

Coches viejos para conductores nuevos - La Opinión de A Coruña

- La incorporación tardía de los jóvenes al mercado laboral y el encarecimiento del automóvil conducen a los noveles a vehículos mayores que ellos y cada vez más antiguos



Hugo, de 20 años, junto a su Peugeot 206 del año 2000, posa junto a Pablo, de 21 y con su Citroën Xsara del 98. | // MARTA G. BREA

coches,jóvenes,vehículos,mercado laboral

<https://www.laopinioncoruna.es/economia/2024/10/07/coches-viejos-conductores-nuevos-108994753.html>

Jorge Garnelo

Lunes, 07 octubre 2024

El gallego Hugo de Dios no es conductor novel ya, pero casi. Se sacó el carnet de conducir hace relativamente poco, en abril del año pasado, y entonces heredó el Peugeot 206 que ha pasado por buena parte de su familia y ya se consagra como toda una reliquia. Es un coche del 2000 que compró su abuela para estrenar y del cual durante mucho tiempo se adueñó su tío, forofo del mundo del auto y que en su juventud no desperdició la oportunidad de tunearlo. Seguramente ni el propio automóvil pensó que duraría tanto, acicalado hoy con los cristales de detrás pintados, la suspensión más baja o el tubo de escape modificado. Un coche que tras ello fue a parar a la madre de Hugo, después de que se estropease el suyo y al no necesitarlo ya su hermano, y que ahora le toca a Hugo. Y en definitiva, haciendo gala de todas las andanzas que ha dejado a lo largo de su historia, un coche mayor que Hugo.

La incorporación más tardía de las nuevas generaciones al mundo laboral, en parte por el bum universitario, y el descalabro de los precios de la industria del motor, ya sin entrar en la insostenibilidad económica del eléctrico, dibujan en la actualidad un escenario que hace 30 años, cuando la prioridad de muchos jóvenes era comprarse un coche con su primer trabajo, era inimaginable. El contexto inflacionista actual, en el caso de Galicia con los modelos diésel en el entorno de los 20.900 euros y con los gasolina en la franja de los 24.000, priva a muchos asalariados, por no decir a casi la totalidad de los estudiantes gallegos, de acceder a un coche nuevo propio.

Asimismo deja una estampa que cada vez es más habitual: la de ver a jóvenes más jóvenes que los coches que conducen. Coches de segunda, tercera, cuarta o quinta mano.

Hugo, de 20 años y con un vehículo que pronto cumplirá los 25, es solo un ejemplo. Con más de 380.000 kilómetros “bien vale todavía”, dice, al ser por ahora “inviabile” que se haga con uno diferente. “Hasta que se muera, con él a muerte”, asegura, y esboza una sonrisa recordando cómo fue la primera vez que lo condujo. “Al arrancarlo fui a poner primera, salí de donde lo tenía aparcado, y al meter segunda saltó la bola del cambio disparada. Mi padre, que iba conmigo, se empezó a reír; y yo con la bola en los pies pensando ‘¿pero qué pasa aquí?’ Estaba atado con una brida y se partió; son pequeñas cosas que cuando lo coges dos días seguidos ya sabes cómo funciona y no te das ni cuenta. Mi padre también me había comentado que los badenes los pasara despacito, porque la matrícula tenía un remache roto y si se soltaba la iba arrastrando por el suelo. Pero creo que eso era mentira y que me lo contaba para que fuera despacio”.

Más allá de este caso particular, los datos muestran una tendencia clara en lo que a la edad media del parque móvil se refiere. Galicia es la comunidad autónoma donde más ha envejecido el conjunto de los turismos en el último año, habiéndose incrementado su antigüedad en casi medio año hasta rozar los 16 y con un 71,3% de los modelos en circulación con edades superiores a los 10 años. Según la patronal de los concesionarios, Faconauto, “la debilidad del mercado automovilístico nacional, que en los últimos cuatro años ha estado por debajo del millón de unidades, perdiendo alrededor de 1,3 millones de matriculaciones, explica este empeoramiento imparable de la estadística”.

La tendencia actual ya no solo evidencia y acentúa que haya jóvenes con coches mayores que ellos en edad, sino también que esta brecha sea cada vez más pronunciada. También sirve para ilustrar esta situación el caso de Pablo Martínez, de 21 años y con un Citroën Xsara del 98 que forma parte de su legado familiar. Es un coche que estuvo parado bastantes años y la única opción para él ya que “comprar otro coche es prácticamente imposible en estos momentos”. El mayor problema en su caso es que cada poco tiempo tiene que arreglarle algo y consecuentemente gastar más. “Si son los frenos, si son las ruedas, si es la defensa que se despega... Es un coche de tantos años y tuvo tanto trote que es normal”, asume.

Matriculado primero en Barcelona y tras acumular varios años como coche de alquiler, su actual turismo fue comprado por unos amigos de sus padres que posteriormente se lo acabaron vendiendo. Ahora ronda los 270.000 kilómetros, le ha dejado tirado en alguna ocasión por los problemas de motor que acumula, y a la hora de pasar su última ITV no lo consiguió hasta la tercera. “A mí con que me lleve y tal, tampoco me quejo del coche”, remarca Pablo, pero “al final es arreglo, arreglo y arreglo”.

Sin duda una de las cuestiones de más calado en un contexto en el que los jóvenes no pueden permitirse un coche nuevo o moderno, rara avis entre las economías más modestas, es la seguridad; los coches viejos ya no es que necesiten más mantenimiento, es que también exponen más al riesgo a sus conductores. “El mismo siniestro con un vehículo de menos de cinco años te puede salvar la vida, saldrás ileso, mientras que con un vehículo antiguo tendrá graves consecuencias. En concreto, el riesgo de fallecer o resultar herido grave se multiplica por dos al comparar los accidentes

ocurridos con vehículos de 10 a 15 años de antigüedad, en relación con vehículos de menos de cinco años”, advirtió no hace mucho Pere Navarro, director general de la DGT, en una entrevista plasmada en el informe Arval Mobility Observatory 2024.

Arreglos, arreglos y arreglos