal (VMP), ha introducido una variable adicional en la ecuación de la seguridad vial. Su creciente presencia en entornos urbanos demanda una adaptación de las infraestructuras y una regulación clara para garantizar la convivencia segura con otros usuarios de la vía.

La digitalización y la conectividad, si bien aportan beneficios en términos de información y asistencia, también generan distracciones al volante. El uso del teléfono móvil, la manipulación de sistemas de navegación o la interacción con pantallas táctiles desvían la atención del conductor, aumentando el riesgo de colisiones. En este contexto, la educación y la concienciación se vuelven herramientas cruciales para promover un uso responsable de la tecnología al volante.

La Dirección General de Tráfico (DGT) continúa implementando estrategias para abordar estos desafíos. Las campañas de concienciación buscan sensibilizar a los conductores sobre los riesgos de la fatiga, las distracciones y el mantenimiento deficiente. El endurecimiento de las sanciones busca disuadir conductas de riesgo, mientras que la implementación de nuevas tecnologías, como sistemas de asistencia a la conducción (ADAS) y radares de última generación, contribuye a mejorar la seguridad activa y pasiva de los vehículos.

Según los datos más recientes de la DGT, se observa una estabilización en el número de fallecidos en siniestros de tráfico, aunque persisten variaciones significativas por tipo de usuario y región. Los colectivos vulnerables, como motoristas, ciclistas y peatones, siguen siendo los más afectados, lo que subraya la necesidad de implementar medidas específicas para proteger a estos usuarios de la vía, a menudo con indicios de un deficiente mantenimiento, tanto del firme como de la señalética.

Índices de siniestralidad y comportamiento de la movilidad

La siniestralidad vial en el País Vasco durante 2024 ha mostrado una tendencia a la baja. Los índices de siniestralidad, que incluyen la relación entre el número de accidentes y la cantidad de vehículos en circulación, reflejan una mejora en la seguridad vial, subrayando los esfuerzos efectivos para crear un entorno de circulación más seguro.

En términos de movilidad y con carácter general, durante el 2024, se han superado las cifras registradas durante el 2023. Cabe subrayar, sin embargo, un comportamiento diferenciado en los flujos de tráfico registrados en los accesos a las capitales vascas frente a los flujos de largo recorrido y el flujo transfronterizo. En los flujos de acceso a las capitales, durante el 2024, se ha registrado un incremento casi el 2 % con respecto a los registrados en el 2023. Se trata de un ritmo de crecimiento mucho más moderado que el experimentado en la movilidad de largo recorrido y en el tráfico internacional. Este hecho puede deberse a varias razones: por una parte, el incesante aumento de los

precios de los carburantes, en reducidos espacios de tiempo; por otro, a las subvenciones que las diferentes instituciones han aplicado en los billetes para promover el uso del transporte público (Barik en Vizcaya, Mugi en Guipuzcoa y Bat en Álava), y también al uso creciente del vehículo compartido.

En lo que respecta a los tránsitos de largo recorrido y al trasfronterizo durante el 2024, se han registrado unos incrementos medios del 6,1 % y del 6,8 %, respectivamente, en comparación con los registrados en el 2023. Mientras que el tráfico en la red de accesos a capitales ha llevado un ritmo de crecimiento similar al anterior a la pandemia, en el tráfico de largo recorrido y en el tráfico internacional, el ritmo de crecimiento ha ido en aumento, año tras año. En este sentido, es subrayable que el número de vehículos pesados que circula por la red viaria principal de Euskadi es cada vez mayor.

AÑO	Índice de Siniestralidad (Accidentes por cada 1000 vehículos)
2023	2.5
2024	2.1

Fuente: Trafikoa

Accidentes de tráfico en Euskadi (Trafikoa)

En lo que respecta a las características de los accidentes de tráfico producidos en las carreteras vascas durante el año 2024, que se repiten con ligeras variaciones año tras año, es posible destacar las siguientes:

Según los datos registrados por la Trafikoa, siete de cada diez personas accidentadas eran hombres, y tres mujeres. En las víctimas mortales, el porcentaje de hombres ascendió al 75 %.

Aproximadamente el 22 % de las personas implicadas en accidentes de tráfico tienen entre 45 y 54 años; el 18 % entre 35 y 44; el 18 % entre 25 y 34; el 15 % entre 15

y 24; el 15 % entre 55 y 64; el 9 % 65 o más años y el 3 % restante tiene menos de 15 años. Esta distribución por edades de las personas implicadas en accidentes de carretera durante el año 2024 apenas varió con respecto a la registrada en años anteriores.

Así, solo un 9 % del total de personas accidentadas son mayores de 64 años. En cambio, entre las personas heridas graves registradas por la Trafikoa, el porcentaje de mayores de 64 años ascendió hasta el 24 %. En cuanto a las personas fallecidas, el 81 % tenía entre 18 y 65 años y el 19 % restante, más de 65 años. En el año 2024 no hubo menores de 18 años entre las víctimas mortales.

El 77 % de las personas accidentadas fueron conductoras, el 22 % ocupantes y el 1 % viandantes.

El 63 % de los vehículos implicados fueron turismos; el 7 %, otros vehículos; el 4 %, ciclomotores o motocicletas; el 3 %, bicicletas y el resto, vehículos que transportaban personas o mercancías.

En relación a los tipos de accidentes con víctimas, el 43 % se debió a una colisión de vehículos en marcha; el 20 %, a un choque contra barrera de seguridad u otro elemento de la vía; el 14 %, a caídas; el 4 %, a vuelcos; el 5 %, a salidas de la calzada o despeñamientos y el 4 %, a atropellos a personas. Dentro del 10 % restante, que completan otros tipos de accidentes, solo un 1 % correspondió a atropellos de animales.

En cuanto al estado de la vía, en el 62 % de los casos estaba seca y limpia, mientras que en el 38 % restante

existía algún condicionante en la superficie: agua, nieve, hielo, aceite, etc.

El 52 % de los accidentes con víctimas tuvieron lugar en días laborables, sin observarse grandes variaciones en su distribución entre los días de la semana.

Los meses en los que más accidentes con víctimas se registraron fueron octubre y junio (11 % y 10 % del total, respectivamente), y en los que menos, febrero (6 %), noviembre y enero (7 %).

El uso del cinturón de seguridad o casco por parte de las personas conductoras accidentadas es generalizado. Tanto en el caso de los conductores y ocupantes de turismo, como en el de las personas motoristas (incluidos ciclomotores), el porcentaje de personas accidentadas que se conoce no llevaban cinturón de seguridad o casco, respectivamente, es menor que el 1 %.

Accidentes registrados por la ertzaintza y policías locales

En 2024 se han producido en las calles y carreteras de Euskadi 35 accidentes de tráfico mortales (31 registrados por la Ertzaintza y 4 por las Policías Locales), con el resultado de 37 personas fallecidas en el acto o antes de transcurridas las primeras 24 horas. En total, ha habido 7 accidentes mortales y 7 víctimas mortales menos que en 2023.

Por territorios, la mortalidad aumentó, respecto al pasado año, un 50 % y un 13 % en Álava y en Vizcaya, respectivamente, mientras que cae un 37 % en Guipuzcoa. Así, en 2024 han perdido la vida en accidente de tráfico: 9 personas en Álava (3 más que en 2023), 9 personas en Vizcaya

(1 más que en 2023) y 19 personas en Guipuzcoa (11 menos que en 2023).

En cuanto al número de personas que han resultado heridas graves (431), se ha experimentado un descenso del 3 % respecto a los datos provisionales a la misma fecha de 2023.

Si observamos la evolución de las personas fallecidas en accidentes de tráfico en Euskadi, como muestra el siguiente gráfico, vemos cómo desde 2003 ha seguido una línea descendente hasta llegar al mínimo registrado en 2014, con 29 personas fallecidas. Desde entonces, el número de personas fallecidas ha variado de 53 en 2015, a 37 en 2024.

Accidentes de tráfico en Navarra

Las personas fallecidas en siniestros viales se han reducido de 83 en 2004 a 24 el año pasado, lo que representa una disminución del 71 % en los últimos veinte años. Comparando con la última década, en 2014 la cifra de víctimas mortales ascendía a 41, lo que implica una reducción del 41%.

Analizando las cifras de víctimas mortales registradas el año pasado, se observa que 22 de las 24 personas fallecidas eran conductores del vehículo siniestrado y solo dos ocupantes.

Por tipo de vehículo, el mayor número de fallecidos se ha registrado entre los usuarios de turismos, con 14 víctimas mortales. Además, tres personas fallecieron conduciendo una motocicleta, dos al volante de un camión y otras dos mientras circulaban en bicicleta. También se produjo un accidente mortal del conductor de un tractor, otro de una persona que conducía un quad y otro de una persona que circulaba en patinete eléctrico.

En cuanto al tipo de siniestro, las salidas de vía fueron las causantes de la mayoría de los fallecidos en accidentes de tráfico, específicamente, 13. Cuatro personas fallecieron debido a una colisión, tres por un choque frontal, una sufrió una salida de vía con posterior choque frontal contra un elemento fijo de la vía y uno de los conductores de camión falleció como consecuencia de un raspado con otro camión. La persona que circulaba en bici sufrió una caída y la que conducía un patinete eléctrico fue atropellada por un turismo.

El análisis según el tipo de vía muestra que los siniestros en vías interurbanas son los que más fallecidos han registrado, con 21 víctimas mortales frente a los tres fallecidos en vías urbanas. En vías interurbanas, los siniestros en carretera acumulan un mayor número de víctimas mortales, con 14 personas fallecidas: ocho en carreteras de interés de la Comunidad Foral, cuatro en carreteras locales y dos en carreteras de interés general. Otras cuatro perso-

nas más fallecieron en accidentes ocurridos en autopistas o autovías y tres en pistas forestales o caminos.

En 2024, un total de 160 personas resultaron heridas de gravedad a consecuencia de accidentes de tráfico, lo que supone un incremento del 13% respecto al año anterior,

cuando la cifra ascendió a 142. De las 160 personas heridas de gravedad, 110 eran hombres y 50 mujeres. Los siniestros viales en los que estas personas resultaron heridas de gravedad ocurrieron en un 61% en vías urbanas y en un 39% en vías interurbanas.

Síntesis de la siniestralidad vial en 2024

Un enfoque autonómico, provincial y nacional

Al cierre del ejercicio 2024, la siniestralidad vial se mantiene como una preocupación primordial, reflejada en los datos recopilados a lo largo del territorio español. Este análisis exhaustivo considera las particularidades de cada región, comenzando por el País Vasco, donde las cifras de fallecidos aún se consolidan, pero ya se vislumbra una variabilidad entre sus territorios históricos, señalando la necesidad de estrategias adaptadas a cada provincia. La atención en esta comunidad autónoma se centra en los colectivos vulnerables, que lamentablemente, siguen siendo los más afectados.

En Navarra, la tendencia es positiva, con una reducción en la siniestralidad general, resultado de un enfoque especial en la seguridad de motoristas y peatones, aunque el aumento de incidentes con VMP requiere atención.

A nivel nacional, la Dirección General de Tráfico (DGT) continúa su labor de recopilación y análisis, proporcionando una visión integral de la situación. Los datos revelan un incremento en los desplazamientos, con un aumento

del 3,15% respecto a 2023, marcando un récord histórico. A pesar de que las vías convencionales siguen siendo las más peligrosas, con un 72% de las víctimas mortales, se ha observado un aumento en los fallecidos en autopistas y autovías, un 7% más que el año anterior.

El perfil del fallecido se mantiene constante: varón de mediana edad, conductor de automóvil, con la distracción como factor predominante. Los colectivos vulnerables, incluyendo motoristas, peatones, conductores de ciclomotores y usuarios de VMP, siguen siendo los más expuestos a riesgos.

Las distracciones, especialmente el uso del móvil, se consolidaron como la principal causa de siniestros mortales. La variabilidad geográfica subraya la necesidad de estrategias personalizadas, mientras que la protección de colectivos vulnerables y la lucha contra las distracciones son prioridades constantes. El RACVN, en su compromiso continuo, colabora con las autoridades y promueve la responsabilidad, consciente de que los datos son dinámicos y requieren una vigilancia constante.

Número de personas fallecidas según medio de desplazamiento. Vías interurbanas..

	2024
Peatón	102
Bicicleta	46
VMP	3
Ciclomotor	11
Motocicleta	289
Colectivos y medios vulnerables	451
Turismo	554
Furgoneta	79
Camión hasta 3500 kg	11
Camión más 3500 kg	34
Autobús	2
Otro vehículo	18
Se desconoce	0
Pdte. Confirmación	5
Total	1.154

Fuente DGT

Parque automovilístico: dinámicas y preferencias en 2024



Evolución del parque automovilístico: análisis regional y nacional

El análisis del parque automovilístico en España durante el año 2024 revela un escenario dinámico y complejo, donde la transición hacia la electrificación y la adaptación a las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) se entrelazan con las preferencias cambiantes de los consumidores. La información proporcionada por la Dirección General de Tráfico (DGT) es esencial para comprender estas tendencias, aunque la consolidación completa de los datos de 2024 aún está en proceso, lo que nos lleva a referenciar el desglose detallado de 2023 como punto de partida.

A pesar de las fluctuaciones económicas y los desafíos globales, el parque automovilístico español ha mantenido un crecimiento sostenido, con un incremento significativo en 2023 que supera las 500.000 unidades adicionales. Este crecimiento subraya la relevancia del vehículo privado como un elemento clave de la movilidad en España. De hecho, según los últimos datos disponibles, España cuenta con un parque de 24,8 millones de turismos y todoterrenos, lo que refleja la importancia del sector en la economía y la sociedad.

Se observa una clara tendencia hacia la diversificación de fuentes de energía, con una disminución gradual del

predominio de los vehículos diésel. La gasolina mantiene su relevancia, mientras que la adopción de vehículos eléctricos e híbridos enchufables continúa en aumento, impulsada por la creciente conciencia ambiental y las políticas de movilidad sostenible. Sin embargo, la infraestructura de recarga y la asequibilidad siguen siendo factores determinantes para una adopción masiva. Hay que señalar que un número importante de vehículos híbridos no enchufables son, en realidad, vehículos de combustión que cuentan con un pequeño motor eléctrico, los denominados Mild Hybrid, pero que estadísticamente figuran como Híbridos.

La implementación de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) en las ciudades españolas ha impulsado la demanda de vehículos con distintivos ambientales favorables, como los distintivos “0 Emisiones” y “ECO”. Sin embargo, la falta de homogeneidad en las regulaciones de las ZBE genera incertidumbre y desafíos para los usuarios. A este respecto, cabe destacar que la mayoría de los turismos en España tienen etiqueta B o C, representando entre el 66% y el 72% del total, mientras que los vehículos con etiqueta “0” no llegan al 1%.

Matriculaciones de turismos y todo terreno 2024 en País Vasco y Navarra

Canal	Álava	Guipúzcoa	Vizcaya	Navarra
Total Mercado	4.289	7.513	13.970	7.321
Particular	2.855	5.191	9.506	5.187
Empresa	1.434	2.293	4.251	1.961

Fuente. ANFAC

Matriculaciones por tipo de combustible 2024 en País Vasco y Navarra

Canal	Álava	Guipúzcoa	Vizcaya	Navarra
Gasolina	1.302	2.426	4373	2.390
Diesel	281	575	741	604
Resto	2.706	4.512	8.856	4.327

Fuente. ANFAC

Matriculaciones total mercado por fuente de energía en España

Canal	Volumen	% Mercado
TOTAL	1.016.885	100%
Gasolina	378.687	31,60%
Diesel	96.380	22,99%
Total vehículos alternativos (1)	541.818	45,41%
Electrico	57.374	5,36%
Hibrido Enchufable (PHEV + E-REV)	58.558	4,88%
Total vehículos electrificados (BEV + PHEV)	115.932	10,24%
GAS (Glp + Gnc + Gnl)	33.514	2,87%
Hibrido no enchufable (HEV)	392.365	32,29%
Hidrogeno	7	0,01%

Fuente. ANFAC

Datos relevantes de ANFAC:

- La edad media del parque de automóviles en España alcanza los 14,2 años, uno de los más envejecidos de Europa.
- Uno de cada dos vehículos en España tiene más de 15 años.
- Seis de cada diez vehículos en España tienen Etiqueta B (29,7% del parque) o no tienen distintivo ambiental (29,4%).
- Las matriculaciones de turismos y todoterrenos superaron el millón de registros en 2024 (1.016.921 unidades), lo que supone un 7,2 % más que las registradas en 2023, según los datos ofrecidos por la Asociación Nacional de Comerciantes de Vehículos (ANCOVE).
- Durante 2023, el parque de vehículos 0 y ECO ha aumentado un 50,9% y un 31% respectivamente, pero solo representa el 5,7% del parque total.
- Los eléctricos puros cuentan con una presencia residual en el parque: 1,5% en autobuses; 0,6% en turismos y comerciales; y un 0,1% en industriales.

Diversos factores influyen en la configuración del parque automovilístico, incluyendo las políticas gubernamentales, las regulaciones de emisiones, los incentivos fiscales y la conciencia ambiental. La digitalización, la conectividad y la evolución de las tecnologías de asistencia a la conducción (ADAS) también desempeñan un papel cada vez más importante.

En el País Vasco y Navarra, se observan dinámicas específicas, influenciadas por la densidad de población, la actividad económica y las características geográficas. En el País Vasco, se ha detectado una bajada en las matriculaciones de vehículos eléctricos, que contrasta con la

tendencia general del resto del país. Además, se observa un aumento en la presencia de vehículos de movilidad personal (VMP) en las grandes ciudades, lo que influye en los datos generales.

El RACVN desempeña un papel fundamental en el seguimiento y análisis de estas tendencias, colaborando con las autoridades y los fabricantes para promover una movilidad segura, sostenible y eficiente. La entidad se mantiene atenta a las necesidades de los usuarios, abogando por políticas equilibradas que fomenten la transición hacia una movilidad más limpia y respetuosa con el medio ambiente.

En resumen, el parque automovilístico español se encuentra en un momento de cambio, marcado por la convergencia de desafíos y oportunidades. La transición hacia la electrificación, la adaptación a las ZBE y la evolución de las preferencias de los consumidores configuran un panorama complejo y dinámico, que requiere un análisis continuo y una respuesta adaptativa.

Mirando hacia el futuro, se espera una aceleración en la adopción de vehículos eléctricos a medida que la tecnología de baterías avance y los precios disminuyan, junto con una expansión de la infraestructura de recarga. Tampoco debemos olvidar el desarrollo de otros combustibles como el hidrógeno o gasolinas sintéticas.

La movilidad multimodal se intensificará, integrando diferentes modos de transporte, y la conectividad y automatización jugarán un papel creciente. La sostenibilidad y la economía circular ganarán relevancia, y se espera que el parque automovilístico español continúe envejeciendo. De hecho, la edad media del parque de automóviles turismos en España ya supera los 14 años, y continuará creciendo.

Cuotas de mercado de Navarra, el País Vasco y sus territorios, y España

La dinámica del mercado automovilístico en 2024 se caracterizó por una notable disparidad en las cuotas de mercado regionales, especialmente en lo que respecta a la adopción de la movilidad eléctrica. Esta variabilidad subraya la influencia de factores locales, como la disponibilidad de infraestructura de carga y la percepción de los consumidores sobre la autonomía y la practicidad de estos vehículos.

En regiones como el País Vasco, se observa una adopción más lenta de la movilidad eléctrica en comparación con otras áreas del país. Esta disparidad puede atribuirse a diversos factores, incluyendo la topografía del terreno, las preferencias de los consumidores y la disponibilidad de incentivos locales. A pesar de ello, el incipiente crecimiento de vehículos de hidrógeno, aunque aún en una fase

temprana, señala una diversificación en las alternativas de propulsión.

En el País Vasco, los turismos representan la mayor parte del parque móvil, con un porcentaje que oscila entre el 69,6% en Guipuzcoa y el 75,1% en Vizcaya. Esto refleja la alta dependencia del vehículo privado en la región, lo que podría influir en la adopción de vehículos eléctricos, ya que la autonomía y la infraestructura de carga son factores críticos para los usuarios de turismos.

Además, se observan diferencias en la distribución del parque vehicular entre las provincias del País Vasco. Por ejemplo, Guipuzcoa tiene un mayor porcentaje de motocicletas en comparación con las otras provincias. Esta variabilidad regional puede influir en la adopción de vehículos eléctricos, ya que las preferencias de los consumidores y

las necesidades de movilidad pueden diferir entre las provincias.

Las políticas de movilidad sostenible, las regulaciones de emisiones y los incentivos fiscales desempeñan un papel crucial en la configuración de este panorama. La creciente conciencia ambiental y la preocupación por la calidad del aire también impulsan la demanda de vehículos más limpios. No obstante, la infraestructura de carga y la asequibilidad siguen siendo obstáculos importantes para una adopción masiva de la movilidad eléctrica. Además, la falta de homogeneidad en las regulaciones de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) genera incertidumbre y dificulta la toma de decisiones por parte de los consumidores.

El impacto de las ferias nacionales de ventas de coches en el mercado automovilístico español

Las ferias nacionales de ventas de coches, como el Salón del Automóvil de Madrid y el Salón del Vehículo de Ocasión de Madrid, desempeñan un papel significativo en la dinamización del mercado automovilístico español. Estos eventos atraen a un gran número de visitantes y generan un volumen considerable de ventas, tanto de vehículos nuevos como de ocasión, consolidándose como plataformas clave para la interacción entre fabricantes, concesionarios y consumidores.

La dinámica del mercado automovilístico en 2024 se caracterizaron por una notable disparidad en las cuotas de mercado regionales, especialmente en lo que respecta a la adopción de la movilidad eléctrica. Esta variabilidad subraya la influencia de factores locales, como la disponibilidad de infraestructura de carga y la percepción de los consumidores sobre la autonomía y la practicidad de estos vehículos. En regiones como el País Vasco, se observa una adopción más lenta de la movilidad eléctrica en comparación con otras áreas del país, atribuible a diversos factores, incluyendo la topografía del terreno, las preferencias de los consumidores y la disponibilidad de incentivos locales. A pesar de ello, el incipiente crecimiento de vehículos de hidrógeno, aunque aún en una fase temprana, señala una diversificación en las alternativas de propulsión.

En el País Vasco, los turismos representan la mayor parte del parque vehicular, con un porcentaje que oscila entre el 69,6% en Guipuzcoa y el 75,1% en Vizcaya. Esto refleja la alta dependencia del vehículo privado en la región, lo que podría influir en la adopción de vehículos eléctricos, ya que la autonomía y la infraestructura de carga son factores críticos para los usuarios de turismos. Además, se observan diferencias en la distribución del parque móvil entre las provincias del País Vasco. Por ejemplo, Guipuzcoa tiene un mayor porcentaje de motocicletas en comparación con las otras provincias. Esta variabilidad regional puede influir

A nivel nacional, las matriculaciones de turismos nuevos han superado el millón de unidades, lo que representa un crecimiento del 7,1% en comparación con el año anterior. Este dato refleja una recuperación gradual del sector automovilístico, a pesar de los desafíos económicos y geopolíticos. Sin embargo, es importante tener en cuenta que las cifras de matriculación pueden variar según las fuentes y los criterios de clasificación. Por ello, el análisis de las tendencias de matriculación debe complementarse con otros indicadores, como la evolución del parque vehicular y los hábitos de movilidad de los usuarios, para obtener una visión completa del mercado automovilístico en 2024.

en la adopción de vehículos eléctricos, ya que las preferencias de los consumidores y las necesidades de movilidad pueden diferir entre las provincias.

Las políticas de movilidad sostenible, las regulaciones de emisiones y los incentivos fiscales desempeñaron un papel crucial en la configuración de este panorama, donde la creciente conciencia ambiental y la preocupación por la calidad del aire también impulsaron la demanda de vehículos más limpios. No obstante, la infraestructura de carga y la asequibilidad siguen siendo obstáculos importantes para una adopción masiva de la movilidad eléctrica, y la falta de homogeneidad en las regulaciones de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) genera incertidumbre y dificulta la toma de decisiones por parte de los consumidores.

A nivel nacional, las matriculaciones de turismos nuevos han superado el millón de unidades, lo que representa un crecimiento del 7,1% en comparación con el año anterior, reflejando una recuperación gradual del sector automovilístico, a pesar de los desafíos económicos y geopolíticos. Sin embargo, es importante tener en cuenta que las cifras de matriculación pueden variar según las fuentes y los criterios de clasificación, por lo que el análisis de las tendencias de matriculación debe complementarse con otros indicadores, como la evolución del parque vehicular y los hábitos de movilidad de los usuarios, para obtener una visión completa del mercado automovilístico en 2024.

Las ferias nacionales de ventas de coches, como el Salón del Automóvil de Madrid y el Salón del Vehículo de Ocasión de Madrid, desempeñan un papel significativo en la dinamización del mercado automovilístico, ofreciendo a los consumidores la oportunidad de comparar diferentes modelos y marcas en un mismo lugar, y generando un volumen considerable de ventas, tanto de vehículos nuevos como de ocasión. Los fabricantes y concesionarios suelen

ofrecer descuentos y promociones especiales durante estos eventos, lo que incentiva la compra.

Las ferias permiten observar las tendencias del mercado automovilístico, como la creciente demanda de vehículos eléctricos e híbridos, y los fabricantes aprovechan

estos eventos para presentar sus últimas novedades y tecnologías. Según datos de los organizadores del Salón del Automóvil de Madrid 2024, se registraron más de 300.000 visitantes, y se estima que se generaron ventas por valor de más de 100 millones de euros.

Tendencias del mercado eléctrico en 2024

Los coches de gasolina son los preferidos de los ciudadanos de la Unión Europea (33,3% de cuota), pero los híbridos están cada vez más cerca, con un 30,9% de cuota de mercado. El año pasado se vendieron 3.288.862 vehículos híbridos en la Unión Europea, un 20,9% más que el año anterior. En cuanto a los coches 100% eléctricos, siguieron siendo la tercera opción más popular para los compradores europeos en 2024, a pesar de que sus ventas cayeron un 5,9% en comparación con 2023, hasta las 1.447.934 unidades..

Según ANFAC, en España el cómputo de los eléctricos con los híbridos enchufables suma 115.932 unidades (los mejores fueron los híbridos sin enchufe con 302.988 unidades para tener una referencia), lo que supone un crecimiento del 1,89%. Pero en realidad su cuota sobre el mercado total bajó del 11,98 al 11,40%, cifras que nos dejan lejos del 20,4% de la media europea o del 33% de la referencia actual que ahora mismo es Portugal. Mientras, los eléctricos puros subieron un 11,17%, llegando a 57.374 unidades

En el corazón del País Vasco, un vibrante ecosistema automovilístico se encuentra en un punto de inflexión decisivo. El año 2024 se presentó como un crisol donde la arraigada tradición del motor se encontró con el ímpetu transformador de la electrificación. Este escenario, que se replica a nivel nacional, dibujó un panorama donde las preferencias del consumidor fluctuaron al compás de la creciente conciencia ambiental y la innovación tecnológica.

Las ferias nacionales de ventas de coches, como el prestigioso Salón del Automóvil de Madrid, fueron escenarios fundamentales en esta transición. No son meros escaparates de vehículos, sino auténticos barómetros del mercado, capaces de captar las tendencias emergentes y de impulsar la adopción de la movilidad eléctrica.

Un meticuloso análisis del parque móvil del País Vasco revela una región profundamente ligada al automóvil. Los turismos, símbolos de la movilidad individual, dominan las calles de todas las provincias, evidenciando una arraigada cultura del motor.

Sin embargo, la homogeneidad se desvanece al observar las particularidades de cada territorio. Las diferencias regionales en la composición del parque vehicular sugieren dinámicas socioeconómicas y geográficas distintas,

delineando un mosaico automovilístico diverso y rico en matices.

En la actualidad los turismos son los reyes indiscutibles de las carreteras vascas, subrayando la centralidad del automóvil en la vida cotidiana de la región. Vizcaya, corazón económico del País Vasco, concentra el mayor número de vehículos, reflejando su dinamismo y densidad poblacional. Mientras que en Guipúzcoa se distingue por la elevada proporción de motocicletas, un fenómeno posiblemente ligado a su geografía y a las preferencias de movilidad de sus habitantes. Álava apuesta por una mayor sostenibilidad y presenta el menor número de vehículos. Un modelo de movilidad más diversificado y respetuoso con el medio ambiente.

A nivel europeo, la adopción del coche eléctrico avanza con cautela, pero España marca un punto de inflexión. En la primera mitad de 2024, la venta de vehículos enchufables supera al diésel, señalando un cambio de paradigma.

Las ventas de turismos electrificados (BEV+PHEV) crecieron un 2% en 2024, alcanzando 115.939 unidades (11,4% del mercado). La cuota de mercado aún está por debajo de las expectativas europeas. La infraestructura de carga, la asequibilidad y la falta de homogeneidad en las ZBE son retos por superar.

Las ferias nacionales, como el Salón del Automóvil de Madrid, son vitales para dinamizar el mercado y promover la movilidad eléctrica con un impacto de más de 300.000 visitantes y generó ventas por más de 100 millones de euros. Estos eventos revelan la creciente demanda de eléctricos e híbridos, y sirven para que los fabricantes muestren sus avances.

El País Vasco, con su arraigada tradición automovilística, se encuentra en un punto de inflexión. La transición hacia la movilidad eléctrica es un desafío, pero también una oportunidad para construir un futuro más sostenible. Las ferias son faros que guían este cambio, mientras que la distribución del parque vehicular refleja la necesidad de adaptar las políticas a las particularidades de cada territorio.

Automóviles más vendidos en 2024: marcas y tendencias

El mercado automovilístico español en 2024 ha consolidado tendencias ya observadas en años anteriores, con una clara y creciente preferencia por los vehículos SUV. Este segmento, que abarca desde los modelos compactos hasta los de gran tamaño, continúa liderando las ventas, reflejando un cambio en las preferencias de los consumidores hacia vehículos que ofrecen mayor versatilidad, espacio y una sensación de seguridad superior.

Dominio de los SUV y Marcas Líderes:

La hegemonía de los SUV se manifiesta en la fuerte presencia de modelos como el Toyota C-HR, Kia Sportage, Hyundai Tucson y Nissan Qashqai, que han logrado captar una cuota de mercado significativa. Estas marcas han sabido adaptarse a las demandas del mercado, ofreciendo una amplia gama de SUV que satisfacen las necesidades de diversos perfiles de consumidores.

Ranking de Segmentos y Marcas:

El ranking de los segmentos más vendidos se mantiene relativamente estable, con los SUV medianos a la cabeza, seguidos por los SUV pequeños, los utilitarios, los compactos y los SUV grandes. En el segmento de utilitarios, el Dacia Sandero y el Seat Ibiza continúan siendo opciones populares, mientras que el Toyota Corolla destaca en el segmento de compactos. Otras marcas como Renault y Volkswagen mantienen una presencia sólida en el mercado.

Evolución del Mercado y Factores Económicos:

El mercado automovilístico español está experimentando una transformación profunda, impulsada por la electrificación y la sostenibilidad. La creciente conciencia ambiental y las regulaciones de emisiones están influyendo en las preferencias de los consumidores, que cada vez valoran más los vehículos electrificados. Además, se observa una creciente demanda de vehículos con tecnologías de conectividad y asistencia a la conducción, lo que refleja la importancia de la digitalización en el sector automovilístico.

Sin embargo, el mercado automovilístico también se ve influenciado por factores económicos. La inestabilidad económica, la inflación y el aumento de los tipos de interés pueden afectar la capacidad de compra de los consumidores y, por lo tanto, la demanda de vehículos nuevos. Según datos del Banco de España, la inflación en 2024 se ha mantenido en niveles elevados, lo que ha impactado en el poder adquisitivo de los hogares.

Además, el sector automovilístico se enfrenta a desafíos relacionados con la cadena de suministro, la escasez de semiconductores y el aumento de los costes de producción. Estos factores pueden afectar la disponibilidad de vehículos y los precios, lo que a su vez influye en las decisiones de compra de los consumidores.

Los diez coches más vendidos en 2024 por los concesionarios de Euskadi :

MODELO	VENTAS 2024
Dacia Sandero	1.097
Hyundai Tucson	898
MG ZS	602
Toyota Corolla	580
Toyota RAV 4	559
Renault Clio	542
Dacia Duster	513
Kia Sportage	503
Hyundai Kona	488
BMW X1	475

Los diez coches más vendidos en 2024 en España:

MODELO	VENTAS 2024
DACIA SANDERO	5.173
MG ZS	4.722
TOYOTA COROLLA	3.667
RENAULT CLIO	3.588
SEAT IBIZA	3.532
HYUNDAI TUCSON	3.484
TOYOTA C-HR	3.437
RENAULT CAPTUR	3.208
NISSAN OASHOAI	3.078
TOYOTA YARIS CROSS	2.960

Ventas totales Pais Vasco, Navarra por provincias y España:

PROVINCIA	VENTAS 2024
ALAVA	11.881
GUIPÚZCOA	24.762
VIZCAYA	38.579
NAVARRA	31.149
ESPAÑA	1.016.885

Parquede turismos Pais Vasco y Navarra por provincias:

PROVINCIA	UNIDADES
ALAVA	180.900
GUIPÚZCOA	341.724
VIZCAYA	534.255
NAVARRA	364.035

Las diez marcas más vendidas en 2024 en País Vasco y Navarra por provincias:

ALAVA		VIZCAYA		GUIPUZCOA		NAVARRA	
MARCA	VENTAS	MARCA	VENTAS	MARCA	VENTAS	MARCA	VENTAS
HYUNDAI	520	TOYOTA	1336	PEUGEOT	772	VOLKSWAGEN	739
TOYOTA	451	RENAULT	1305	TOYOTA	737	KIA	613
PEUGEOT	307	DACIA	1135	DACIA	587	TOYOTA	600
DACIA	272	HYUNDAI	1128	KIA	456	DACIA	567
CITROEN	213	SEAT	872	HYUNDAI	444	HYUNDAI	450
RENAULT	202	KIA	754	MERCEDES	418	PEUGEOT	446
MERCEDES	189	MG	621	SEAT	408	RENAULT	413
MAZDA	177	MERCEDES	545	RENAULT	363	SKODA	321
FORD	161	SKODA	540	VOLKSWAGEN	353	SEAT	308
MG	160	AUDI	490	SKODA	275	MERCEDES	301

Parque de vehículos 2024 (IDEAUTO)

2024	VOLUMEN		EDAD MEDIA	
	unidades	variación	años	diferencia de edad
TURISMOS	26.469.462	+ 1,7 %	14,5	+ 0,25
COMERCIALES LIGEROS	4.151.444	+ 2,7 %	14,7	+ 0,31
INDUSTRIALES	616.878	+ 3,4 %	15,1	+ 0,14
AUTOBUSES	64.097	+ 1,9 %	11,5	- 0,2

Parque de vehículos por fuente de energía 2024 (IDEAUTO)

2024	TURISMOS		COMERCIALES LIGEROS		INDUSTRIALES		AUTOBUSES		TOTAL	
	unidades	%	unidades	%	unidades	%	unidades	%	unidades	%
Gasolina	10.380.148	39,2%	195.557	4,7%	188	0,0%	85	0,1%	10.575.978	33,8%
Diésel	13.877.452	52,4%	3.886.902	93,6%	607.983	98,6%	54.774	85,5%	18.427.111	58,9%
Gas	152.107	0,6%	19.871	0,5%	7.421	1,2%	3.595	5,6%	182.994	0,6%
HEV	1.600.530	6,0%	16.030	0,4%	257	0,0%	3.895	6,1%	1.620.712	5,2 %
Electrificados	459.225	1,7%	33.084	0,8%	1.029	0,2%	1.748	2,7%	495.086	1,6%
PHEV	258.238	1,0%	2.269	0,1%	34	0,0%	117	0,2%	260.658	0,8%
BEV	200.945	0,8%	30.815	0,7%	993	0,2%	1.556	2,4%	234.309	0,7%
FCEV	42	0,0%	0	-	2	0,0%	75	0,1%	119	0,0%

Parque de vehículos por antigüedad 2024 (IDEAUTO)

AÑOS	TURISMOS		COMERCIALES LIGEROS		INDUSTRIALES		AUTOBUSES		TOTAL	
	unidades	%	unidades	%	unidades	%	unidades	%	unidades	%
≤5	4.282.574	16,20%	716.896	17,30%	120.238	19,50%	14.693	22,90%	5.134.401	16,40%
5> y ≤10	5.555.644	21,00%	921.857	22,20%	116.702	18,90%	18.089	28,20%	6.612.292	21,10%
10> y ≤15	3.712.012	14,00%	463.981	11,20%	69.942	11,30%	10.283	16,00%	4.256.218	13,60%
15> y ≤20	5.680.898	21,50%	834.685	20,10%	115.293	18,70%	11.417	17,80%	6.642.293	21,20%
>20	7.238.334	27,30%	1.214.025	29,20%	194.703	31,60%	9.615	15,00%	8.656.677	27,70%

Distribución del parque automovilístico de la C.A. de Euskadi por tipo de vehículo según territorio 2024 (EUSTAT)

	C.A. DE EUSKADI		ALAVA		VIZCAYA		GUIPUZCOA	
	unidades	%	unidades	%	unidades	%	unidades	%
Turismos	1.021.194	73,1 %	161.002	74,3 %	526.370	75,1 %	333.822	69,6 %
Camiones	175.360	12,6 %	29.068	13,4 %	85.493	12,2 %	60.799	12,7 %
Motocicletas (1)	158.601	11,4 %	18.739	8,6 %	70.093	10 %	69.769	14,6 %
Tractores ind.	8.649	0,6 %	1.494	0,7 %	3.542	0,5 %	3.613	0,8 %
Autobuses	3.763	0,3 %	520	0,2 %	2.249	0,3 %	994	0,2 %
Total	1.397.269	100 %	216.672	100 %	701.266	100 %	479.331	100 %

Los 10 modelos más vendidos en 2024 en País Vasco y Navarra por provincias:

ALAVA		VIZCAYA		GUIPUZCOA		NAVARRA	
MODELO	VENTAS	MODELO	VENTAS	MODELO	VENTAS	MODELO	VENTAS
HYUNDAI TUCSON	209	DACIA SANDERO	602	DACIA SANDERO	309	DACIA SANDERO	292
DACIA SANDERO	156	HYUNDAI TUCSON	477	PEUGEOT 308	278	HYUNDAI TUCSON	186
HYUNDAI KONA	130	MG ZS	391	HYUNDAI TUCSON	211	TESLA MODEL 3	186
PEUGEOT 308	114	BMW X1	357	PEUGEOT 2008	203	DACIA DUSTER	170
MG ZS	102	RENAULT CLIO	349	TOYOTA RAV 4	197	KIA SPORTAGE	167
TOYOTA COROLLA	100	TOYOTA COROLLA	308	PEUGEOT 208	177	KIA NIRO	153
TOYOTA RAV 4	100	KIA SPORTAGE	291	TOYOTA COROLLA	172	PEUGEOT 308	138
TOYOTA RAV 4	92	TOYOTA YARIS CROSS	282	KIA SPORTAGE	160	OMODA 5	131
HYUNDAI i20	79	RENAULT AUSTRAL	276	DACIA DUSTER	158	TOYOTA COROLLA	131
FORD PUMA	71	TOYOTA RAV 4	262	OMODA 5	139	VOLKSWAGEN T-CROSS	129

Dacia Sandero, Hyundai Tucson y MG ZS fueron los tres vehículos más vendidos en un ejercicio en el que brilló de forma especial la marca Toyota, que matriculó más de 2.500 vehículos en Euskadi. La surcoreana Hyundai (con 2.091 modelos) y Dacia del Grupo Renault (con 1.994) lideraron en un sector automovilístico del País Vasco que a través de sus concesionarios matriculó 25.772 automóviles.

1. Dacia Sandero 1.097 unidades. El Dacia Sandero ya fue el coche más vendido en 2023. En 2024 representó un 4,26% de todas las ventas realizadas en Euskadi. Disponible en su forma más básica desde los 13.940 euros, presume de ser un vehículo «urbano ágil y robusto».
2. Hyundai Tucson 897 unidades. De cada cien vehículos comprados en Euskadi durante el año pasado, más de tres fueron un Hyundai Tucson.
3. MG ZS 602 unidades. La antigua firma británica, ahora asentada en China, sólo cuela el ZS entre los vehículos más vendidos del año pasado.
4. Toyota Corolla 580 unidades. Muy popular y con distintas variaciones, supera por poco en ventas al segundo Toyota de la lista.
5. Toyota RAV 4.559 unidades. Este SUV de la marca japonesa garantiza la etiqueta ECO por su motor híbrido.
6. Renault Clio 542 unidades. El Renault Clio es un habitual de todas las carreteras españolas y de la geografía vasca. El año pasado vendió un 80% más que durante el año previo.

Vehículos usados

El sector de vehículos usados también ha mostrado una tendencia al alza. Las ventas de coches de segunda mano crecieron en un 10% durante 2024, reflejando una preferencia por opciones más económicas y accesibles. La expansión de plataformas digitales de compra y venta de vehículos ha facilitado este crecimiento, ofreciendo a los compradores mayor transparencia y opciones de financiación.

7. Dacia Duster 513 unidades. El aspecto rudo del nuevo Dacia Duster le ha valido un puesto en el ranking de los más vendidos. Fue la elección de casi un 2% de los compradores vascos. La marca surgida en Rumania en 1966 y comprado tres décadas más tarde por Renault, tiene en este modelo otro de sus grandes emblemas tras el indiscutible primer puesto del Sandero.
8. Kia Sportage 503 unidades. El nuevo Kia Sportage presume de parrilla y luces futuristas en su frontal, una silueta deportiva y una trasera que llama la atención. En Euskadi su diseño sedujo el año pasado a más de 500 compradores. ,
9. Hyundai Kona 488 unidades. Hyundai también triunfó con el SUV que ofrece motores de gasolina y en opción híbrido.
10. BMW X1 475 unidades. La alemana BMW cierra el listado de los diez vehículos más exitosos en el País Vasco con el modelo X1, un modelo disponible en variantes de gasolina, diésel o híbrido enchufable.

Por detrás del X1 quedan modelos tan populares como el Peugeot 308, que queda en la undécima posición con 468 unidades matriculadas en 2024; el Yaris Cross y el C-HR de la ya citada Toyota en el decimosegundo y decimotercer lugar; y les sigue el Captur de Renault y el Seat Ibiza, con los puestos decimocuarto y decimoquinto, que consiguieron 430 y 415 unidades respectivamente.

Año	Ventas de Vehículos Usados
2023	30,000
2024	33,000

Año	Ventas de Vehículos Eléctricos
2023	10,000
2024	12,500

Venta de vehículos: la electrificación y los SUV como símbolos de la transición

El mercado automovilístico español en 2024 se ha convertido en un escenario de contrastes, donde la consolidación de los SUV como vehículos predilectos de las familias y los entusiastas del ocio convive con una aceleración palpable de la transición hacia la electrificación. Esta dualidad refleja una profunda transformación en las preferencias y prioridades de los consumidores, marcada por la búsqueda de versatilidad y sostenibilidad.

La gráfica muestra la evolución anual del número total de matriculaciones de vehículos eléctricos en España entre 2013 y 2024, revelando un crecimiento sostenido a lo largo del tiempo con una aceleración notable a partir de 2020; en 2024, se

registraron 125.185 matriculaciones, una ligera disminución respecto al año anterior (125.664), aunque la tendencia general sigue siendo al alza.

Los SUV, con su diseño robusto y su capacidad para adaptarse a diversas necesidades, han conquistado el corazón de los consumidores españoles. Su popularidad se ha disparado en los últimos años, representando en 2024 más del 50% de las ventas de vehículos nuevos. Esta tendencia, impulsada por la percepción de mayor seguridad y espacio, plantea desafíos ambientales significativos, ya que los SUV suelen tener un mayor consumo de combustible y emisiones que otros tipos de vehículos.

La electrificación: un camino con obstáculos

La electrificación del parque automovilístico español avanza a un ritmo constante, aunque aún enfrenta obstáculos importantes. La mejora de la autonomía de las baterías, la reducción de los precios de los vehículos eléctricos y la expansión de la infraestructura de carga son factores clave para consolidar esta tendencia. Según datos de AEDIVE, las matriculaciones de coches totalmente eléctricos en España aumentaron un 1,3% en el primer semestre de 2024, mientras que los híbri-

dos enchufables disminuyeron un 2,5%. A pesar de estos datos, en España, en el primer semestre de 2024, la cuota de venta nueva de coches enchufables superó al diésel.

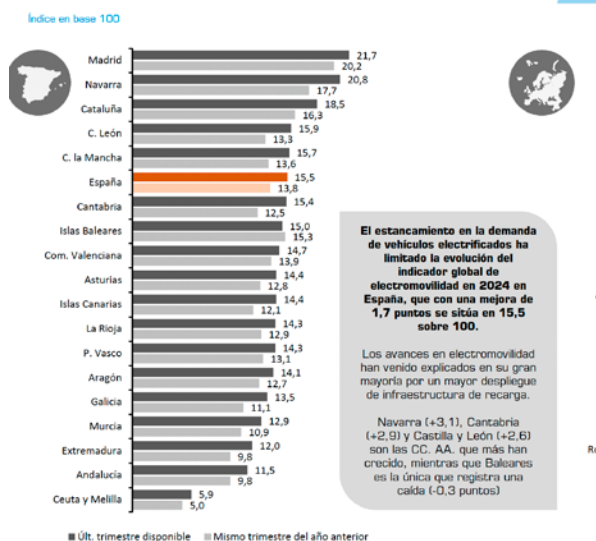
La población, en general, se muestra poco sensible al cambio por el problema económico que supone y que desde RACVN hemos abordado éste 2024, acorde a nuestra tradición, en defensa del automovilista y, en este caso, de las capas menos favorecidas de nuestra sociedad.

La adaptación de las marcas y el envejecimiento del parque automovilístico

Las marcas tradicionales, ante la irrupción de nuevos actores y la evolución de las demandas del mercado, se ven obligadas a reinventarse. La inversión en investigación y desarrollo, la colaboración con empresas tecnológicas y la apuesta por la sostenibilidad se han convertido en estrategias esenciales para mantener su competitividad.

El envejecimiento del parque automovilístico español, con una edad media de 14,2 años según datos de ANFAC, plantea desafíos significativos en términos de seguridad y emisiones. Esta situación exige la implementación de políticas públicas que incentiven la renovación del parque, como planes de achatarramiento, la promoción de vehículos de bajas emisiones y la fiscalidad ambiental.

1. INDICADOR GLOBAL DE ELECTROMOVILIDAD



El impacto de las zonas de bajas emisiones (ZBE)

La implementación de las ZBE en numerosas ciudades españolas está provocando un cambio gradual en el parque automovilístico y en las preferencias de los usuarios. Los conductores se ven cada vez más incentivados a adquirir vehículos con distintivos ambientales favorables, como los distintivos "0 Emisiones" y "ECO", para poder acceder a las zonas restringidas.

En definitiva, el mercado automovilístico español en 2024 se encuentra en un punto de inflexión, marcado por la convergencia de tendencias y desafíos. La transición hacia la electrificación, la adaptación a las ZBE y la evolución de las preferencias de los consumidores configuran un panorama complejo y dinámico, que exige un análisis continuo y una respuesta adaptativa por parte de todos los actores involucrados.

Parque de turismos y motocicletas por provincia y distintivo ambiental.

Provincia	Tipo de vehículo	Distintivo ambiental	2019	2020	2021	2022	2023
Álava	Motocicletas	CERO	26	37	59	100	123
		ECO	15	17	21	23	22
		C	7.848	8.471	9.056	9.615	10.279
		B	2.527	2.471	2.485	2.473	2.464
		Sin distintivo	4.353	4.275	4.272	5.850	5.851
		Se desconoce	1.676	1.728	1.687		
		Subtotal Motocicletas	16.445	16.999	17.580	18.061	18.739
	Turismos	CERO	149	310	596	953	1.584
		ECO	2.562	3.615	4.967	6.132	7.486
		C	48.010	52.187	55.520	57.852	59.770
		B	56.182	55.141	54.362	53.420	52.028
		Sin distintivo	45.431	40.900	38.863	42.294	40.134
		Se desconoce	6.795	7.754	6.308		
		Subtotal Turismos	159.129	159.907	160.616	160.651	161.002
	Subtotal Álava		175.574	176.906	178.196	178.712	179.741
Guipúzcoa	Motocicletas	CERO	112	130	227	311	394
		ECO	7	8	13	15	15
		C	35.163	37.353	39.507	41.462	43.550
		B	8.751	8.561	8.422	8.263	7.997
		Sin distintivo	13.386	13.051	12.839	17.830	17.813
		Se desconoce	5.257	5.529	5.281		
		Subtotal Motocicletas	62.676	64.632	66.289	67.881	69.769
	Turismos	CERO	290	604	1.166	1.734	2.605
		ECO	3.646	5.365	7.417	9.526	12.611
		C	103.039	113.624	121.497	127.771	133.347
		B	121.132	118.444	116.548	113.797	109.774
		Sin distintivo	81.926	72.628	68.508	81.568	75.485
		Se desconoce	20.145	22.024	18.788		
		Subtotal Turismos	330.178	332.689	333.924	334.396	333.822
	Subtotal Guipúzcoa		392.854	397.321	400.213	402.277	403.591
Vizcaya	Motocicletas	CERO	173	166	278	585	1.336
		ECO	15	20	29	33	33
		C	29.732	32.186	35.999	39.901	41.857
		B	9.095	9.017	9.062	9.019	8.793
		Sin distintivo	13.538	13.341	13.244	17.990	18.074
		Se desconoce	5.069	5.227	4.981		
		Subtotal Motocicletas	57.622	59.957	63.593	67.528	70.093
	Turismos	CERO	570	1.176	1.846	2.780	4.501
		ECO	6.763	9.701	13.127	16.768	21.966
		C	153.691	169.018	179.897	188.717	196.864
		B	190.698	186.517	182.764	179.039	173.067
		Sin distintivo	137.353	122.768	116.269	139.509	129.972
		Se desconoce	34.288	36.982	32.107		
		Subtotal Turismos	523.363	526.162	526.010	526.813	526.370
	Subtotal Vizcaya		580.985	586.119	589.603	594.341	596.463
Navarra	Motocicletas	CERO	55	90	148	254	319
		ECO	5	8	12	16	17
		C	17.434	19.074	20.835	22.210	23.773
		B	5.627	5.574	5.523	5.444	5.347
		Sin distintivo	9.470	9.260	9.144	12.995	13.016
		Se desconoce	4.031	4.129	4.009		
		Subtotal Motocicletas	36.622	38.135	39.671	40.919	42.472
	Turismos	CERO	310	680	1.245	1.982	3.295
		ECO	3.515	4.915	6.914	9.031	11.633
		C	88.220	98.270	105.997	112.154	118.460
		B	123.087	122.816	122.650	122.192	120.340
		Sin distintivo	96.995	87.559	83.724	97.684	91.062
		Se desconoce	20.274	22.444	19.543		
		Subtotal Turismos	332.401	336.684	340.073	343.043	344.790
	Subtotal Navarra		369.023	374.819	379.744	383.962	387.262

Fuente: El Observatorio del Transporte y la Logística en España (OTLE), iniciativa del Ministerio de Transportes

Parque de vehículos por distintivo ambiental. Nacional

Provincia	Distintivo ambiental	UDS.	VAR.	%	DIF. (p.p.)
Turismos	Sin etiqueta	6.797.042	-5,1 %	25,70%	-1,9 p.p.
	Etiqueta B	7.722.977	-1,8 %	29,20%	-1,1 p.p.
	Etiqueta C	9.741.482	4,60%	36,80%	1,0 p.p.
	Etiqueta ECO	1.751.820	30,60%	6,60%	1,5 p.p.
	Etiqueta 0	456.141	35,50%	1,70%	0,4 p.p.
Comerciales ligeros	Sin etiqueta	1.385.656	-13,60%	33,40%	-6,3 p.p.
	Etiqueta B	1.303.109	14,50%	31,40%	3,2 p.p.
	Etiqueta C	1.393.704	12,40%	33,60%	2,9 p.p.
	Etiqueta ECO	35.893	6,30%	0,90%	0,0 p.p.
	Etiqueta 0	33.082	25,40%	0,80%	0,1 p.p.
Industriales	Sin etiqueta	219.384	-13,30%	35,60%	-6,9 p.p.
	Etiqueta B	143.965	19,20%	23,30%	3,1 p.p.
	Etiqueta C	244.908	13,40%	39,70%	3,5 p.p.
	Etiqueta ECO	7.596	21,90%	1,20%	0,2 p.p.
	Etiqueta 0	1.025	74,30%	0,20%	0,1 p.p.
Autobuses	Sin etiqueta	11.504	-25,80%	17,90%	-6,7 p.p.
	Etiqueta B	17.073	0,40%	26,60%	-0,4 p.p.
	Etiqueta C	26.306	12,80%	41,00%	4,0 p.p.
	Etiqueta ECO	7.477	25,20%	11,70%	2,2 p.p.
	Etiqueta 0	1.737	60,50%	2,70%	1,0 p.p.
TOTAL	Sin etiqueta	8.413.586	-6,90%	26,90%	-2,5 p.p.
	Etiqueta B	9.187.124	0,50%	29,40%	-0,4 p.p.
	Etiqueta C	11.406.400	5,70%	36,40%	1,3 p.p.
	Etiqueta ECO	1.802.786	30,00%	5,80%	1,2 p.p.
	Etiqueta 0	491.985	34,90%	1,60%	0,4 p.p.

Fuente: Ideauto

Evolución del mercado y factores económicos

El mercado automovilístico español está experimentando una transformación profunda, impulsada por la electrificación y la sostenibilidad. La creciente conciencia ambiental y las regulaciones de emisiones están influyendo en las preferencias de los consumidores, que cada vez valoran más los vehículos electrificados. Además, se observa una creciente demanda de vehículos con tecnologías de conectividad y asistencia a la conducción, lo que refleja la importancia de la digitalización en el sector automovilístico.

Sin embargo, el mercado automovilístico también se ve influenciado por factores económicos. La inestabilidad económica, la inflación y el aumento de los tipos de interés pueden afectar la capacidad de compra de los consumidores y, por lo tanto, la demanda de vehículos nuevos. Según datos del Banco de España, la inflación en 2024 se ha mantenido en niveles elevados, lo que ha impactado en el poder adquisitivo de los hogares.

Además, el sector automovilístico se enfrenta a desafíos relacionados con la cadena de suministro, la escasez de semiconductores y el aumento de los costes de producción. Estos factores pueden afectar la disponibilidad de vehículos y los precios, lo que a su vez influye en las decisiones de compra de los consumidores.

Se espera que la tendencia hacia los SUV continúe en aumento, impulsada por la preferencia de los consumidores por vehículos versátiles y seguros. La electrificación y la conectividad seguirán ganando terreno en el mercado automovilístico, a medida que la tecnología avance y la infraestructura de carga se expanda.

Es importante recordar que el mercado automovilístico es muy variable y puede verse influenciado por numerosos factores externos.

Para obtener datos precisos y actualizados, se recomienda consultar las fuentes oficiales de las asociaciones de fabricantes y distribuidores de automóviles.

La influencia del precio de los combustibles

En 2024, los mercados energéticos han sido inestables. Las tensiones geopolíticas han causado fluctuaciones en los precios del petróleo, afectando el coste de la gasolina y el diésel, y la economía global. La transición hacia energías renovables, impulsada por la necesidad de reducir emisiones, es relevante pero lenta. Los combustibles fósiles siguen siendo cruciales, creando un mercado volátil donde su demanda persiste, pero su futuro es incierto para las inversiones.

Particularidades Autonómicas: País Vasco y Navarra

En el País Vasco y Navarra, la situación de los combustibles está influenciada por factores locales. La orografía y la distribución de la población afectan los costes de distribución, lo que puede resultar en precios ligeramente superiores a la media nacional. Además, ambas regiones han mostrado un interés significativo en la sostenibilidad.

La industria pesada y el transporte marítimo son importantes en la economía vasca, lo que mantiene una demanda constante de combustibles fósiles. Sin embargo, también se están realizando esfuerzos para diversificar la matriz energética y promover la movilidad sostenible.

Navarra se ha enfocado en las energías renovables. La región ha invertido en parques eólicos y plantas solares, reduciendo así su dependencia de los combustibles fósiles. Además, se están implementando políticas para fomentar la movilidad eléctrica y el uso de vehículos de bajas emisiones.

Según datos de la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos (CORES), en 2024 se ha observado un aumento en el consumo de gasolinas, reflejando una mayor actividad en el sector de la automoción.

Las fluctuaciones en el precio del barril de petróleo han afectado directamente los precios de los combustibles en las estaciones de servicio, con variaciones semanales que han impactado a los consumidores.

Según datos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, se pueden consultar informes detallados sobre la evolución de los precios de los combustibles.

Novedades y medidas de la DGT y ZBES para 2024: adaptándonos a la nueva movilidad



Novedades y medidas de la DGT y ZBES para 2024: adaptándonos a la nueva movilidad

El ejercicio actual ha marcado un punto de inflexión en la movilidad española, con la Dirección General de Tráfico (DGT) a la vanguardia de la adaptación a los nuevos paradigmas sociales, tecnológicos y medioambientales. La implementación de medidas y regulaciones innovadoras refleja un compromiso firme con la reducción de la siniestralidad y la promoción de una movilidad más sostenible y segura.

Zonas de bajas emisiones (ZBE): un desafío y una realidad

La entrada en vigor de las ZBE ha supuesto un cambio trascendental en la movilidad urbana. Más de 160 ciudades en España tienen que implementar estas zonas, cumpliendo con los mandatos de la Ley de Cambio Climático. Si bien algunas ciudades ya habían avanzado en este proceso, muchas otras se han enfrentado a la complejidad de la implementación, con desafíos y retrasos significativos.

Uno de los mayores obstáculos ha sido la diversidad de regulaciones entre municipios. La falta de homogeneidad en las normativas de las ZBE ha generado confusión entre los conductores, quienes se enfrentan a un mosaico de reglas al desplazarse entre ciudades. Esta diversidad, si bien responde a las particularidades de cada municipio, evidencia la necesidad de una mayor coordinación a nivel nacional.

En cuanto a las sanciones, el acceso no autorizado a una ZBE sigue penalizado con 200 euros, sin pérdida de puntos en el carnet. Durante el año que transcurre, se prevé una intensificación de los controles mediante tecnologías avanzadas, como cámaras de reconocimiento de matrículas, para garantizar el cumplimiento de las regulaciones.

Algunos municipios han obtenido moratorias para la implementación de sus ZBE, reconociendo la complejidad del proceso y la necesidad de adaptación. Se continúa trabajando en la unificación de criterios y en el apoyo a los ayuntamientos para agilizar la implementación de las ZBE.

La señalización de las ZBE ha sido actualizada para facilitar su reconocimiento por parte de los conductores.

En este contexto, LA POSICIÓN DEL RACVN es muy clara, con la presentación de varios recursos ante la mala gestión y aplicación de estas nuevas normas que, en opinión del Club, vulneran derechos fundamentales consagrados en nuestra Constitución (Art. 14: Los españoles son iguales ante la Ley y Art. 19: Los españoles tienen derecho a elegir libremente su residencia y a circular por el territorio nacional). Esta “guerra al automóvil” sin justificación real, basada en datos de contaminación ambiental o calidad del aire que nuestros políticos manejan a su antojo según conviene (recurramos a la hemeroteca). Es por todo ello que el RACVN, en defensa del automovilista, impugnará, como ya se ha indicado, esas ZBEs que discriminan y perjudican al ciudadano del ámbito territorial de actuación del Club.

Nuevas normas de la DGT para 2025: tolerancia cero con el alcohol, más seguridad para motoristas y ciclistas

La Dirección General de Tráfico (DGT) planea introducir en 2025 una serie de modificaciones en la normativa de circulación que afectarán a todos los usuarios de la vía. El objetivo principal de estos cambios es mejorar la seguridad vial y reducir el número de accidentes. Novedades que se prevé que entren en vigor a lo largo de 2025, aunque aún no se ha confirmado la fecha exacta.

En este sentido, en 2025 se han endurecido drásticamente los límites de alcoholemia para los conductores. Una medida que busca reducir la siniestralidad relacionada con el consumo de alcohol, un factor de riesgo presente en entre el 30% y 50% de los accidentes mortales.

La reforma legal, en vigor tras su publicación en el Boletín Oficial del Estado (BOE), reducirá la tasa máxima permitida de alcohol por cada litro de sangre (g/l) o su equivalente en aire espirado de la siguiente manera:

- **Conductores generales.** Bajarán de los 0,25 mg en aire aspirado o 0,5 g/litro de sangre actuales a 0,1 mg en aire y 0,2 g/litro en sangre.
- **Conductores noveles y profesionales.** Se reducirá de los 0,15 mg en aire y 0,3 g en sangre actuales a 0,1 mg y 0,2 g respectivamente, los mismos nuevos valores que en los generales.

Esta medida situará a España en la línea de otros países europeos como Suecia, Polonia y Estonia, que ya han adoptado límites de 0,2 gramos por litro en sangre, e incluso de países como Eslovaquia, Hungría, República Checa y Rumanía, donde la tolerancia es 0.

Superar los límites conlleva también nuevas multas. Las cuantías de las sanciones serán proporcionales a la gravedad de la infracción.

- Marcar entre 0,1 mg y 0,25 mg en aire o entre 0,1 g y 0,4 g en litro de sangre supone una multa de 200 euros o 100 con pronto pago. Además, provoca la pérdida de 2 puntos del carnet.
- En el caso de dar entre 0,26 mg y 0,5 mg en aire o entre 0,5 g y 1 g en litro de sangre, la sanción es de 500 euros o 250 con pronto pago y la resta de 4 puntos.
- Dar más de 0,51 mg en aire o 1,01 g en sangre costará 1.000 euros o 500 con pronto pago. Sumado a la pérdida de 6 puntos.
- El rango más riesgoso es más de 0,6 mg en aire o 1,2 g en sangre, lo que se considera delito y se sanciona con una condena de entre tres y seis meses de prisión, de seis a doce meses de multas económicas -o de trabajos en beneficio para la comunidad-, y a la pérdida del permiso de conducir durante un período de uno a cuatro años.
- Negarse a hacer la prueba también está considerado como delito y, por tanto, supondría prisión de seis meses a un año y la retirada del carnet de conducir de uno a cuatro años.
- En colaboración con el Ministerio de Sanidad, la DGT también está estudiando la posibilidad de retirar el carnet de conducir a personas con adicción al alcohol. Estos conductores podrían recuperarlo tras someterse a un tratamiento de rehabilitación y superar su adicción.
- Otra medida que se baraja es la prohibición de difundir en redes sociales información sobre controles de alcoholemia y drogas.

La DGT exigirá el uso de cascos integrales o modulares, guantes de protección y calzado cerrado para circular en moto por vías interurbanas. Asimismo, se permitirá la circulación de motos por el arcén en situaciones de tráfico denso o atascos.

Los nuevos conductores con carnet B deberán realizar un curso de conducción para poder llevar motocicletas. La DGT modificará la forma en que los vehículos a motor deben adelantar a los ciclistas en carretera. La nueva normativa establecerá que el adelantamiento deberá realizarse a una velocidad máxima de 20 km/h inferior al límite de la vía.

Además, se permitirá a los ciclistas adelantar a otros vehículos por la derecha o por la izquierda en atascos, y se eliminarán las excepciones al uso obligatorio del casco en vías interurbanas. También podrán circular en sentido contrario en calles de un solo carril limitadas a 30 km/h, y se les recomendará circular siempre por el centro del carril en ciudad.

La DGT también está estudiando otras medidas, como la creación de un registro nacional de infractores y la implantación de un sistema de puntos para los ciclistas. Se prevé que todas estas novedades entren en vigor a lo largo de 2025, aunque aún no se ha confirmado la fecha exacta.

La POSICIÓN DEL RACVN es meridianamente clara: es preferible y altamente recomendable abstenerse del consumir alcohol si vas a conducir. No hay nada más sensato. Ahora bien, y dado que los índices de siniestralidad y mortalidad en el rango de 0,20 a 0,50 g/l en aire expirado es mínima -aunque cualquier fallecido por esta causa es un verdadero drama-, desde el Club pensamos que hay que incidir mucho más en las pruebas de detección de consumos de drogas u otras sustancias psicotrópicas, así como una mayor inversión en el correcto mantenimiento de nuestra red de carreteras y su señalética, deteriorada o vandalizada que representan en su conjunto un grave problema para la seguridad vial.



Conclusiones: navegando la complejidad de la movilidad en 2024



Conclusiones: navegando la complejidad de la movilidad en 2024

El año 2024 ha sido un período de transformación profunda en el ámbito de la movilidad, trascendiendo la mera evolución tecnológica para reconfigurar los patrones de desplazamiento bajo la influencia de factores económicos, sociales, ambientales y tecnológicos. Esta complejidad exige un análisis detallado y una respuesta integral para abordar los desafíos emergentes.

Víctimas mortales: un desafío persistente con impacto humano profundo

Las cifras de siniestralidad vial en 2024, lejos de ser meros datos estadísticos, representan tragedias humanas con un impacto devastador en familias y comunidades. La persistencia de la siniestralidad, con un promedio de 5 fallecidos al día en las carreteras españolas, exige un enfoque integral que combine educación vial, mejora de infraestructuras, control del cumplimiento de normas y aplicación de tecnologías de seguridad.

La protección de colectivos vulnerables, como peatones, ciclistas y usuarios de VMP, requiere una atención prioritaria. Estos colectivos representan el 49% de las víctimas mortales en zonas urbanas, según datos de la DGT. La creación de espacios seguros, la implementación de medidas de visibilidad y la promoción de la convivencia pacífica entre usuarios son fundamentales.

El perfil del fallecido en accidente de tráfico, con su persistencia en varones de mediana edad y salidas de vía en carreteras secundarias, revela la necesidad de abordar factores de riesgo específicos. El 75% de los accidentes

mortales ocurren en carreteras secundarias, y el 80% de los fallecidos son hombres. La lucha contra la fatiga, el consumo de alcohol y drogas, y el exceso de velocidad son elementos clave. Se estima que el alcohol está presente en el 30% de los accidentes mortales.

La DGT, en su búsqueda constante de mejorar la seguridad vial, debe adaptar su marco normativo a los nuevos desafíos. La integración de sistemas ADAS en vehículos, la regulación de la conducción autónoma y la adaptación a la movilidad conectada son áreas de trabajo prioritarias. La DGT estima que los sistemas ADAS podrían reducir los accidentes en un 20%.

El RACVN, como defensor de los derechos de los usuarios, debe continuar su labor de concienciación y promoción de la seguridad vial. La colaboración con autoridades, la participación en investigación y la asistencia a víctimas son esenciales. El RACVN ha realizado más de 100 campañas de concienciación en 2024, alcanzando a más de 1 millón de personas.

Carburantes: la incertidumbre como constante en un mercado globalizado

El año 2024 ha sido testigo de una persistente volatilidad en los precios de los carburantes, una realidad que subraya la intrincada interconexión de los mercados energéticos globales. La inestabilidad geopolítica, con sus conflictos y tensiones comerciales, ha ejercido una influencia determinante en la evolución de los precios, generando fluctuaciones abruptas que impactan directamente en el bolsillo de los consumidores.

En este contexto, la transición hacia la movilidad eléctrica emerge como una estrategia de seguridad energética para reducir la dependencia de los combustibles fósiles.



En base a los precios de los carburantes

En 2024, los precios de la gasolina y el diésel experimentaron una disminución en comparación con los niveles récord alcanzados en 2023. Sin embargo, a pesar de esta disminución, los precios se mantuvieron relativamente altos en comparación con años anteriores. Se observaron diferencias significativas en los precios entre las distintas regiones de España. En general, las provincias del norte y las islas tendieron a tener los precios más altos, mientras que las provincias del sur y del interior peninsular registraron los precios más bajos.

En el País Vasco, Guipuzcoa se destacó como la provincia con los precios de venta al público (PVP) más altos de la península en diciembre de 2024. Esta situación podría deberse a diversos factores, como la mayor demanda, los costes de distribución o la menor competencia. Los márgenes de beneficio para las gasolineras experimentaron un aumento generalizado en 2024 en toda España. Este incremento podría estar relacionado con la disminución de

los precios de los carburantes, lo que permitió a las gasolineras aumentar sus márgenes sin repercutir significativamente en el precio final para el consumidor.

Los impuestos representan una parte importante del precio final de la gasolina y el diésel en España. En concreto, el Impuesto sobre Hidrocarburos y el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) son los principales impuestos que gravan los carburantes. La carga fiscal sobre los carburantes puede variar ligeramente entre las distintas comunidades autónomas debido a la aplicación de impuestos autonómicos adicionales.

La presencia de gasolineras independientes que ofrecen precios más bajos indica que existe una competencia activa en el mercado de distribución de carburantes en España. Si bien no se mencionan detalles específicos sobre la competencia en el País Vasco, la presencia de gasolineras independientes en la región sugiere que hay competencia en el mercado.

Propuestas del RACVN y aspectos pendientes de resolver: un llamado a la acción conjunta

El RACVN, como actor clave en el ámbito de la movilidad, ha intensificado su labor de defensa de los derechos de los usuarios y promoción de la seguridad vial, reconociendo la necesidad de una acción conjunta para abordar los desafíos emergentes.

La homogeneización de las regulaciones de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) se ha convertido en un objetivo prioritario, dada la confusión y la incertidumbre que genera la diversidad de normativas municipales. La mejora de la infraestructura vial, con especial atención a la seguridad de los colectivos vulnerables, y la promoción de la formación en seguridad vial, tanto para conductores como para peatones y ciclistas, son elementos esenciales para reducir la siniestralidad.

La adaptación a los nuevos tipos de movilidad, como la conducción autónoma y la movilidad conectada, exige un marco normativo flexible y actualizado que garantice la seguridad y la convivencia de todos los usuarios de la vía. La protección de los usuarios vulnerables, con su creciente presencia en las vías urbanas, demanda una atención especial y medidas de seguridad específicas, como la creación de espacios seguros y la implementación de tecnologías de detección de peatones y ciclistas.

Además, el RACVN considera fundamental abordar el envejecimiento del parque automovilístico español, cuya edad media de 14,2 años según datos de ANFAC, plantea desafíos en términos de seguridad y emisiones. La implementación de políticas públicas que incentiven la renovación del parque, para garantizar una movilidad más segura y sostenible.

Nuevas normas de la DGT para 2025: tolerancia cero con el alcohol, más seguridad para motoristas y ciclistas

La Dirección General de Tráfico (DGT) planea introducir en 2025 una serie de modificaciones en la normativa de circulación que afectarán a todos los usuarios de la vía. El objetivo principal de estos cambios es mejorar la seguridad

vial y reducir el número de accidentes. Novedades que se prevé que entren en vigor a lo largo de 2025, aunque aún no se ha confirmado la fecha exacta.

Activismo y comunicación del RACVN



INFORME RACVN: BALANCE DEL AÑO 2024



Noticias | 31/10/2024

El Real Automóvil Club Vasco Navarro ha recurrido en los tribunales la Zona de Bajas Emisiones de Bilbao y hará lo mismo en San Sebastián



Eduardo Martínez, Directo Gerente del RAC Vasco Navarro lo explica en Radio 5 - Rne.

Activismo y comunicación del RAC Vasco Navarro: un portavoz de la movilidad y la seguridad vial

El RAC Vasco Navarro, con una trayectoria consolidada como referente en el ámbito de la movilidad, ha fortalecido su posición como un influyente vocero tanto a nivel regional como nacional. Su capacidad para suscitar debates constructivos, ejercer influencia en la opinión pública y establecer colaboraciones estratégicas con las autoridades ha sido determinante para su rol en la promoción de una movilidad segura, sostenible y eficiente.

Estrategias de comunicación y presencia en el debate público

El RAC Vasco Navarro emplea una variedad de herramientas de comunicación para articular su visión y propuestas. Las declaraciones de prensa y comunicados emitidos por la entidad se caracterizan por su rigor analítico y su enfoque constructivo, lo que los convierte en fuentes de información valiosas para los medios de comunicación y el público en general. En particular, la entidad ha ejercido una crítica fundamentada sobre la disparidad de criterios en la implementación de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), abogando por la necesidad de una normativa unificada y coherente que evite la confusión y facilite la adaptación de los ciudadanos. Asimismo, ha manifestado su preocupación por el envejecimiento del parque automovilístico, su-

brayando la importancia de implementar políticas públicas que incentiven su renovación y garanticen la seguridad vial.

La participación activa del RAC Vasco Navarro en foros y eventos especializados le permite compartir su experiencia, intercambiar ideas con expertos y contribuir a la búsqueda de soluciones innovadoras para los desafíos de la movilidad. La organización de eventos propios, relacionados con el mundo del motor, fortalece su visibilidad y le permite conectar con un público más amplio. La colaboración estrecha con los medios de comunicación, a través de la provisión de datos, análisis y testimonios, enriquece el debate público y contribuye a la formación de una opinión pública informada.

Compromiso con la seguridad y la sostenibilidad a través de acciones concretas

El RAC Vasco Navarro materializa su compromiso con la seguridad vial y la sostenibilidad a través de una amplia gama de actividades y acciones. Las campañas de concienciación, dirigidas a diversos colectivos de usuarios, buscan promover comportamientos responsables y reducir la siniestralidad. Estas campañas abarcan temas como el uso del cinturón de seguridad, la prevención de distracciones al volante y la protección de los colectivos vulnerables, como peatones, ciclistas y usuarios de vehículos de movilidad personal (VMP).

La entidad ofrece servicios de asesoramiento y asistencia a sus socios, brindándoles información y apoyo en materia de normativas, trámites y seguros. Asimismo, promueve activamente la movilidad sostenible, respaldando iniciativas y proyectos que fomentan el uso de vehículos eléctricos, la movilidad compartida y el transporte público eficiente. La larga trayectoria del RAC Vasco Navarro en la

organización de pruebas deportivas automovilísticas refleja su pasión por el mundo del motor y su compromiso con la promoción del deporte.

La implementación de la nueva aplicación para la detección de accidentes es un ejemplo del compromiso del RAC Vasco Navarro con la seguridad de los usuarios, aprovechando las nuevas tecnologías para mejorar la respuesta ante situaciones de emergencia. En definitiva, el RAC Vasco Navarro se ha consolidado como una voz influyente y un actor proactivo en la promoción de una movilidad segura, sostenible y eficiente, contribuyendo al bienestar de la sociedad.

El RAC Vasco Navarro despliega un amplio abanico de actividades y acciones, evidenciando un compromiso inquebrantable con la seguridad vial y la promoción de la sostenibilidad, ejes centrales de su misión institucional.

Fomento de la cultura de la seguridad vial a través de campañas de concienciación

El RAC Vasco Navarro reconoce la importancia de la educación y la sensibilización como herramientas fundamentales para reducir la siniestralidad vial. Con este propósito, la entidad despliega campañas de concienciación dirigidas a diversos colectivos de usuarios, desde conductores experimentados hasta peatones y ciclistas. Estas

campañas abarcan una amplia gama de temas, desde la promoción del uso del cinturón de seguridad y la prevención de distracciones al volante hasta la protección de los colectivos más vulnerables, como los niños, los ancianos y las personas con movilidad reducida.



Apoyo integral a los usuarios a través de servicios de asesoramiento y asistencia

El RAC Vasco Navarro se erige como un aliado indispensable para sus socios, ofreciendo servicios de asesoramiento y asistencia que abarcan desde la resolución de dudas sobre normativas y trámites administrativos hasta

el apoyo en la gestión de seguros y la asistencia en carretera. La entidad se esfuerza por brindar una atención personalizada y eficiente, adaptándose a las necesidades específicas de cada usuario.

Legado de pasión por el automovilismo a través de actividades deportivas

La larga trayectoria del RAC Vasco Navarro en la organización de pruebas deportivas automovilísticas refleja su arraigada pasión por el mundo del motor y su compromiso con la promoción del deporte. La entidad se esfuerza por

organizar eventos de alta calidad, que fomenten la participación y el disfrute de los aficionados al automovilismo, siempre velando por la seguridad de los participantes y el respeto al medio ambiente.

Innovación tecnológica al servicio de la seguridad vial

La nueva aplicación móvil desarrollada por el RAC Vasco Navarro para la detección de accidentes es un claro ejemplo del compromiso de la entidad con la innovación tecnológica al servicio de la seguridad vial. Esta aplicación

permite a los usuarios alertar de manera rápida y eficiente a los servicios de emergencia en caso de accidente, contribuyendo a reducir los tiempos de respuesta y salvar vidas.

Influencia y relevancia: un actor clave en la toma de decisiones

El RAC Vasco Navarro se ha consolidado como un actor de influencia sustancial en el panorama de la movilidad, trascendiendo su rol de mero observador para convertirse en un participante activo en la configuración de políticas públicas y en la promoción de una movilidad segura y sostenible. Su capacidad para generar un debate público informado, respaldado por datos y análisis rigurosos, le ha permitido establecerse como un interlocutor válido ante las administraciones públicas, los fabricantes de automóviles, las asociaciones de usuarios y otros actores relevantes del sector.

La actividad del RAC Vasco Navarro se traduce en una influencia tangible en la formulación de políticas públicas en materia de movilidad. Su participación activa en foros, congresos y eventos especializados le permite compartir su experiencia y conocimientos con otros expertos, contribuyendo al debate público y a la búsqueda de soluciones innovadoras. Sus declaraciones de prensa y comunicados, caracterizados por su claridad y contundencia, le permiten expresar su postura sobre temas de actualidad, como la disparidad en la regulación de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), el envejecimiento del parque automovilístico y la necesidad de proteger a los colectivos vulnerables.

La colaboración con los medios de comunicación es un pilar fundamental de la estrategia del RAC Vasco Navarro, que busca establecer un puente entre la información técnica y la opinión pública. Su capacidad para comunicar de manera clara y concisa lo convierte en una fuente de información valiosa para periodistas y profesionales de la comunicación. La entidad proporciona datos, análisis y tes-

timonios que enriquecen el debate público y contribuyen a la formación de una opinión pública informada.

El RAC Vasco Navarro materializa su compromiso con la seguridad vial y la sostenibilidad a través de una amplia gama de acciones concretas. Las campañas de concienciación sobre seguridad vial, dirigidas a diferentes colectivos de usuarios, buscan promover comportamientos responsables y prevenir accidentes. Estas campañas abordan temas como el uso del cinturón de seguridad, la prevención de distracciones al volante y la protección de los colectivos vulnerables.

Los servicios de asesoramiento y asistencia a los socios, la promoción de la movilidad sostenible y la organización de actividades deportivas son otras áreas de actividad del RAC Vasco Navarro, que busca ofrecer un apoyo integral a los usuarios de la vía. La nueva aplicación del RAC Vasco Navarro, diseñada para detectar accidentes, es un ejemplo de su compromiso con la innovación y la seguridad.

En definitiva, el RAC Vasco Navarro desempeña un papel esencial en la construcción de un futuro de movilidad más seguro, sostenible y eficiente. Su capacidad para generar un debate público informado, su influencia en la formulación de políticas públicas y su compromiso con la seguridad y la sostenibilidad lo convierten en un actor clave en el ámbito de la movilidad.



RAC
VASCO NAVARRO