

RAFAEL ESCAMILLA

PANORAMA AUTOMOVILISTA NACIONAL

MAS DE OCHO MILLONES DE VEHICULOS EXISTEN EN ESPAÑA

CUANDO el precio de los coches ha subido cuatro veces en menos de un año, logrando un porcentaje de aumento real superior al 40 por 100; cuando la gasolina —que ya tiene precio de fábula— amenaza con una nueva y espectacular subida; cuando, pese a esto, paradójicamente hay más demanda automovilista que nunca y los pedidos se almacenan y hasta guardan importantes turnos en las dependencias de casi todos los fabricantes..., nada mejor que echar una ojeada al panorama automovilista nacional. Nada mejor, en efecto, que conocer cómo está ese mundo que rodea a la industria del automóvil, y a su comercio, y que constituye, en suma, la gallina de los huevos de oro, que incomprensiblemente todos parecen querer aniquilar.

Parque nacional de vehículos

El parque nacional de vehículos lo componen, aproximadamente, unos ocho millones de unidades, entre camiones, autobuses, turismos, motocicletas y tractores. No se incluyen, por no matricularse, los ciclomotores ni, por supuesto, las bicicletas ni carros y caballos, que aunque no son automóviles, es decir, que no tienen movimiento propio a motor, forman parte del tráfico con todas sus consecuencias. Habida cuenta, pues, que España alcanza ya los treinta y seis millones de habitantes, quiere decirse que hay un vehículo por cada 4,5 habitantes. Un índice casi de lujo y casi inimaginable hace tan sólo unos años.

De esos casi ocho millones de vehículos, cinco y medio son turismos, con lo que el índice, por este concepto, viene a ser de un coche por cada 6,5 habitantes. Índice relativamente bajo en la relación con la mayoría

de los países europeos, por lo que los fabricantes tienen aún mucho por hacer en nuestro mercado.

La ciudad que más turismos posee es Barcelona, con el millón de vehículos, seguida de Madrid, con algunos miles menos. Pocos menos, pero menos al fin y al cabo. Le sigue Valencia, con algo más de trescientos mil; bastante por debajo ya, Vizcaya, Sevilla, Alicante, Baleares, Oviedo... La ciudad con menos autos dentro de la Península es Soria, con 12.100 coches, seguida de Guadalajara, con 12.500, y Teruel, con 13.500.

Permisos de conducir

Eterno problema este de los permisos de conducir y de sus exámenes, que titulan cada año a ochocientos mil conductores, de los que seiscientos mil son varones y el resto, doscientos mil—o lo que es igual, la cuarta parte—, son mujeres. Predomina, pues, el "machismo" en esto de los automóviles, aunque el porcentaje de integración de la mujer en este mundo va en progresión creciente, lo que hace augurar que si bien no llegarán a igualarse, en fecha no muy lejana andarán muy igualadas en participación.

Esta participación femenina en el mundo automovilista merece un comentario aparte. Digámos que de los casi doscientos mil permisos expedidos en el año a mujeres, la mayoría fueron de la clase B; pero que, sin embargo, se encuentran bastantes de la clase C—192 en total—, que, como se sabe, autoriza a conducir camiones, y algunos de los D, 31, y hasta de los E. De estos últimos, de los que autorizan remolques y autocares, sólo se concedieron siete el pasado año. De ellos, dos en Badajoz. De los 31 permisos D citados, cinco fueron expedidos en Oviedo, lo que demuestra la intervención de

la mujer en el transporte pesado por carretera en aquella zona montañosa y de difícil trazado de sus carreteras.

Todo esto hace que en España existan en la actualidad 8.700.000 permisos de conducir, aproximadamente, de los que 1.400.000 son licencias para ciclomotores. Permisos propiamente dichos son, por lo tanto, 7.300.000, de los que 6.100.000 corresponden a varones y el resto, 1.200.000, a mujeres. Se observará que, en el cómputo total, el porcentaje es más favorable al hombre, lo que es totalmente lógico, porque la irrupción de la mujer en la conducción es relativamente reciente. Y no debe olvidarse que de todos esos permisos concedidos hay cerca de dos millones que corresponden a personas con más de cuarenta y cinco años de edad.

Accidentes

Desde que en España se implantó la limitación de velocidad a cien kilómetros hora, el número de accidentes ha aumentado un poco en relación con años anteriores—quizás sea debido a que también aumentó el parque de vehículos y conductores—, pero disminuyó, en cambio, en gravedad de las víctimas. Y es lógico, porque por mucho que se quiera rebatir la idea de la limitación, los accidentes tienen peores consecuencias cuanto mayor es la velocidad a que se producen.

No han cuidado, no obstante, las marcas nacionales el capítulo de la seguridad, y nuestro país sigue siendo uno de los más trágicos en accidentes de automóvil. De las dos clases de seguridad que juegan en todo accidente, la activa y la pasiva, nuestros vehículos apenas han hecho otra cosa que limitarse a interpretar lo que les venía ya

dado, hecho, de sus correspondientes licencias extranjeras. Son, por otro lado, en su mayoría, coches utilitarios que por mucho que se esmeren no pueden ofrecer la seguridad pasiva, tras el accidente, de un coche compacto, resistente, sólido, que requiere mayor peso y, por tanto, mayor cilindrada.

No es de extrañar, por tanto, que sólo en un año, el último contabilizado, se hayan producido en España 62.123 accidentes con víctimas (97.801 víctimas en total, y de ellas, 4.487 muertos en el acto), mientras que accidentes con daños materiales solamente se han producido 30.613, lo que, en realidad, no corresponde a la seguridad de los autos implicados, sino más bien a la velocidad en que se produjeron los accidentes y también a la Providencia.

La ciudad donde mayor número de accidentes se producen y también la que arroja mayor número de víctimas es Barcelona, seguida muy de lejos por Madrid. Y esto es, en cierto modo, lógico, porque también es mayor el número de vehículos y conductores que la integran; pero algo hay de indisciplina en este juego trágico, porque la regla no obedece siempre al porcentaje de accidentes en relación al parque de vehículos.

Podríamos especificar aquí algo que puede resultar muy significativo y que, dentro de la truculencia del tema, puede aportar datos y consecuencias aleccionadoras, y es, en torno a los accidentes, los meses más trágicos, los días de la semana y hasta las horas de mayor peligrosidad para la conducción. Edad de los conductores implicados, sexo, condiciones físicas y psicológicas de los implicados, circunstancias externas, etc. Pero todo esto requiere mayor espacio y lo dejaremos para un próximo e interesante trabajo.