



REAL AUTOMÓVIL CLUB
VASCO NAVARRO

RAC

Movilidad
Motor
Viajes
Servicios

Nº 185 / JULIO 2020
www.racvn.net
902 343 435



En memoria
de los fallecidos
por COVID-19

ENTREVISTA AL
PRESIDENTE DEL
RAC VASCO NAVARRO

EL ESTACIONAMIENTO
REGULADO DURANTE
EL ESTADO DE ALARMA

RUTAS DE PROXIMIDAD

DE LAGUARDIA A ORDUÑA, DONDE NACEN LOS RÍOS
COMARCA DEL MATARRAÑA, PUEBLOS CON CARÁCTER
EN EL NORESTE DE TERUEL

Deportividad con etiqueta ECO.

Hyundai TUCSON Híbrido N Line | 48V

N Line



Por suerte, en el deporte, como en la vida, cuanto más te esfuerzas, mejores resultados obtienes. Lo mismo le pasa al Nuevo Hyundai Híbrido 48V. Que ahora, por suerte, también lo tienes con acabado deportivo N Line. Con él podrás disfrutar de todos los avances en equipamiento y rendimiento, así como de un diseño muy deportivo, inspirado en los modelos "N" de Hyundai. Deportividad con etiqueta ECO... Eso sí que es suerte, ¿no te parece? ¿A qué esperas? Estás de suerte. El coche que deseas puede ser tuyo.



Con etiqueta ECO.

 **HYUNDAI**

5 ANOS DE GARANTÍA SIN LÍMITE DE KM

Gama Hyundai TUCSON: Emisiones CO₂ (gr/km): 151-198 Consumo mixto (l/100km): 5,6-8,1. Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP. Emisiones CO₂ (gr/km): 113-175 obtenidas según el ciclo NEDC correlado.

Modelo visualizado: Tucson N Line. La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje ofrecida por Hyundai Motor España S.L.U a sus clientes finales es sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originalmente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es



EDITOR

REAL AUTOMÓVIL CLUB VASCO NAVARRO
PASEO DE LOS FUEROS, 4.
20005 SAN SEBASTIÁN-DONOSTIA
TEL.: 943 43 08 00 FAX: 943 42 91 50

PRESIDENTE

PEDRO MARTÍNEZ DE ARTOLA

DIRECTOR GERENTE

EDUARDO MARTÍNEZ

DEPÓSITO LEGAL BI-788-1987

Este ejemplar se entrega gratuitamente a todos los socios del RAC Vasco Navarro. La revista Club no comparte necesariamente las opiniones firmadas por los colaboradores. Prohibida la reproducción literaria o gráfica por el medio que sea, sin la autorización expresa del RACVN.

OFICINAS DEL CLUB:

ÁLAVA-ARABA

MICAELA PORTILLA, 2.
01008 VITORIA-GASTEIZ.
TEL.: 945 14 65 90 FAX: 945 13 47 37

GUIPÚZCOA-GIPUZKOA

FUEROS, 4.
20005 SAN SEBASTIÁN-DONOSTIA.
TEL.: 943 43 08 00 FAX: 943 42 91 50

NAVARRA-NAFARROA

SANCHO EL FUERTE, 29.
31007 PAMPLONA-IRUÑA.
TEL.: 948 26 65 62 FAX: 948 17 68 83

VIZCAYA-BIZKAIA

HURTADO DE AMÉZAGA, 3. BILBAO-BILBO.
TEL.: 944 10 66 22 FAX: 944 70 25 89

HORARIOS OFICINAS:

DE SEPTIEMBRE A JULIO, DE 9.00 A 18.30 Y
LOS VIERNES DE 9.00 H A 14.30 H. AGOSTO,
DE LUNES A VIERNES DE 8.30 A 14.30 H.



Tiraje de este número:
17.000 ejemplares
(A la espera de confirmación
control OJD)

WWW.RACVN.NET

INFORMACIÓN GENERAL
902 34 34 35

ASISTENCIA 24 HORAS
902 106 116

CONSULTAS O SUGERENCIAS
racvn@racvn.net

Síganos en:

Facebook Twitter

12



36



16



50



Sumario **JULIO** 2020

04 Editorial

Panorama

06 Medallas históricas

08 Socio del mes: Harkaitz Millán

10 Coche del socio: Porsche 911 Targa de Josta Martínez

12 Entrevista a Pedro Martínez de Artola, presidente del RAC Vasco Navarro

Movilidad

16 La OTA durante el estado de alarma

18 Sobre el coronavirus

20 Coronavirus y transporte privado

22 Próximos cambios en la normativa de Tráfico

24 Mantenimiento del aire acondicionado

26 Efectos de la velocidad en los conductores

28 Las señales de circulación

30 Atropello de animales en vías públicas

32 Claves del plan renove en Euskadi

Motor

33 Nuevo SEAT León y Hyundai Santa Fe

34 BMW Serie 5, Ford Kuga, gama electrificada de Kia y e-C4

35 Volkswagen T6.1, Citroën C3, Opel Zafira-e y gama eléctrica de Peugeot

36 Hyundai Ioniq

38 'Hill-Holder', ayuda en pendiente

Motorsport

40 Entrevista a Ángel Gurrutxaga, presidente de la Federación Vasca de Automovilismo (EA-FVA)

41 Entrevista a Enrique Zabala Montero, presidente de la Federación Navarra de Automovilismo

42 Xavier Arzamendi, director deportivo del RACVN

44 Artículo de Rafa Marrodán: un mundial atípico

Viajeros

48 Ruta de Laguardia a Orduña

50 Ruta por la comarca del Matarraña

Servicios RACVN

54 Club de Ventajas 58 Descuentos directos para el socio 62 Seguros para vehículos clásicos 64 JAF Fernández, en Vespa por un mundo mejor, y Asamblea 2020 (fecha pendiente) 66 Adaptación de la Campaña de Verano 2020 a la situación causada por el COVID-19 y acuerdo del RACVN con el Museo San Telmo para renovar el depósito de un cartel de Eduardo Lagarde



PEDRO MARTÍNEZ
DE ARTOLA
PRESIDENTE / LEHENDAKARIA

Ante todo, el saludo más afectuoso de la Junta Directiva y de este Presidente del REAL AUTOMÓVIL CLUB VASCO NAVARRO para todos sus socios.

Quiero trasladar el más sentido pésame a todos aquellos que han perdido un ser querido por motivo de la epidemia del coronavirus que hemos sufrido y seguimos todavía sufriendo. Sentimos profundamente su fallecimiento.

Quiero también agradecer a tantos socios los servicios que han prestado a la comunidad (taxistas, médicos, transportistas, enfermeros, etc.), anteponiendo su deber y profesionalidad al contagio y riesgos, con un ejemplo imposible de agradecer como se merecen.

No obstante, la vida sigue. Hay que sobreponerse a esta epidemia y proseguir teniendo en cuenta que todavía el riesgo sanitario no ha terminado.

En esta recuperación debemos tener en cuenta la responsabilidad de todos y cada uno para que, cumpliendo con las normas sanitarias, dicha recuperación sea efectiva en el tiempo más rápido posible, y se evite un nuevo rebrote.

El Club, durante todo este tiempo, ha seguido manteniendo su actividad y prestando sus servicios y asistencia a todos los socios que lo han necesitado.

Ha supuesto un formidable esfuerzo tanto del Club como de sus empleados, cuya disposición este Presidente agradece vivamente pues se han mantenido al pie del cañón no obstante ser tan difíciles las circunstancias.

La epidemia ha demostrado la utilidad del automóvil para el traslado de las personas. Ha resultado ser el medio más seguro para poder circular y viajar, evitando el contagio.

Así ha sido reconocido por la mayoría de los especialistas; y, para nosotros, un club de automovilistas, es una satisfacción ese reconocimiento.

Es un reconocimiento que contradice los ataques que desde organismos privados y públicos se han venido dirigiendo últimamente contra el uso del automóvil, muchas veces con razones vacías de argumentos.

Vemos también que, ante las consecuencias derivadas de esta epidemia que afectan al ámbito económico/empresarial (por ejemplo, la deslocalización de Nissan de Barcelona), responsables políticos, sociales y económicos se han llevado las manos a la cabeza ante la ruina económica que supone –muy especialmente, para el País Vasco y Navarra– la desaparición de fabricantes de automóviles.

La dependencia de la industria vasca y navarra (y, por lo tanto, de la economía de dichos territorios) del sector de la automoción es indudable.

No solo por la fabricación de vehículos (Mercedes y Volkswagen) sino por la fabricación y suministro de componentes para la automoción, y de máquina herramienta destinada a dicha actividad industrial, que suponen un renglón importantísimo en nuestra economía.

Es ahora, que se ven las orejas al lobo, cuando los poderes públicos y organismos sociales reaccionan en favor del mantenimiento de nuestras fabricas de automoción. Véanse las últimas declaraciones de nuestros dirigentes políticos y económicos autonómicos ante el cierre de Nissan en Barcelona.

Bien está que ahora se apliquen en corregir la desidia y cambiar la oposición que antes mostraron.

No obstante vemos, sorprendidos, como organismos como los ayuntamientos de las capitales vascas y navarras, gobernados en muchos casos por las mismas “sensibilidades” que los que gobiernan las comunidades respectivas, mantienen una lucha frontal contra la utilización del automóvil en sus ciudades y un afán desmedido para eliminarlo de su panorama urbano.

¿Llegará alguna vez la sensatez?

Les reitero lo mejor para esta recuperación tras el azote de la epidemia y les hago un llamamiento a su responsabilidad personal para lograrlo en libertad.

Lehenik eta behin, agur bero bat Zuzendaritza Batzordearen eta REAL AUTOMÓVIL CLUB VASCO NAVARROko presidentearen izenean bazkide guztiei.

Doluminak eman nahi dizkiet pairatu dugun eta oraindik pairatzen ari garen koronabirusaren epidemia hau dela-eta pertsona maiteren bat galdu duten guztiei. Asko sentitzen dugu haien heriotza.

Halaber, eskerrak eman nahi dizkiet hainbat bazkideri (taxi-gidariak, medikuak, garraiolariak, erizainak, etab.) komunitateari eman dioten zerbitzuarengatik, beren eginbeharra eta profesionaltasuna kutsaduraren eta arriskuen aurretik jarri baituzte. Eredugarri izan dira, eta zaila da merezi duten beste eskertzea.

Alabaina, bizitzak aurrera jarraitzen du, epidemiari aurre egin behar diogu eta aurrera egin, kontuan izanik oraindik ez dela amaitu osasun-arriskua.

Susperraldi honetan, guztiok erantzukizunez jokatu behar dugu, osasun-arauak betez, susperraldi hori eraginkorra izan dadin ahalik eta azkarrena, eta berragertzerik izan ez dadin.

Klubak, denbora honetan guztian, bere jarduerari eutsi dio, eta zerbitzuak eta laguntza ematen jarraitu du halakorik behar izan duten bazkide guztiei.

Ahalegin handia egin behar izan dute, bai klubak, bai klubeko langileek. Presidenteak eskerrak ematen dizkie, erne eta tinko aritu baitira nahiz eta egoera zaila izan.

Epidemiak erakutsi du autoa baliagarria dela pertsonak lekuz aldatzeko. Zirkulatzeko eta bidaiatzeko garraio biderik seguruenak izan da, gaitza kutsatzea saihesteari dagokionez.

Hala aitortu dute aditu gehienek, eta guretzat, auto-gidarien klub batentzat, pozgarria da aitortpen hori.

Aitortpen hori erakunde pribatu eta publikoek azkenaldian autoaren erabileraren aurka egin izan dituzten eraso sarri argudiorik gabeen kontrakoa da.

Halaber, epidemia honek alor ekonomikoan eta enpresen alorrean eragin dituen ondorioen aurrean (adibidez, Bartzelonako NISSAN deslokalizatzea) ikusi dugu nola aztoratu diren arduradun politiko, sozial eta ekonomikoak auto-fabrikatzaileen desagerpenak —bereziki, Euskadin eta Nafarroan— eragin dezakeen hondamendi ekonomikoagatik.

Euskadiko eta Nafarroako industriak (eta, beraz, lurralde horietako ekonomiak) automobilgintzarekiko duen mendekotasuna ukazina da.

Ez soilik ibilgailuen fabrikazioagatik (Mercedes eta Volkswagen), baizik eta automobilgintzarako eta industria-jarduera horretara bideratutako makina-erremintako osagaien fabrikazioagatik eta hornikuntzagatik, oso garrantzitsuak baitira gure ekonomian.

Orain, arriskuez ohartu direnean, botere publikoek eta erakunde sozialak gure automozio-fabrikak mantentzearen aldeko adierazpenak egiten hasi dira. Ikusi, adibidez, nolako adierazpenak egin zituzten gure agintari politiko eta ekonomiko autonomikoek Bartzelonako NISSAN itxiko zela iragarri zenean.

Bazen garaia utzikeria zuzentzen eta lehen azaldutako autoen aurkako jarrera aldatzen hasteko.

Hala ere, harrituta gaude Euskadiko eta Nafarroako hiriburu eta udalek, kasu askotan beren erkidegoak gobernatzen dituzten “sentsibiltate” bereko agintariak izanda, nola egiten duten beren hirietan autoa erabiltzearen aurka eta zer ahalegin handi egiten duten autoak hiritik kentzeko.

Noiz iritsiko ote da zentzutasuna?

Berriro ere onena opa dizuet epidemiaren astinduaren ondorengo susperraldi honetarako, eta erantzukizunez jokatzeko deia egiten dizuet susperraldia askatasunean lor dezagun.

ALGUNAS ELABORADAS POR HENRI TETERGER PARA EL RACVN

Medallas históricas para los ganadores de Lasarte

EN UNA PRUEBA AUTOMOVILÍSTICA CUENTAN LA ORGANIZACIÓN, LAS INSTALACIONES, EL TRAZADO, LOS MECÁNICOS, LOS BÓLIDOS, EL PÚBLICO Y, EVIDENTEMENTE, LOS PILOTOS. EL RECONOCIMIENTO A LOS VENCEDORES SE MANIFIESTA DE DIFERENTES FORMAS; UNA DE ELLAS, LAS MEDALLAS. FOTOS SARA SANTOS



1923



1924



1926



1927



1928



MEDALLA LINDBERGH, 1927

El RACVN, organizador de las pruebas del Circuito de Lasarte en los años 20 y 30 del siglo pasado, cuenta en su colección con una serie de medallas conmemorativas. Estas medallas se entregaban a los participantes en las pruebas automovilísticas que tuvieron lugar en el mítico trazado entre 1923 y 1935. En tres de ellas (1926, 1927 y 1928) aparece la inscripción “H. TETERGER EDITEUR”.

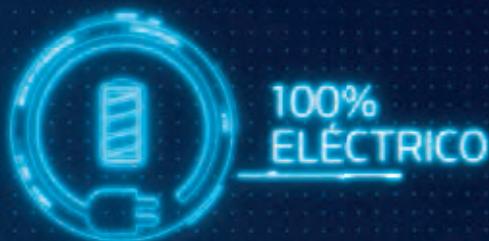
Henri Teterger perteneció a una importante familia de joyeros franceses y los directivos del RACVN de la época tuvieron el buen gusto y los contactos de elegir a uno de los mejores profesionales para encargarle las medallas a los participantes. Algunas de sus creaciones, medallas conmemorativas y honoríficas, se encuentran en diferentes museos del mundo. Entre ellas, varias relacionadas con la Primera Guerra Mundial, como las emitidas en reco-

nocimiento a la labor de la *Association des Dames Françaises* o a la participación del ejército norteamericano. Entre las conmemorativas cabe mencionar la medalla dedicada al vuelo sin escalas entre las ciudades de Nueva York y París, realizado por Charles A. Lindbergh en 1927. Ejemplares de esta medalla pueden encontrarse en la colección del Museo Nacional del Aire y del Espacio de Washington y en el Museo de Arte de la Universidad de Princeton. ■



En Kia, tú eliges lo que conduces.

#GOelectric



The Power to Surprise

#electrificate

Kia te ofrece todas las tecnologías en una amplia gama de modelos, tanto en electrificación como en combustión de bajas emisiones. Así, sea cual sea el tipo de motorización que busques, en Kia lo encontrarás.

Red de Concesionarios Kia de Euskadi y Navarra www.kia.com

*Consultar manual de garantía Kia.



“La cultura es la expresión de lo que somos y cómo lo proyectamos”

EL DIPUTADO DE CULTURA, COOPERACIÓN, JUVENTUD Y DEPORTE DE LA DIPUTACIÓN FORAL DE GIPUZKOA, EL SOCIO DEL CLUB **HARKAITZ MILLÁN**, NO HA PODIDO TRABAJAR LO DESEADO EN SU NUEVO CARGO LOS PASADOS MESES, PERO YA ESTÁ AL CIEN POR CIEN. POR JI VIEDMA, FOTOS SARA SANTOS.

TRAYECTORIA PROFESIONAL

HARKAITZ MILLÁN ES DONOSTIARRA. LICENCIADO EN HISTORIA POR LA UNIVERSIDAD DEL PAÍS VASCO. FUE CONCEJAL DEL AYUNTAMIENTO DE SAN SEBASTIÁN DE 2003 A 2007; TRABAJÓ COMO PROFESOR DE HISTORIA, HISTORIA DEL ARTE Y GEOGRAFÍA EN BACHILLERATO ENTRE 2007 Y 2015; Y FUE DIRECTOR DE BASQUETOUR ENTRE 2016 Y 2020.

Juan I. Viedma. Con lo sucedido estos últimos meses, ¿cómo ha llevado esta época de pandemia?

Harkaitz Millán. En lo personal, bastante bien, pues no he tenido nadie que haya enfermado en el círculo cercano. Además, el confinamiento siempre da ocasión a parar, pensar y reflexionar que, en un mundo en el que todo es tan inmediato, rápido y a veces irreflexivo, nunca está mal. En lo profesional, sin embargo, empezar con una nueva responsabilidad en una situación como esta no ha sido fácil.

J.I.V. ¿Ha sido un cambio importante pasar de dirigir Basquetour a ser diputado de Cultura?

H.M. La cultura en todas sus distintas manifestaciones es una forma de expresión de lo que somos y, por tanto, también de lo que proyectamos a aquellos que nos visitan. En

este sentido, nunca he entendido el turismo como un elemento dissociado de las expresiones culturales de una sociedad. El turismo es una forma de enriquecerse mutuamente y, por tanto, también un intercambio cultural. En cuanto a la responsabilidad práctica, sí ha sido un cambio importante por tener ahora más tareas entre manos, pero también mayores retos. Además de Cultura, en mi departamento también trabajamos las áreas de Cooperación, Juventud y Deportes, que son todos ámbitos de gran impacto social. Me siento cómodo en la labor de reivindicar la presencia fundamental de la cultura, el deporte, la cooperación y solidaridad, o las políticas de juventud en las prioridades públicas. Todas resultan fundamentales en el desarrollo social de sociedades abiertas y modernas como la nuestra.

“Piztu Kultura es el plan de choque de cuatro millones de euros que hemos diseñado para **hacer frente a los efectos de la pandemia** en la cultura”

J.I.V. Toda la sociedad lo ha pasado mal, y la cultura también. ¿Hay algún segmento de la cultura que lo ha pasado peor?

H.M. Pues lo más duro ha sido para todos aquellos sectores que su actividad es colectiva o con público, pues son los que han sufrido restricciones y/o cancelaciones. En general, es un sector con personas que trabajan en situación intermitente y bastante precaria. Músicos, actores, profesionales del baile, etc. Ellos son los que se han llevado la peor parte.

J.I.V. ¿Cree que pueden cambiar los usos culturales de los gipuzkoanos?

H.M. Todavía me parece pronto para afirmar que las costumbres van a cambiar. Creo que la gente quiere regresar en la medida de lo posible a la normalidad lo antes que podamos, pero debemos ser prudentes y responsables. Ha habido un aumento del consumo cultural ‘on line’ y también más experiencias no presenciales. Esta tendencia es interesante pero hay que estar vigilantes pues no podemos pretender que los creadores sigan haciendo su trabajo pero se difunda todo de manera gratuita. A nadie se le puede pedir que trabaje gratis.

J.I.V. Han prometido ayudas. ¿Qué es “Piztu Kultura”?

H.M. “Piztu Kultura” es el plan de choque de cuatro millones de euros que hemos diseñado para hacer frente a los efectos de la pandemia en el ámbito cultural. Comprende ayudas a trabajadores autónomos, iniciativas en el campo del patrimonio, ayudas a la creación de proyectos y a su



difusión, un “bono cultura” extraordinario para comprar literatura, y medidas para impulsar el mecenazgo como fuente de financiación de propuestas culturales, entre otras acciones. No es la solución a los problemas estructurales del tejido cultural pero sí esperamos que sea un alivio y una muestra clara del apoyo a la cultura desde la Diputación Foral de Gipuzkoa.

J.I.V. Como socio del Club, ¿cómo valora el papel del RAC Vasco Navarro en sus diferentes campos de actuación?

H.M. El RACVN es una institución veterana, reconocida y con sensibilidad en el ámbito del patrimonio. Gipuzkoa cuenta con una gran tradición en el mundo del motor y el RACVN es protagonista de esa historia. En este sentido, creo que podremos encontrarnos en el camino para preservar e impulsar este campo. ■

TRAS OSTENTAR VARIOS CARGOS, HARKAITZ MILLÁN ES **MIEMBRO DE LA EJECUTIVA GIPUZCOANA DEL PSE-EE**, DONDE OCUPA LA SECRETARÍA DE CULTURA Y EUSKERA.

“Disfruto mucho de este ‘todo atrás’”

NUESTRO SOCIO ‘JOSTA’ MARTÍNEZ ESTÁ ENCANTADO CON SU **PORSCHE 911 TARGA** DE 1971 DESDE QUE SE INICIARA EN LOS RALLYES DE REGULARIDAD. LE PARECE UN “JUGUETE” ÁGIL Y DIVERTIDO EN TODO MOMENTO. TEXTO: JIVIEDMA, FOTO: SARA SANTOS.



MODELO
PORSCHE 911 TARGA
AÑO
1971
MOTOR
TRASERO 6 CILINDROS
2.341 CC
POTENCIA
130 CV

“A finales de los 90 –junto a mi mujer, Mónica Lacar, y de la mano de la escudería Oiz– nos iniciamos en los rallyes de regularidad con un bonito pero poco potente Volkswagen Karmann Ghia. La búsqueda de un vehículo clásico más potente culminó en 2002 en A Coruña, donde dimos con este Porsche 911 Targa”, recuerda ‘Josta’ Martínez. En septiembre de 1963, Porsche presentó en el IAA de Fráncfort el sucesor del Porsche 356: el Porsche 901. Un año más tarde, a partir de 1965, comenzó la producción en serie del modelo que poco después pasaría a denominarse “911”. Inicialmente, solo se fabricó en versión coupé y contaba con una carrocería autoportante e impulsada por un nuevo motor bóxer de seis cilindros y 2,0 litros que, al principio,

alcanzaba los 130 CV de potencia. A partir de 1967, el 911 también se comercializó en la versión llamada “cabriolet de seguridad” (Targa), con arco antivuelco fijo y techo plegable extraíble.

Josta nos comenta que “hoy en día, cualquier utilitario tiene 130 CV pero visto en su contexto de 1971, competía con el R8, el Seat 1430, el Simca 1000 y otros que rondaban los 50 CV. Por otro lado, la ausencia de ayudas electrónicas, su bajo peso o su configuración ‘todo atrás’ hacen del coche un juguete extremadamente ágil y divertido, que dibuja una continua sonrisa a quien se pone a sus mandos. Muchos comentan que llevan en su ADN la esencia de tal o cual vehículo, yo presumo de llevarlo en el DNI: Josta Martínez XX XXXX 911 W”. ■

ACUNSA Y CLÍNICA UNIVERSIDAD DE NAVARRA:

LO MEJOR EN SALUD A SU ALCANCE



ACUNSA OFRECE A LOS SOCIOS DE RACVN DOS MODALIDADES DE PÓLIZA CON COBERTURAS Y CONDICIONES ESPECIALES E IMPORTANTES OFERTAS DE CONTRATACIÓN.

● ACUNSA:

Una Compañía de salud diferente:

- ~ **No penaliza a sus asegurados** cuando enferman, manteniendo tarifas constantes, independientemente del uso de la póliza.
- ~ **Publican sus precios**, por lo que todos los asegurados saben cuál va a ser la evolución de su tarifa con el paso de los años.
- ~ Garantizan la **continúa actualización** de sus coberturas con nuevos avances médicos.

Pólizas de salud con coberturas únicas:

- ~ **Alternativas terapéuticas** no convencionales que ayudan a alcanzar **mayores niveles de supervivencia** y curación.
- ~ Garantizan **pruebas y tratamientos** que, por su complejidad y coste, **no están cubiertas por otras compañías de seguros** de salud:
 - Inmunoterapia contra el cáncer
 - Cirugía robótica completa
 - Trasplantes
 - Cirugía del Parkinson...

Dos modalidades de póliza:

- ~ **Póliza Confort.** La póliza más completa del mercado con cuadro médico nacional.
- ~ **Póliza de Alta Especialización.** Garantiza el tratamiento médico y quirúrgico de las patologías de más difícil curación.
Apropiada para completar otros seguros de salud que no den cobertura en Clínica Universidad de Navarra.

*** Única compañía que ofrece en todas sus pólizas los últimos avances médicos y las coberturas más completas en Clínica Universidad de Navarra en Pamplona y Madrid**



SEGUROS DE SALUD
ACUNSA
CLÍNICA UNIVERSIDAD
DE NAVARRA

DESCUBRA OTRA FORMA DE HACER MEDICINA,
OTRA FORMA DE ASEGURAR SU SALUD



RAC
VASCO NAVARRO



ENTREVISTA AL PRESIDENTE DEL RACVN

“El transporte privado es fundamental para el desarrollo de la vida cotidiana”

PEDRO MARTÍNEZ DE ARTOLA ES PRESIDENTE DEL RAC VASCO NAVARRO (RACVN) DESDE 2008. DESDE ENTONCES, MUCHO HA CAMBIADO EL MUNDO DEL AUTOMÓVIL Y TODO LO QUE LE RODEA, MÁS DESPUÉS DEL COVID-19. A SOLO TRES AÑOS DEL CENTENARIO DEL CLUB, REPASAMOS LA ACTUALIDAD GENERAL DE LA MOVILIDAD. POR REDACCIÓN RACVN. FOTOS: SARA SANTOS.

RACVN. La movilidad urbana ha ido cambiando y, en algunos casos, el coche estaba perdiendo terreno. Sin embargo, después del COVID-19 se ha puesto de manifiesto la importancia de la movilidad personal.

Pedro Martínez de Artola. El automóvil se ha mostrado en esta época de confinamiento como el medio de transporte más seguro desde el punto de vista sanitario porque ayuda a evitar el contagio, y se ha reconocido públicamente dicha ventaja con respecto al transporte público. El transporte privado es hoy fundamental para el desarrollo de la vida cotidiana, de los traslados personales y de trabajo. No solo lo tenemos que defender Automóviles Club

como el RACVN, sino que debe ser defendido por los estamentos oficiales.

RACVN. ¿Habrán quizás, por esa ventaja, un repunte en las ventas de automóviles?

PMdA. Debería ser un dato importante para el repunte de las ventas, pero sobre todo para la imagen del automóvil, porque se ha generado un ambiente contrario en algunos sectores políticos al señalar al automóvil, de combustión o no, como gran enemigo del ciudadano.

RACVN. El RACVN se posicionó durante la pandemia a favor de mantener las zonas de aparcamiento OTA gratuitas en las ciudades para facilitar la movilidad, pero la respuesta no ha sido positiva en todos los casos.

“Hay que buscar una manera de coordinar una **circulación ágil de bicicletas y automóviles**, para que ambos puedan circular por zonas propias sin riesgo”



PMdA. Con motivo del confinamiento, la circulación por las ciudades se ha restringido de manera casi absoluta, solo podía circular personal imprescindible, que muchas veces provenía de zonas de fuera del centro de las ciudades. Por su propia seguridad y por la falta de otros medios de transporte, necesitaban trasladarse con su automóvil. Esas personas, servidores públicos, no debían someterse a una limitación cuando no era necesario porque apenas se utilizaban las vías públicas. Por lo tanto, desde el RACVN solicitamos que se suspendiera la OTA. Hubo ayuntamientos que lo aceptaron, otros que les costó asumirlo y algunos que enseguida decidieron volver a recaudar.

RACVN. El Club presentó un informe de la movilidad en San Sebastián sobre el “caos circulatorio” del pasado verano y cuestionó algunas decisiones del Ayuntamiento.

PMdA. Auguramos que, una vez pasado el periodo de confinamiento, si se volvía a la misma circulación del verano pasado volvería también el caos. Hay una obsesión por la utilización de ‘bidegorris’ (carriles bici) y un aumento de zonas de peatonalización que están fuera de lugar. A nuestras propuestas respondieron que no estaban dentro de las políticas actuales de la corporación. Pero seguiremos denunciando lo que no funciona; es nuestra obligación.

RACVN. Hablando de los ‘bidegorri’... Proliferan no solo en San Sebastián sino en todas

las ciudades vascas y navarras, y la bicicleta ha pasado a convertirse en vehículo en muchos casos preferente. ¿Cómo ve la convivencia entre bicicleta y coche?

PMdA. La veo muy bien. Yo he visto desde pequeño cómo convivían bicicletas y coches. Ahora hay más densidad de población, más vehículos ocupando las mismas calzadas, y tenemos que buscar una manera de coordinar una circulación ágil de ambos vehículos, y que ambos puedan circular por zonas propias sin riesgo. Eso nos lleva a que cuando hay ‘bidegorris’ y hay calzadas de automóviles, las bicicletas deben ir exclusivamente por sus carriles, no como pasa actualmente, que muchos ciclistas van por donde les parece bien, sin cumplir las normas, que son por su seguridad y la de los demás. ¿Para qué nos hemos gastado el dinero en los ‘bidegorris’? Deberían hacerse por los lugares lógicos, como en las calles más amplias, y en general donde se pueda. La urbanización de la ciudad debe tener en cuenta todas las circunstancias.

RACVN. Otro vehículo que ha multiplicado su presencia en las ciudades es el patinete eléctrico, con controversia incluida respecto a la claridad en las normativas que regulan su uso.

PMdA. Estamos esperando a que la DGT dicte una normativa general para la utilización de estos vehículos de movilidad personal. Los patinetes deben circular por los >

JORNADAS DE MOVILIDAD

EL RACVN CONVOCA ANUALMENTE EL ENCUENTRO CIUDADANO CON LA MOVILIDAD, CON TEMAS DE ACTUALIDAD EN MOVILIDAD Y SEGURIDAD, Y LA PRESENCIA DE ESPECIALISTAS RECONOCIDOS EN SU MATERIA Y REPRESENTANTES DE LAS ADMINISTRACIONES. “LA FINALIDAD DE LAS JORNADAS ES PRESENTAR A LA OPINIÓN PÚBLICA Y A LOS EXPERTOS LAS DIVERSAS CIRCUNSTANCIAS EN LAS QUE SE DESARROLLA LA UTILIZACIÓN DE LOS VEHÍCULOS A MOTOR Y EL APROVECHAMIENTO DE ESTOS EN LA VIDA COTIDIANA PARA DAR SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO Y DE MERCANCÍAS, OCIO Y TRASLADO DE PERSONAS CON LOS DEMÁS ACTORES DE LA VIDA EN LAS CIUDADES (PEATONES, CICLISTAS, MOTORISTAS) Y SU TRASCENDENCIA PARA EL DÍA A DÍA. OBTENEMOS ENSEÑANZAS ENRIQUECEDORAS. ESTE AÑO, A PESAR DE LA SITUACIÓN, ESPERAMOS PODER REALIZARLAS PRESENCIALMENTE, PORQUE SON MÁS VIVAS Y LLEGAN MÁS AL CONOCIMIENTO DE LAS PERSONAS”.

> ‘bidegorris’, a una velocidad como las bicicletas, y que asuman su responsabilidad: vayan con casco, tengan un seguro adecuado y no incidan ni en las zonas peatonales ni en las zonas de circulación de automóviles. Pero es una modalidad que nos parece adecuada.

RACVN. En zonas urbanas –por ejemplo, la mayor parte de calles de Bilbao– se ha aplicado una velocidad máxima de 30 km/hora, ¿cómo valora el resultado?

PMdA. Las calzadas son para que circulen los automóviles y a una velocidad de 50 km/h, como está establecido, pero la proliferación de zonas 30 me parece excesiva. No puede hacerse de la ciudad un embotellamiento constante con todo el mundo enfadado y aumento la contaminación. Hay que buscar la máxima agilidad y las calzadas no se tienen que convertir en zonas peatonales. En la urbanización de las ciudades tienen que fijarse zonas peatonales de disfrute, como los grandes parques que hay en nuestras ciudades. Hay que evitar un gran colapso.

RACVN. Los nuevos sistemas de propulsión (eléctricos, híbridos, enchufables, de hidrógeno) se proponen como la alternativa definitiva a los vehículos de combustión, ¿hay que tener prisa en esa transición?

PMdA. El mantra del coche eléctrico está promocionado por los que no les gusta el coche. Hay mucha gente que opina sin tener ni idea de movilidad ni de ingeniería. Si puede haber una nueva energía, sea eléctrica, de hidrógeno, de gas, ya llegará, no hay que adelantarse. Parece que empieza a coger fuerza como fuente de energía el hidrógeno, como el caso de Repsol en Petronor. Vamos a dejar que la energía se desarrolle. Y, desde el punto de vista industrial, no vamos a prejuzgarla. Se está desarrollando nueva tecnología de los motores a combustión tradicionales diésel y gasolina, que ha permitido reducir notablemente las emisiones.

RACVN. Hablando de la situación de la industria del automóvil, el RACVN



“La **urbanización de la ciudad** debe tener en cuenta todas las circunstancias”

ha manifestado su preocupación por este tema, sobre todo después del anunciado cierre de la fábrica de Nissan en Barcelona y de las negras nubes que se ciernen sobre otras fábricas de automóviles.

PMdA. Es tremendamente preocupante porque el Producto Interior Bruto (PIB) de España descansa, en gran medida, de manera directa o indirecta, junto con el turismo, en el mundo del automóvil. No tenemos una marca propia, dependemos de fabricantes externos que han instalado aquí sus cadenas de montaje y que dan empleo y vida a muchas regiones. Lo de Nissan es aquello de “cuando veas las barbas de tu vecino afeitarse, pon las tuyas a remojarse”. Y no ayudan las políticas equivocadas en cuanto al uso del automóvil, aunque últimamente está habiendo una obligada reflexión. En el País Vasco y Navarra es fundamental: está Volkswagen, Mercedes o Michelin, con la presencia de mucha industria auxiliar. Vamos a ser sensatos, vamos a cuidar una industria que da frutos, que da conocimiento y una actividad importante para nuestro país. Hay que andar con pies de plomo en las medidas y las políticas que se presentan y se toman. ■

El RACVN, club centenario y sin ánimo de lucro

A tres años de convertirse en un automóvil club centenario, experiencia y adaptación a la realidad actual son las claves del RACVN para dar respuesta a socios cada vez más exigentes: “Nació en 1923 al amparo del RACE, para ayudar al usuario del nuevo mundo del automóvil. Estaba por desarrollar la infraestructura de carreteras, la asistencia, los servicios de taller y de combustible... El RACVN –por entonces, Automóvil Club de Guipúzcoa–, ya se preocupaba de la asistencia, la gestión administrativa (permisos, multas), traslados, datos técnicos, revisiones, etc. Hoy sigue en el mismo mundo de la asistencia al vehículo, al conductor, a sus familias, ofreciendo de manera rigurosa seguros, no solo de auto sino también del hogar o sanitario, y de las gestiones con Tráfico. Es la misma filosofía de apoyar y atender al conductor, pero con medios nuevos. Aquí estamos para solucionar los problemas que le surjan. El RACVN es una asociación sin ánimo de lucro. Su lucro es prestar la atención que merecen los socios. Siempre desde la independencia y la honestidad”.

Seguimos a vuestro lado



Lo nuestro es
defender lo tuyo



Alquiler Viviendas



Asociación

LA OTA SE HA APLICADO DE MANERA DIFERENTE SEGÚN LA CIUDAD

El estacionamiento regulado durante el estado de alarma

EN LA FASE MÁS RESTRICTIVA DEL CONFINAMIENTO, LA MAYORÍA DE LOS AYUNTAMIENTOS OPTARON POR ANULAR TEMPORALMENTE LA OTA PARA ACORTAR AL MÁXIMO EL TIEMPO DE PERMANENCIA DE CIUDADANOS EN LA CALLE Y EVITAR QUE SE CONVIRTIERAN EN UN FOCO DE CONTAGIO. PERO NO TODOS SIGUIERON LA MISMA POLÍTICA. POR MARIO GARCÍA.



En Bilbao y en Donostia-San Sebastián se decidió mantener este servicio, obviando la posibilidad de contagio y calificando el servicio como “imprescindible” para evitar aglomeraciones y colapsos en las plazas de aparcamiento y, sobre todo, para evitar “un efecto llamada” por la gratuidad el aparcamiento. Además, ambos consistorios manifestaron que el aspecto recaudatorio de la medida quedaba en un segundo plano y que, supuestamente, no era la razón que justificaba mantenerlo el servicio. En el RACVN no entendimos esta postura, sobre todo teniendo en cuenta que el estado de alarma limitaba el movi-

miento de todos los ciudadanos, reduciéndolo a lo puramente esencial. El RACVN opinó que quien fuese a utilizar su automóvil durante esos días lo haría de igual manera, hubiera OTA o no. Además, durante ese periodo desaparecieron los posibles problemas que pudieran derivarse de un uso masivo de los vehículos privados (contaminación atmosférica y acústica o aglomeraciones).

La postura de estos dos ayuntamientos generó rechazo y enfado por parte de la ciudadanía, que se manifestó en diferentes soportes de información. En los momentos más duros de la pandemia, el uso del automóvil fue, si cabe, todavía más imprescindible e

insustituible para muchos ciudadanos. Por esa razón, el RACVN no podía sino compartir la postura de los automovilistas afectados, mostrar públicamente su desacuerdo e instar a los consistorios a que cambiasen de postura.

Debido a la falta de coherencia de sus argumentos y al enfado social, finalmente ambos consistorios se vieron obligados a recular y suprimir provisionalmente la OTA. El RACVN instó a ambos ayuntamientos a que anulasen las multas emitidas durante el estado de alarma, si realmente sus pretensiones no eran económicas. Donostia-San Sebastián dio el paso, pero Bilbao hizo oídos sordos.

SABÍA QUE...

- La Ordenanza de Tráfico y Aparcamiento (OTA) es un reglamento municipal por el que se establecen zonas de aparcamiento en las que los usuarios deben pagar para poder estacionar su vehículo durante un tiempo limitado.
- La OTA en Vitoria-Gasteiz comenzó en 1984 y un año después llegó a Donostia-San Sebastián.
- En Bilbao, el estacionamiento regulado también comenzó en 1985, aunque los primeros parquímetros se instalaron en 1989.
- En Pamplona, la denominada “zona azul” se implantó a finales de los años 90 en el centro de la ciudad, el casco antiguo y ensanches. Concretamente, en enero de 1999.



La doble moral frente al automóvil

La pandemia del COVID-19 ha afectado de lleno, y negativamente, al sector del automóvil en muchos sentidos.

Durante las últimas semanas hemos contemplado un escenario insólito en relación al automóvil. Desde el ámbito político se ha puesto en valor el sector de la automoción y a la vez se han anunciado nuevas restricciones al uso de vehículos. Por una parte, se ha calificado al automóvil como eje fundamental de la economía. Tanto el 'lehendakari' como el presidente del Gobierno han manifestado su compromiso con el sector y han puesto en marcha planes para renovar el parque de vehículos y dar así un impulso al sector.

Por otro lado, en muchos municipios, los políticos han anunciado nuevas restricciones al conjunto de automóviles privados. El RACVN valora de manera positiva que se quieran fomentar otras formas de movilidad como el transporte público, la bicicleta o los desplazamientos a pie. Sin embargo, lamenta que para ello se pongan trabas a los automovilistas. Para el RACVN sería más apropiado ofrecer alternativas, dejar a los ciudadanos elegir y procurar que los demás medios sean más atractivos. Para muchos ciudadanos el uso de su vehículo sigue siendo necesario e insustituible.

Al RACVN le llama la atención la doble moral respecto al automóvil de la clase política. Se le califica como sector estratégico y fundamental, pero al mismo tiempo se pretende limitar y reducir su uso. ¿Tiene algún sentido?

Posteriormente, durante las primeras fases de la desescalada, los consistorios comenzaron a replantearse su postura. El Ayuntamiento de Bilbao fue de los primeros en mostrar su intención de reestablecer la OTA “lo más pronto posible”, y así lo hizo, pero la pandemia no había cesado y el RACVN mostró de nuevo su discrepancia.

Distintas sensibilidades

Mientras que municipios como Bilbao fue de los primeros en ponerlo en funcionamiento, incluso antes de que comenzase la primera fase de la desescalada, municipios como Pamplona estableció un plazo de tres

días sin emitir multas desde la reanudación del estacionamiento regulado, un gesto de buena intención por parte del consistorio.

El automóvil, el medio más seguro durante la pandemia

Durante la pandemia, el automóvil privado no compartido ha demostrado ser el medio más seguro, ya que evita el contacto con otras personas. De hecho, el Gobierno ha recomendado su uso durante el estado de alarma (en contra de la tónica habitual de lo “políticamente correcto”, en la que se recomienda utilizar el transporte público y/o compartido o la bicicleta). ■

Sobre el coronavirus

PEDRO MARTÍNEZ DE ARTOLA

ABOGADO, PRESIDENTE DEL RAC VASCO NAVARRO

La pandemia producto del coronavirus ha golpeado la casi totalidad de las naciones, produciendo un estado de pánico generalizado que, junto con las medidas de confinamiento rigurosas adoptadas para la limitación del contagio de la población, ha causado un vuelco total del estatus de las sociedades, específicamente de las occidentales y particularmente de la española.

La solución sanitaria es obvia: limitación de la expansión de la enfermedad a la espera del desarrollo en la población de anticuerpos –lo que conlleva un previo contagio–, de la obtención de medicamentos efectivos para combatirla y, finalmente, de la oportuna vacuna preventiva.

Situaciones como la actual ya han golpeado, con mayor o menor intensidad, a nuestro mundo. Basta volver la vista atrás.

Pero hay varios factores que inciden en la gravedad especial de la actual epidemia. No siendo técnicos en la materia observamos en primer lugar que la población del planeta es aproximadamente de 7.000 millones de personas; que las comunicaciones, y por lo tanto la circulación de personas, no tienen prácticamente límites ni en tiempo ni en lugar; y que la globalización del trabajo y de la producción de bienes y mercancías es práctica generalizada.

Sentando lo anterior, el mundo occidental –nuestro mundo, el de España– es productor de servicios –ocio, turismo, consultorías– y el mundo emergente –China, India, etc.– es fabricante tanto de bienes de consumo como de bienes de producción.

Dando por supuesto el dominio de la infección vírica y la vuelta de la población occidental a sus actividades, se plantea como serán estas y como se desarrollarán en el futuro inmediato.

El parón experimentado en las actividades comerciales, industriales y empresariales tendrá una recuperación incierta en el tiempo y en el volumen; dependiendo siempre del control de la situación epidémica y de la reanudación más pronta o tardía de tales actividades.

No queda otra solución que reiniciar cuanto antes la actividad económica y confiar a la responsabilidad de la población la adopción y cumplimiento de las precauciones sanitarias que limiten los contagios.

Consideramos al respecto que hay que contemplar, aunque es triste y duro decirlo –pero, por desgracia, así es la realidad–, dos circunstancias que se dan en la epidemia del coronavirus: afecta principalmente a

la franja de edad superior a los 70 años y, aunque de contagio muy rápido, es relativamente letal en relación al total de la población.

Ello nos lleva a concluir que –dando por supuesta la responsabilidad de los ciudadanos en el cumplimiento de las reglas de distanciamiento físico (distancia de 2 metros entre personas), higiene de manos y utilización de mascarillas, y utilización de los medios de transporte de personas adecuados para evitar el contagio– se ha comprobado que la utilización del automóvil como medio de transporte de personas en esta situación de epidemia contribuye positivamente a la evitación de contagios, en relación al uso de otros medios de transporte como autobuses, metro, ferrocarril... al proporcionar aquél la necesaria distancia física entre los usuarios.

Y son así mismo fundamentales la dotación de instalaciones hospitalarias básicas y suficientes.

Pero sin lugar a duda la reanudación de la total actividad económica deviene imprescindible para evitar la ruina que llevaría a consecuencias muchísimo más graves que las únicamente sanitarias. No queda otro remedio ni cabe esperar más tiempo. Tomemos ejemplo de países como Austria, Dinamarca, etc.

En este punto parece oportuno hacer las siguientes consideraciones.

La primera, la excesiva dependencia de la economía española de las actividades de turismo, restauración, ocio y servicios, que se han demostrado directa y profundamente vulnerables por la epidemia.

La segunda, la necesidad de una infraestructura hospitalaria y sanitaria suficiente, con medios adecuados.

La tercera, la absoluta dependencia en el suministro de materiales sanitarios (mascarillas, respiradores, EPIS, guantes, etc.) de los países emergentes (China, India, etc.).

Habrà que pensar en, alguna manera, volver a incentivar nuestra dedicación a los sectores primarios y a la reindustrialización de nuestro país. Y, sin perjuicio de la ineludible globalización, la fabricación propia de determinados bienes y productos, como los sanitarios, que resultan ser esenciales en circunstancias como la presente.

Naturalmente, ello lleva consigo el cambio de mentalidad, entendiendo conceptos como sobriedad y esfuerzo –que tan bien comprendían y ejercían nuestros padres–, y aceptar que nada cae gratis del cielo, sino del necesario esfuerzo personal y social.

¿Y si tuvieras que asegurar un único lugar en el mundo?

Si estás pensando en un seguro para tu hogar este es el mejor momento. En Caser te ofrecemos las mejores coberturas y un servicio de primera.

- Responsabilidad Civil.
- Recomposición estética de continente y contenido.
- Defensa jurídica.
- Asistencia informática y recuperación de datos.

Y solo por ser socio del RAC Vasco Navarro, un estupendo regalo de bienvenida.

REGALO
para socios del
RAC Vasco Navarro*

**SET CUCHILLOS
JAPONESES
3 PIEZAS**

- Lámina de acero inoxidable
- Empuñadura de plástico PP



TU VIDA | TU SALUD | TU HOGAR | TU AUTO | TUS PENSIONES | TU EMPRESA

902 011 111 | CASER.ES



caser
seguros

Coronavirus y transporte privado

LA CRISIS DEL CORONAVIRUS HA AFECTADO GRAVEMENTE AL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN EN EL CONJUNTO DEL PAÍS. SIN EMBARGO, ANTES DE ESTOS MESES TAMPOCO PASABA POR SU MOMENTO MÁS BOYANTE. POR REDACCIÓN RACVN.



La incertidumbre por la política de restricciones y penalizaciones a los vehículos de combustión ha provocado que 2019 haya sido el primer año en el que las matriculaciones cayeran en España desde 2012, y que 2020 no arranque con un gran optimismo. El coronavirus ha mermado cualquier esperanza de cerrar el año en positivo y ha hecho que se produzcan récords a la baja en el número de vehículos matriculados en los meses de abril y mayo. Si a cierre de mayo de 2019 ya se habrían matriculado 561.930 vehículos, este año en la misma fecha solo se han alcanzado los 257.2020 vehículos, lo que representa una caída del 54,2%.

Potencial industrial del automóvil

España es el segundo país más relevante de la UE en la fabricación de automóviles, con once plantas de montaje de vehículos. En el País Vasco y Navarra el peso del automóvil es, si cabe, todavía mayor (25% del PIB), con dos factorías de fabricación y ensamblaje (Volkswagen Navarra y Mercedes en Vitoria) y con una potente industria auxiliar, como las

plantas de Michelin en Lasarte y Vitoria o la de Bridgestone en Basauri.

El cierre de Nissan hace saltar todas las alarmas

El anuncio del cierre de la factoría de Nissan en Barcelona ha puesto en jaque el potencial industrial del país. Hay varias factorías, personal cualificado y mucha experiencia. Sin embargo, se da la circunstancia de que en España, y por supuesto en el País Vasco y Navarra, no existe ninguna casa matriz de fabricantes de vehículos. El capital y, en definitiva, la propiedad de las marcas que fabrican en el país es extranjero.

Antes del año 2008, el auge del sector terciario y de la construcción en detrimento del sector industrial eran sinónimo de país desarrollado. Sin embargo, la crisis de 2008 demostró la fragilidad de ese pensamiento y la crisis actual ha terminado por demostrar que esa premisa era equivocada.

Un Plan Renove (ver pág. 32) es ahora más que nunca necesario, pero ha de ser prolongado en el tiempo y en el volumen de su dotación para que pueda ser efectivo. ■

Compromiso con el medio ambiente

El RACVN comprende la preocupación por el medio ambiente: se debe trabajar en minimizar las emisiones de gases contaminantes. Sin embargo, advierte de que la crítica generalizada al automóvil es injusta, equivocada y muy dañina para el sector.

Generalmente se olvida de que hay otros elementos que también son productores de esos gases, como el sector aeronáutico, las calefacciones domésticas e incluso algunas centrales de producción de electricidad. Efectivamente, los automóviles de combustión emiten gases. Sin embargo, los vehículos de última generación (tanto diésel como gasolina) han conseguido reducir sus niveles de emisiones de una manera drástica. El RACVN recuerda que, si fuéramos capaces de sustituir los vehículos más obsoletos de hace más de una década por modelos actuales de combustión, las emisiones se reducirían de manera radical y además incidiría de manera positiva en la economía y en la generación y mantenimiento de miles de puestos de trabajo. El coche 100% libre de emisiones llegará algún día, pero mientras tanto los vehículos modernos son la mejor alternativa para preservar el medio ambiente.

En este seguro, el abogado viene de serie y el coche de sustitución, también.



DAS Conducción + DAS Vehículo de Sustitución

Soluciones de protección para particulares

Imaginate conducir así, seguro y tranquilo ante cualquier imprevisto que te pueda surgir. La protección jurídica de DAS es el mejor complemento a tu seguro de auto. Te defiende y reclama tus derechos frente a posibles incidencias legales mientras estás al volante y pone a tu disposición un coche de sustitución en caso de accidente o robo. Si dependes de tu vehículo en el día a día, DAS es tu solución.



Solicita información en tu oficina RACVN
o en el 902 34 34 35



SEGUROS DE
TUS DERECHOS

Una compañía del Grupo Asegador **ERGO**

PENDIENTES DE APROBACIÓN

Cambios normativos previstos para 2020

LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO (DGT) TIENE PREVISTO APLICAR EN 2020 CAMBIOS NORMATIVOS QUE AFECTAN A CUESTIONES COMO LOS LÍMITES DE VELOCIDAD, EL CARNÉ POR PUNTOS Y EL USO DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP). HAN QUEDADO APARENTEMENTE EN SUSPENSO POR LA PANDEMIA DEL COVID-19. POR FERNANDO SOLAS, EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL EN PONS SEGURIDAD VIAL



Aunque no llevan mucho tiempo entre nosotros, los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) ya se han asentado como una alternativa real de movilidad. Los más populares son los patinetes eléctricos, presentes en la mayoría de las ciudades del país. Su rápida expansión ha provocado un vacío normativo, por lo que se prevé una instrucción que los regule.

Mayor regulación de los patinetes eléctricos

Las novedades que se esperan en la regulación de los VMP son:

- Manual obligatorio con las caracte-

rísticas de cada vehículo, con los requisitos técnicos, su clasificación, los procesos de ensayo para su certificación y los mecanismos para su identificación.

- Certificado de circulación obligatorio para su uso. No se exigirá autorización administrativa ni seguro.
- Prohibición de la circulación por vías interurbanas, además de por aceras y demás zonas peatonales.
- Velocidad máxima comprendida entre 6 y 25 km/h, según diseño.
- Uso obligatorio de prendas o elementos reflectantes cuando se circule de noche o con condiciones que disminuyan la visibilidad.

- Obligación a los conductores de estos vehículos de someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas.
- No será obligatorio el uso de casco de protección, aunque siempre es recomendable.

Las sanciones que se esperan por incumplir alguno de los requisitos legales son de sanción de 100 euros por circular dos personas en un mismo patinete; sanción de 200 euros por uso del móvil o auriculares, o por circular sin los elementos reflectantes en las situaciones en que sea obligatorio; sanción de 500 a 1.000 euros por superar la tasa de alcoholemia; y sanción de 1.000 euros por dar positivo en la

SABÍA QUE...

- Un estudio de la Universidad de Carolina del Norte desvela el elevado impacto medioambiental de las flotas de patinetes eléctricos compartidos.
- En la actualidad, solo en la ciudad de Madrid existen más de 20 empresas autorizadas de servicios de patinetes eléctricos, el Vehículo de Movilidad Personal (VMP) más popular del momento.
- Diez millones de conductores confiesan enviar mensajes por WhatsApp al volante, según el estudio "Smartphones: el impacto de la adicción al móvil en los accidentes de tráfico" (Fundación Línea Directa e INTRAS).



prueba de drogas. Junto con esta regulación de carácter estatal, los municipios podrán regular otros aspectos referentes a estos vehículos a través de las correspondientes ordenanzas municipales.

Reducción de la velocidad en vías urbanas

Todavía más relevante puede llegar a ser la medida de la reducción del límite genérico de velocidad en las vías urbanas. Hay una apuesta clara desde la Dirección General de Tráfico por reducir la velocidad de circulación en la mayor parte de vías. Hace ya más de un año entró en vi-

gor la velocidad máxima de 90 km/h para las carreteras convencionales y la DGT quiere modificar ahora la velocidad máxima en zonas urbanas, que en la actualidad se sitúa en 50 km/h. A la espera de conocer la medida definitiva, se espera que la nueva normativa fije un límite de 20 km/h en vías con plataforma única de calzada y acera; 30 km/h en vías de carril único por sentido de circulación (puede incrementarse a 50 km/h en casos excepcionales y con señalización específica); y mantenga el límite de 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido, y en travesías. ■

CARNÉ POR PUNTOS

Endurecimiento de las sanciones por distracciones

Otro de los cambios normativos previstos por la DGT es el endurecimiento de las sanciones más habituales o con mayor riesgo de accidentalidad hoy en día.

El 1 de julio de 2006 entró en vigor el Permiso por Puntos. Tras cerca de 15 años de implantación, la mayoría de los agentes del sector de la movilidad reconocen que el balance de esta medida ha sido muy positivo, con un descenso muy significativo del número de siniestros en este periodo. El permiso por puntos continuará como hasta ahora, pero para que siga siendo satisfactorio es necesario realizar algunas actualizaciones en el cuadro de sanciones.

Hoy en día, una de las principales causas de accidentes son las distracciones (por encima del alcohol, las drogas o la velocidad); en concreto, la acción que más distracciones provoca es el uso del móvil. Actualmente, utilizar el móvil mientras se conduce conlleva una sanción de 200 euros y la pérdida de tres puntos, pero estas sanciones tienen los días contados: la DGT tiene previsto aumentar tanto la sanción económica como la pérdida de puntos (entre 4 y 6 puntos). Con esta medida se pretende reducir el uso del móvil al volante y, con ello, el número de accidentes y la cifra de fallecidos.

Otra medida que se espera es la suma de puntos (previsiblemente, de 2 puntos), si un conductor realiza un curso de formación en centros homologados por la Dirección General de Tráfico. Estos cursos tendrán una formación teórica y práctica y se barajan cursos de moto y de conducción segura.

CONSEJOS DEL DEPARTAMENTO DE AUTOMOCIÓN DE DON BOSCO Y EL RACVN

El aire acondicionado, fundamental en esta época del año

EL SISTEMA DE CLIMATIZACIÓN DEL AUTOMÓVIL ES FUNDAMENTAL E IMPRESCINDIBLE, SOBRE TODO EN VERANO. SIN EMBARGO, ES PRECISO SABER CÓMO UTILIZARLO DE FORMA ADECUADA Y SEGURA, CÓMO REALIZAR EL MANTENIMIENTO Y CÓMO COMPROBAR QUE FUNCIONA CORRECTAMENTE. POR REDACCIÓN RACVN.



"Los sistemas de aire acondicionado han evolucionado, desde el primer coche español con sistema de fábrica, el SEAT 132, a sofisticados climatizadores"

Fotos: SEAT

El departamento de Automoción del CIFP Don Bosco LHII y el RAC Vasco Navarro recuerdan que el verano ya está aquí. El aire acondicionado es un elemento imprescindible en el vehículo durante esta época del año para disfrutar de una conducción más cómoda y confortable, pero también más segura. Es importante conocer cómo funciona y cómo solucionar posibles problemas.

Cómo funciona el aire acondicionado o climatizador

El sistema de aire acondicionado es un circuito cerrado en el que se aloja

un gas (R134A). Al accionar el sistema, un compresor (movido por el propio motor del automóvil) comprime el gas que, al volver a expandirse, baja su temperatura. Es decir, genera frío en un radiador situado en el espacio del salpicadero. A través del radiador pasa el aire que desde el exterior entra al vehículo. De esta manera, el frío se obtiene a través de un efecto similar al de un bote de spray cuando lo vaciamos y notamos en nuestra mano cómo baja su temperatura.

Los sistemas de climatización automática (de una o varias zonas) son una evolución de ese sistema, que mediante diferentes sensores de tempe-

ratura controlan automáticamente la calefacción y el aire acondicionado (igual que un termostato).

Qué ocurre si no funciona correctamente

Si al accionar el aire acondicionado no enfría o apenas lo hace, puede deberse a varios motivos. Entre los más habituales figura la suciedad que se acumula en el condensador, una zona que fácilmente puede ensuciarse de polvo, barro, insectos u otros elementos, haciendo que pierda su efectividad. En este caso, sería suficiente con limpiar el condensador con una manguera de agua.

SABÍA QUE...

- El precedente de la refrigeración en un coche se remonta al año 1884, cuando William Whiteley puso sobre el techo del coche de caballos un sistema con hielo y un ventilador conectado al eje.
- El antecedente del actual aire acondicionado se encuentra en el Packard de 1939, con una espiral enfriadora consistente en un evaporador que enfriaba el habitáculo.
- El primer modelo de SEAT con aire acondicionado de fábrica fue el 132, lanzado en 1973.
- El aire acondicionado se acciona manualmente y el climatizador ofrece automáticamente la temperatura elegida.

Si, una vez realizada la limpieza percibimos que el sistema sigue sin funcionar de manera adecuada, es recomendable acudir a un taller de confianza para revisar si el funcionamiento inadecuado se debe a otras circunstancias:

- Falta de gas en el circuito de refrigeración: es el motivo más habitual por el que este sistema deja de funcionar correctamente. El circuito debe ser estanco; es decir, no debe tener ninguna fuga de gas. Sin embargo, con el paso del tiempo y el deterioro de los componentes es posible que haya podido aparecer algún poro o falta de estanqueidad entre las piezas y sus juntas.
- Rotura del compresor del aire acondicionado o de su sistema de accionamiento: al tratarse de una pieza mecánica, es posible que el compresor pueda acabar deteriorándose y finalmente rompiéndose, por lo que debería ser cambiado. También puede suceder que falle el sistema de accionamiento: un electroimán que hace funcionar el compresor. Este electroimán puede perder sus propiedades magnéticas con el tiempo y dejar de funcionar. En ese caso, el sistema también dejaría de funcionar por completo y debería ser cambiado (según el vehículo, solo el electroimán o el compresor entero al tratarse de una pieza del mismo).

Cómo prolongar su vida útil

En contra de lo que piensa la mayoría de los usuarios, el sistema de aire

acondicionado también debe ser accionado de forma esporádica durante los meses de invierno. Al tratarse de un sistema con componentes mecánicos, es muy recomendable hacerlo funcionar para que sus elementos permanezcan correctamente lubricados y no se “agarroten” y/o se deterioren. Este hábito puede contribuir a alargar la vida útil de todos los componentes del sistema de climatización, pero no evita que con el paso del tiempo acaben por deteriorarse y necesiten ser sustituidos o reparados.

Qué hacer cuando dejamos el vehículo al sol

Lo más recomendable en esta situación, muy común en verano, es encender el aire acondicionado o sistema de climatización del vehículo a la máxima potencia y mínima temperatura y esperar fuera del vehículo con las ventanas cerradas. Debería realizarse siempre con el motor en marcha, ya que con el motor parado el sistema no funciona.

A continuación, esperar un tiempo aproximado de cinco minutos a que el habitáculo se refrigere. Después, acceder al vehículo y fijar en ese momento un temperatura superior a 20° C grados (se recomienda entre 20° y 22° C). Por debajo de esa temperatura a ciertas personas les puede causar sequedad, picor en la garganta y otros síntomas parecidos, ya que el sistema de aire acondicionado tiende a secar (deshidratar) el ambiente. ■

Consejos para un uso saludable

Junto con los consejos relacionados con el mantenimiento del aire acondicionado, conviene tener en cuenta otros factores para asegurar que su uso no suponga una molestia.

- Cuidado con los cambios de temperatura bruscos porque pueden propiciar catarros; especialmente, en personas vulnerables y mayores.
- Es importante asegurar que el filtro de aire del habitáculo está limpio. Si está sucio, debe limpiarse o sustituirse si es preciso (por tiempo, deterioro y exceso de suciedad acumulada). Se recomienda cambiarlo cada dos años y limpiarlo anualmente.
- El compresor del aire acondicionado es movido por el propio motor del automóvil. Si el motor está parado, aunque esté el contacto dado, el sistema no será capaz de refrigerar.
- Cuidado con el uso de las lentillas y el aire acondicionado. Este sistema seca (deshidrata) el ambiente. Por esa razón, si se usan lentillas puede ser habitual que molesten o que se note sequedad en los ojos después de un rato. En ese caso es recomendable parar en un lugar seguro, tomar el aire, abrir las ventanas del automóvil un rato e incluso, según el caso, echar gotas en las lentillas e incluso quitarlas y utilizar las gafas.
- Procurar no orientar el flujo de aire frío (las toberas o salidas del aire) directamente hacia los ocupantes, aunque a veces la tentación impulse a eso.
- En caso de realizar viajes largos, es recomendable llevar agua fresca con nosotros para poder beber e hidratarse.

A MAYOR VELOCIDAD, MAYOR RIESGO

Efectos de la velocidad en los conductores

EN EL SIGLO XIX, LA ACADEMIA DE MEDICINA DE LYON ALERTABA QUE VIAJAR EN TREN A 32 KM/H PODÍA PROVOCAR DAÑOS EN LA RETINA O QUE MUJERES EMBARAZADAS SUFRIERAN ABORTOS INVOLUNTARIOS. HOY HEMOS PERDIDO EL MIEDO A LA VELOCIDAD, PERO ¿SOMOS CONSCIENTES DE CÓMO NOS AFECTA? POR JOSÉ MIGUEL SÁNCHEZ ROGERO, EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL EN PONS SEGURIDAD VIAL



Al conducir, recibimos una cantidad ingente de información a través, principalmente, de la vista (señales, estado de la vía, presencia de otros conductores y vehículos). Pero hay que tener en cuenta que nuestros sentidos no están preparados para las velocidades a las que nos movemos. Según el Colegio de Optometristas, a mayor velocidad, menor es el ángulo de visión que disponemos. Como recoge el gráfico de la página derecha, un aumento de velocidad de 10 km/h provoca que la visión periférica se incremente entre 7° y 10°.

Otro elemento que acompaña a los conductores es la física. Las leyes de Newton señalan que “un objeto seguirá en movimiento mientras no haya algo que lo detenga”, lo que en un entorno de conducción podemos traducir como que un vehículo no se detendrá hasta que accionemos los frenos. En esta situación entra en juego lo que denominamos “tiempo de reacción” del conductor, que suele fijarse entre 0,5 y 1 segundos en condiciones normales pero aumenta sustancialmente en función del vehículo, el estado de la vía y el estado del propio conductor.

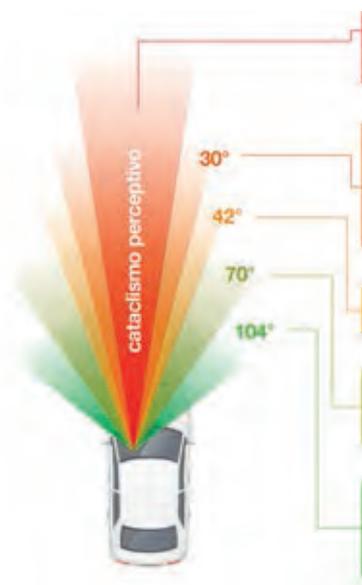
Atención al comportamiento del resto de usuarios

Otro elemento clave es la actitud y comportamientos del resto de usuarios, lo que obliga a mantener una enorme atención ante actitudes imprudentes o incívicas, conductores con menores aptitudes, vehículos más lentos y pesados... Los vehículos son cada vez mejores y con mayores medidas de seguridad, pero no siempre somos conscientes de las distancias que pueden recorrer a determinadas velocidades y del riesgo que puede comportar, por ejemplo, un adelantamiento en autopista. ■

SABÍA QUE...

- El 90% de la información que recibimos cuando vamos conduciendo procede de la visión.
- Pontevedra, una de las ciudades de referencia en movilidad, ha **reducido el límite de velocidad a 10 km/h** en una parte importante de la ciudad.
- Las **personas mayores de 65 años** conforman uno de los grupos de mayor riesgo, porque sufren un deterioro de las capacidades físicas como la visión, audición o psicomotrices.
- Según el informe “Velocidad y Riesgo de Accidente (2018)”, de la OCDE y el Forum Internacional del Transporte (ITF), **reducir la velocidad media 5 km/h** en vías interurbanas reduce un 28 % los accidentes mortales.

¿CÓMO AFECTA LA VELOCIDAD AL ÁNGULO DE VISIÓN?



Fuente: www.detuoptometrista.com

A 150 km/h se produce el **cataclismo perceptivo**. Este efecto consiste en la pérdida de visión periférica que imposibilita evaluar correctamente distancias y velocidades.

A 130 km/h se produce el denominado **efecto túnel**, limitando la visión a 30°. Se dejan de percibir objetos periféricos a ambos lados de la vía; es decir, encontramos los objetos “de repente”, aumentando el riesgo de sufrir una colisión.

A 100 km/h el ángulo de visión periférica baja hasta los 42°, lo que limita la visión a elementos muy cercanos.

A 65 km/h el ángulo de visión periférica quedaría limitado a 70°, con lo que se reduce de manera evidente el tramo de vía que somos capaces de observar.

A 35 km/h el ángulo de visión periférica sería, aproximadamente, de 104°. Es decir, seríamos capaces de ver y detectar objetos, señales y otros vehículos en la vía sin demasiados problemas.

CAUSA DE ACCIDENTE

¿Qué medidas podemos tomar para disminuir los riesgos?

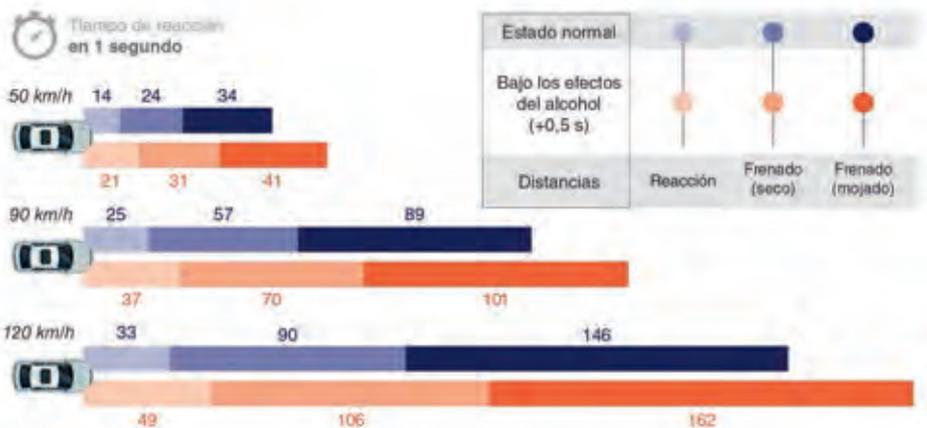
Según datos de la DGT correspondientes al año 2018, la velocidad es el segundo factor concurrentes en los accidentes mortales –estuvo presente en el 22%–, solo por detrás de la conducción distraída y por delante del alcohol.

Pese a las numerosas campañas realizadas y a la creciente concienciación de los conductores sobre la importancia de respetar los límites, vale la pena recordar de nuevo una serie de consejos básicos para disminuir los riesgos:

- Adecuar la velocidad a las circunstancias de la vía.
- Mantener la distancia de seguridad adecuada, que dependerá tanto de la velocidad de circulación como del estado del vehículo, la vía y el propio conductor.
- Y, de manera fundamental, respetar al resto de usuarios que conviven con nosotros. No hay que olvidar nunca la regla del “respetas y serás respetado”.

Al coger el vehículo hay que tener en cuenta que tenemos una serie de limitaciones que hemos de respetar y debemos conducir con prudencia y respeto (no miedo) porque no viajamos solos, circulamos por un espacio compartido.

TIEMPO DE REACCIÓN BAJO DISTINTAS CONDICIONES



Fuente: DGT y AutoScout

IMPRESINDIBLES PARA LA SEGURIDAD DE CONDUCTORES Y PEATONES

Las señales de circulación

NADIE PUEDE PONER EN DUDA LA OBLIGACIÓN DE RESPETAR LAS SEÑALES DE CIRCULACIÓN. SU MISIÓN ES ADVERTIR, INFORMAR, ORDENAR O REGLAMENTAR A LOS USUARIOS, SIEMPRE CON LA NECESARIA ANTELACIÓN, SOBRE DETERMINADAS CIRCUNSTANCIAS DE LA VÍA O DE LA CIRCULACIÓN. POR FERNANDO SOLAS, EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL, PONS SEGURIDAD VIAL.



En 2019 hubo en España más de 34 millones de vehículos matriculados y más de 27 millones de conductores censados, según la Dirección General de Tráfico. A ellos, hay que sumar el número de vehículos y conductores procedentes de otros países y los millones de peatones que transitan a diario las calles. Todo este tráfico de vehículos y peatones está regulado por la correspondiente legislación, con un especial rol de las señales de circulación.

¿Quién debe obedecerlas?

- Todos los usuarios de las vías están obligados a obedecer las señales de

circulación que establezcan una obligación o una prohibición y a adaptar su comportamiento al mensaje del resto de las señales reglamentarias que se encuentran en las vías por las que circulan.

- Salvo circunstancias especiales que lo justifiquen, todos los usuarios deben obedecer las prescripciones indicadas por las señales, aun cuando parezcan estar en contradicción con las normas de comportamiento en la circulación.

- Los usuarios deben obedecer las indicaciones de los semáforos y de las señales verticales situadas inmediatamente a su derecha, encima de la calzada o encima de su carril.

- Las señales colocadas a la izquierda, deben obedecerlas los que siguen de frente o giran a la izquierda.

- Si existen semáforos o señales verticales con indicaciones distintas a derecha e izquierda, quienes pretendan girar a la izquierda o seguir de frente solo deben obedecer las indicaciones situadas a su izquierda.

¿Dónde se aplican?

- Toda señal se aplicará a toda la anchura de la calzada que estén autorizada a utilizar los conductores a quienes se dirija la señal.

- No obstante, su aplicación podrá limitarse a uno o más carriles, mediante marcas en la calzada. ■

SABÍA QUE...

- La señal que más fallan los alumnos del permiso B en el examen es la detención por proximidad de puesto de aduana, policía, peaje u otro.
- La sanción por no respetar la velocidad máxima puede alcanzar los 600 euros y la pérdida de 6 puntos del permiso de conducción.
- Saltarse un “STOP”, “Ceda el paso” o semáforo en rojo supone la pérdida de 4 puntos del permiso y una sanción de 200 euros.
- Los agentes de la circulación que estén regulando el tráfico deben utilizar prendas que permitan distinguirlos a 150 metros.

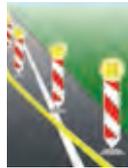
¿QUÉ SEÑAL SE DEBE OBEDECER?

Al circular por una vía se pueden encontrar señales que parecen dar indicaciones contradictorias o confusas (por ejemplo, un semáforo en verde junto

a un “STOP”). Es importante conocer el orden de prioridad, que responde a los siguientes criterios (de mayor a menor prioridad):



1. Señales y órdenes de los agentes de circulación.



2. Señalización circunstancial que modifique el régimen normal de utilización de la vía y señales de balizamiento fijo.



3. Semáforos (circulares).



4. Señales verticales de circulación.



5. Marcas viales.

¿Y EN ESTE CASO?



Si son señales del mismo tipo –por ejemplo, dos señales verticales–, prevalece la más restrictiva.

¿Conoce estas señales?

Existe una gran variedad de señales de circulación, que deben conocerse para poder desplazarse andando o en vehículo. Por su uso poco habitual, algunas señales pueden resultar desconocidas para determinados usuarios. En esta página se recogen algunos ejemplos y su significado.

Semáforo con franja blanca

Si el semáforo muestra una franja blanca sobre fondo circular negro, las indicaciones se refieren a tranvías y autobuses regulares, a no ser que exista un carril reservado a autobuses, taxis y otros vehículos, en cuyo caso solo se refiere a los que circulen por este.



- 1.** Prohíbe el paso.
- 2.** Permite el paso de frente.
- 3.** Permite el paso para girar a la izquierda.
- 4.** Permite el paso para girar a la derecha.
- 5.** Franja intermitente: indica detención en las mismas condiciones que si se tratara de una luz amarilla fija.



Señal P-50. Indica la proximidad de un peligro distinto de los advertidos por otras señales. No detalla el tipo de peligro.



Señal P-2. Se puede encontrar en una intersección e indica que en ese punto tienen prioridad los vehículos que circulan por el lado derecho.



Señal S-33 - senda ciclable. Indica la existencia de una vía para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.



Señal R-3 - calzada con prioridad. Indica a los conductores de los vehículos que circulan por una calzada su prioridad en las intersecciones sobre los vehículos que circulen por otra calzada.



Señales S-850, 851, 852 y 853 - itinerario con prioridad. Panel adicional a la señal anterior (R-3), que indica el itinerario con prioridad. Si sigue ese itinerario tendrá prioridad de paso.

CONSEJOS DE SEGURIDAD VIAL

Atropello de animales en vías públicas

LOS ACCIDENTES POR ATROPELLO DE ANIMALES SON MÁS COMUNES DE LO QUE PUDIERA PARECER Y ESCONDEN UN DOBLE RIESGO: SOBRE LA PROTECCIÓN DE LA FAUNA Y SOBRE LA PROPIA SEGURIDAD DE LOS OCUPANTES DE LOS VEHÍCULOS. PARA EVITARLOS, MANDAN LA PRECAUCIÓN Y LA ATENCIÓN AL ENTORNO. POR FERNANDO SOLAS, EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL EN PONS SEGURIDAD VIAL



El análisis de los accidentes por atropello de animales que ofrece la Dirección General de Tráfico (DGT) revela la variedad de la fauna del país y las diferencias entre comunidades. Los animales que más atropellos sufren son los jabalíes (42%), seguidos de perros (21%) y corzos (19%). Por comunidades autónomas, las zonas más afectadas son Castilla y León (22%), Galicia (20%) y Cataluña (12%).

El retrato se completa con los datos por meses del año: octubre, noviembre, diciembre y enero concentran el 60% de los accidentes. La mayoría de los accidentes ocurren durante la

noche o en horas con escasa luz (59%, entre las 7 de la tarde y las 7 de la mañana), pese a que registran una menor concentración de tráfico.

Atención a las señales

Los atropellos a animales se pueden evitar. Por ello debe prestarse especial atención a las señales P-23 y P-24 –peligro por paso de animales domésticos y en libertad, respectivamente–, que indican que la vía en cuestión puede ser atravesada frecuentemente por animales. Al circular por ella debemos:

- Reducir la velocidad.
- Realizar una conducción preventiva en zonas de paso de animales y estar atento a movimientos, brillos, etc.

- Circular con las luces, los cristales y el parabrisas en buen estado.
- Usar adecuadamente el cinturón de seguridad.

No hay que olvidar que los animales tienen prioridad de paso en las vías con la señal de animales domésticos y el panel complementario con la inscripción de cañada, además de situaciones como las siguientes: al realizar un giro y encontrar animales cruzando la vía o cuando el vehículo cruce un arcn por el que estén circulando animales que no dispongan de cañada. No respetar esta prioridad es infracción grave, con multa de 200 euros.

En caso de encontrar un animal o animales en la vía que impidan el paso, se

SABÍA QUE...

- Según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), los accidentes con atropellos de animales causaron en 2018 en España un total de seis fallecidos, 27 heridos hospitalizados y 539 heridos no hospitalizados.
- Burgos es la provincia donde más atropellos a animales se producen, debido principalmente a la abundancia de corzos.
- El domingo es el día de la semana que más accidentes concentra (16,1%) y el martes, el que menos (12,9%).
- Junio es un mes con muchos desplazamientos como consecuencia del inicio de las vacaciones de verano, pero en cambio es el mes con menos atropellos a animales.



recomienda no acercarse a ellos porque se desconoce en qué situación se encuentran y cómo pueden reaccionar. Por ello, es mejor esperar en el vehículo e intentar ahuyentarlos con el claxon.

Cómo evitar el atropello

Si el vehículo se encuentra en movimiento y aparece un animal de imprevisto, surge siempre la reacción de evitar el choque, con el riesgo que conlleva para los ocupantes del vehículo. En esta situación, se recomienda intentar evitar el atropello, pero nunca dar volantazos o realizar movimientos bruscos, porque se puede perder el control del vehículo

y provocar un accidente o una salida de vía. Si la colisión es inevitable, se debe mantener la vista hacia donde se quiera llevar el vehículo (nunca mirar al animal), pisar el freno a fondo y tratar de chocar en ángulo, no frontalmente.

En caso de que se produzca el choque con el animal, debe seguirse el protocolo habitual: detener el vehículo en cuanto sea posible y en un lugar seguro (fuera de la calzada), señalizar la posición, ponerse el chaleco reflectante antes de salir y llamar a la autoridad para comunicar el hecho. Se recomienda no acercarse nunca a los animales, especialmente si están heridos. ■

CUESTIONES LEGALES

Quién es el responsable

La responsabilidad en el atropello de un animal dependerá del lugar donde se haya producido, pero también de la especie de fauna accidentada.

Legalmente, en accidentes de tráfico ocasionados por atropello de especies cinegéticas (objeto de caza) en las vías públicas el responsable de los daños a personas o bienes será el conductor del vehículo, sin que pueda reclamarse por el valor de los animales que irrumpen en ellas. Si el accidente es consecuencia directa de una acción de caza colectiva de una especie de caza mayor llevada a cabo el mismo día o que haya concluido 12 horas antes, el responsable será el titular del aprovechamiento cinegético o, en su defecto, el propietario del terreno. También podrá ser responsable el titular de la vía pública como consecuencia de no haber reparado la valla de cerramiento en plazo o por no disponer de la señalización específica de animales sueltos en tramos de alta accidentalidad por colisión con animales.

Debe conocerse también que en las vías objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, solo se permitirá el tránsito de animales de tiro, carga o silla, cabezas de ganado aisladas, en manada o rebaño, cuando no exista itinerario practicable por vía pecuaria y siempre que vayan custodiados por alguna persona mayor de 18 años, capaz de dominarlos en todo momento.

El plan renove de Euskadi da entre 2.000 y 3.000 euros

HASTA EL 21 DE OCTUBRE PUEDEN SOLICITARSE LAS AYUDAS QUE EL GOBIERNO VASCO HA PUESTO EN MARCHA PARA UNA MAYOR EFICIENCIA EN LOS CONSUMOS (PLAN RENOVE). POR JUAN I. VIEDMA



Las razones de este nuevo plan de ayudas son variadas. Se puede empezar por la seguridad vial, ya que el parque automovilístico es muy antiguo (más de 12 años), con coches que no ofrecen las actuales medidas de seguridad en forma de sistemas de ayuda a la conducción y que cualquier incidente con ellos puede resultar muy grave para los viajeros. Es indudable que también se ha tenido en cuenta una mayor eficiencia en los consumos de combustible, con la lógica disminución del impacto medioambiental. En este sentido, recoge ayudas tanto para los ya conocidos vehículos térmicos –gasolina y diésel–, como para los vehículos eléctricos puros, híbridos e híbridos enchufables, GLP, gas natural o hidrógeno. Por último, no hay que olvidar que estas medidas influyen en la economía de un sector, como el de la automoción, que es clave para el País Vasco y que está en situación extrema. El plan se dirige a personas físicas o jurídicas, de naturaleza privada, que residan o tengan su domicilio social y fiscal en la Comunidad Autónoma de Euskadi.

Aspectos a tener en cuenta

El aspecto fundamental es la obligatoriedad de achatarramiento, ya que exige dar de baja definitiva un vehículo en uso (turismo o furgoneta), teniendo en cuenta las siguientes condiciones:

- El vehículo deberá tener una antigüedad probada igual o superior a siete años, si son furgonetas, o igual o superior a diez años, en el caso de los turismos.
 - La persona solicitante de la ayuda habrá tenido el vehículo en propiedad desde fecha anterior al 1 de enero de 2019.
 - El achatarramiento del vehículo se deberá producir a partir de la fecha de entrada en vigor de la convocatoria de ayudas.
- Además, a la hora de cumplimentar los procedimientos para percibir ayudas se exigirá calificación energética en el caso de vehículos de gasolina y diésel (calificación energética A). Las furgonetas deberán cumplir los requisitos de emisiones, que supone un 25% de ahorro en consumo sobre la media de vehículos de su tamaño.

Más información, en la página web del Ente Vasco de la Energía: www.eve.eus. I

Nuevo Plan PIVE: ayudas estatales

El Plan PIVE subvenciona la adquisición de vehículos eficientes, obligando a achatarrar un coche de más de 10 años y furgonetas de más de 7. Las ayudas alcanzan los 5.500 euros.

En el caso de turismos, el vehículo a adquirir deberá tener la etiqueta energética A o B del IDEA, y emisiones inferiores a 120 g de CO₂/km, o emplear energías alternativas. Las ayudas varían según las emisiones del coche nuevo: hasta 4.000 euros para eléctricos y enchufables, siempre que su precio no exceda los 45.000. En el caso de diésel o gasolina, ayudas de hasta 800 euros, estableciéndose un límite superior de precio para los turismos de 35.000 euros. Se extiende también para unidades de kilómetro 0. Los fabricantes realizan un descuento equivalente, exceptuando los "CERO" de la DGT, que se limita a 1.000 euros. Además, se ha aprobado un programa específico (Plan MOVES) para incentivar la adquisición de vehículos de bajas emisiones –eléctricos, híbridos enchufables o de hidrógeno–, motocicletas, camiones, y la instalación de puntos de recarga.



Nuevo SEAT León

OFERTA DE CINCO SISTEMAS DE PROPULSIÓN

La cuarta generación del compacto llega con unas nuevas dimensiones, destacando los 4,36 metros de longitud. Ofrece rasgos destacados de diseño como los faros completos de LED, la parrilla de mayor tamaño o el grupo óptico trasero, constituido por una sola pieza de LED unida. En el minimalista interior, la mayoría de interruptores y botones físicos han desaparecido para dar paso a una pantalla táctil central de 8,25 o 10 pulgadas, que reúne casi todo lo necesario para el con-

ductor. El volante multifunción reúne gran parte de los botones físicos, con los que gestionar todas las funciones integradas en el 'cockpit' digital. La gama de motorizaciones es muy amplia. En gasolina, el 1.0 TSI de tres cilindros con 90 y 110 CV; el 1.5 TSI de 130 y 150 CV, y el 2.0 TSI de 190 CV. En diésel, el 2.0 TDI con 115 y 150 CV. Se ofrecen con cambios manuales de seis marchas y automáticos DSG de doble embrague de siete relaciones. La variante de Gas Natural Comprimido (GNC), el

SEAT León TGI, tiene motor de 1.5 litros con 130 CV, y recorre hasta 440 km sin necesidad de utilizar gasolina. También hay versiones electrificadas. La opción Mild Hybrid (eTSI) con motores 1.0 TSI de 110 CV y 1.5 TSI de 150 CV, con cambio DSG de doble embrague, y con el distintivo ambiental ECO de la DGT. El León eHybrid es la variante híbrida enchufable, con un motor de gasolina de 1.4 litros y uno eléctrico para una potencia combinada de 204 CV. Puede recorrer hasta 60 km sin necesidad de recargar, y tiene etiqueta 0 emisiones. Desde 20.890 euros con descuentos.



Hyundai Santa Fe

20 AÑOS DE EVOLUCION EN LA CUMBRE

En sus cuatro generaciones, el Hyundai Santa Fe muestra una clara evolución estética, pero también tecnológica y en el apartado de espacio y calidades de materiales. Fue el primer SUV de la gama Hyundai y uno de los pioneros de su segmento. Han pasado los años pero hoy se mantiene como uno de los estandartes de lujo, tecnología y calidad en la gama de la marca.

Su primera generación (2000 a 2006) apostó por la practicidad, funcionalidad y fiabilidad. De aspecto robusto e interior espacioso, ofrecía un equipamiento generoso. Con la segunda generación (2006 a 2012) llegaron novedades mecánicas y los materiales de alta calidad estaban presentes en un interior aún más espacioso que albergaba, opcionalmente,

una tercera fila de asientos. Todo ello, con las últimas tecnologías en seguridad. El salto estético llegó en la tercera generación (2012 a 2018), que estrenó la versión larga Grand Santa Fe, con siete plazas en su interior. Los últimos avances tecnológicos en conectividad y asistencia a la conducción eran ya muy amplios. El Santa Fe actual se estrenó hace dos años y, lógicamente, es el más tecnológico y avanzado de todos. Gracias a las nuevas funciones de seguridad "SmartSense", es uno de los más seguros de su segmento (con 5 estrellas Euro NCAP). Además de más espacioso, tiene más estilo y es más dinámico. Ofrece un diseño en el que predomina la imponente rejilla frontal en cascada, con unos faros delanteros afilados. En el apartado tecnológico señalar el 'Head-Up display' o la nueva Alerta de Ocupantes Traseros, que detecta el movimiento de niños o mascotas en el asiento trasero y avisa al conductor. Desde 28.100 euros.



BMW Serie 5

CARROCERÍAS BERLINA Y TOURING (FAMILIAR)

En el exterior de la nueva generación de la elegante berlina llama la atención la imagen de la parrilla ovoide doble de BMW, con un faldón delantero que ofrece nuevas entradas de aire. En la parte trasera destacan una serie de pliegues en el faldón y los pilotos más estrechos, perfilados y expresivos. La nueva generación permite incluir las líneas de equipamiento BMW Luxury Line y BMW Modern Line. Estas dos líneas de acabado incluyen elementos de diseño y equipamiento de carácter exclusivo. El habitáculo tiene detalles como el marco cromado que estrena el mando del 'iDrive' (equipamiento de serie). Está al día con los equipos de la gama de funciones 'BMW ConnectedDrive' (opcionales). Disponible con cuatro motores de gasolina y seis diésel. La gama de gasolina ofrece entre 184 y 449 CV de potencia, mientras que las diésel van de los 150 a los 381 CV. Todas las variantes del BMW Serie 5 pueden estar equipadas opcionalmente con la nueva caja de cambios automática de ocho marchas. Desde 54.500 euros.



Ford Kuga

CON TODAS LAS TECNOLOGÍAS

Ya está disponible la tercera generación del SUV compacto Kuga, fabricado en España, con motores de gasolina, diésel y diferentes versiones híbridadas. Con unas dimensiones sensiblemente mayores a la anterior generación, una carrocería más aerodinámica de líneas modernas y fluidas, y un interior más amplio y espacioso, incluye nuevas funcionalidades en materia de seguridad, diferentes tipos de mecánica, nuevas ayudas a la conducción y un habitáculo más amplio, además de un maletero de gran capacidad que puede cubicar hasta 645 litros. Ofrece los niveles de terminación Titanium, ST Line o ST Line X. Se asoma con una completa gama de motores con versiones diésel y gasolina, mild-hybrid diésel, híbrida gasolina e híbrida enchufable de 225 CV. Desde 25.760 euros.

Gama Kia electrificada

POR UNA MOVILIDAD MÁS RESPETUOSA CON EL MEDIO AMBIENTE



Kia ofrece en la actualidad cuatro tecnologías de electrificación: 100% eléctricos (Kia e-Soul y Kia e-Niro), híbridos enchufables (Kia Niro, Kia Ceed Tourer, Kia XCeed y Kia Optima), híbridos convencionales (Kia Niro Híbrido) e hibridación ligera 48V (mild-hybrid). Pone en marcha los "10 compromisos Kia" que, en síntesis, incluyen: **garantía de cambio** (si en el primer mes o 1.000 primeros km no está satisfecho con el vehículo), **coche de cortesía** durante el primer año, **ayuda con la instala-**

ción del cargador en el domicilio del cliente, **red de carga Kia** (gratis en los puntos de carga de los concesionarios de la marca), **seguro contra daños** en la estación de carga doméstica, **Asistencia Premium** (servicio gratuito de asistencia en carretera Premium), **siete años de garantía** (del vehículo 100% eléctrico o híbrido enchufable o de 150.000 km), **mantenimiento gratuito** del vehículo eléctrico en los primeros tres años, y **ventanilla única**.



Audaz giro de Citroën

NUEVO ë-C4, 100% ELÉCTRICO

El nuevo ë-C4 llega tras el SUV C5 Aircross Hybrid, el Ami, ë-Jumpy y el ë-Spacetourer, para que la electrificación sea accesible a todos. Además de su versión 100% eléctrica, está disponible en motor gasolina o diésel. Ofrece una silueta aerodinámica y todos los elementos de confort del programa Citroën Advanced Comfort® para una nueva experiencia de usuario, incluyendo suspensiones de Amortiguadores Progresivos Hidráulicos®, asientos Advanced Comfort, espacio a bordo, tecnologías útiles para hacer la vida diaria más fácil y una nueva innovación para el copiloto.



Volkswagen T6.1

CUATRO VERSIONES PARA DISTINTOS USOS

El Volkswagen T6.1 presenta cambios estéticos, actualizaciones tecnológicas y de equipamiento y una gama mecánica que fía casi todo al diésel. La excepción es la comercial Transporter, con motor eléctrico. Se vende en cuatro versiones: Multivan y Caravelle, para transporte de pasajeros; California, como variante camperizada; y Transporter, como vehículo comercial. El Volkswagen T6.1 de 2020 luce un nuevo paragolpes delantero, que se une al rediseño de la parrilla y los faros.

Las versiones Multivan y California solo están disponibles con 4,9 metros de longitud, mientras que la Caravelle añade la opción de llegar a 5,3 metros. En el interior, puede equipar un cuadro de mandos digital de 10,25". A esta pantalla se suma otra táctil de 8 o 9,2" en las versiones que dispongan del nuevo sistema multimedia MIB3. El equipamiento básico lleva una pantalla más pequeña, de 6,5", y el MIB2. La gama mecánica contempla tres versiones del mismo motor diésel TDI de 2.0 litros. La más liviana ofrece 110 CV, la intermedia 150 CV y la más capaz 198 CV, con cambio automático DSG y tracción delantera o total. El precio empieza en los 33.495 euros de la Caravelle.

Nuevo Citroën C3



El nuevo C3 se reafirma en sus puntos fuertes, con una personalidad única y un confort inigualable. En diseño ofrece un nuevo frontal dotado de nuevos faros de LED. La personalización es enorme ya que aparecen 97 combinaciones exteriores, tres adhesivos de techo novedosos, dos nuevas llantas, tres ambientes interiores,

de los cuales dos son nuevos, y nuevos diseños de Airbump®. Respecto al confort, se refuerza con los nuevos asientos Advanced Comfort. Las funciones de ayuda a la conducción son más avanzadas, con 12 tecnologías y servicios conectados para hacer más fácil el día a día. Se accede a una gama superior, en términos de diseño y equipamiento, con cinco acabados: Live, Live Pack, Feel, Feel Pack, y Shine. También hay una serie especial, transversal C-Series, muy atractiva por su diseño y sus equipamientos exclusivos. El C3 destaca por disponer de motores de última generación, prestacionales, eficientes y de bajo consumo. En gasolina, con caja de cambios manual, están el PureTech 83 S&S y el PureTech 110 S&S 6V. También está disponible con caja de cambios automática con el motor PureTech 110 S&S EAT6. En diésel aparece el BlueHDi 100 S&S, con caja de cambios manual. El precio de partida del C3 PureTech 83 S&S LIVE es de 11.800 euros.



Peugeot electrificados

MEJOR PRECIO CON EL MOVES

Con las ayudas del Plan Moves II para vehículos electrificados se camina hacia una movilidad sostenible, ofreciendo interesantes ayudas a la compra de vehículos eficientes. Peugeot ofrece una gama de automóviles tanto eléctricos como híbridos enchufables que son muy eficientes. Los eléctricos Peugeot ofrecen altas prestaciones, placer de conducir, y una autonomía que supera los 300 Km WLTP, y disfrutan de unas ayudas de hasta 5.500 euros del Plan Moves II. Así, es posible adquirir un Peugeot e-208 a partir de 24.550 euros y un Peugeot e-2008 desde 27.700 euros. También hay un descuento de hasta 2.600 euros en la gama híbrida enchufable, con el Peugeot 3008 Hybrid 225 desde 36.100 euros, el Peugeot 508 Hybrid 225 desde 38.050 euros y el 508 SW Hybrid 225 desde 39.250 euros.



Opel Zafira-e

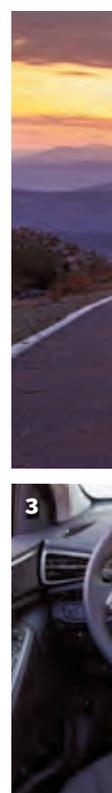
VERSIÓN ELÉCTRICA

Al igual que sus primos de PSA, el modelo alemán ofrece dos capacidades de batería: 50 kWh con una autonomía de 230 km y 75 kWh, que llega a 330 km. A la hora de recargar, el Zafira-e Life admite carga rápida por corriente continua. En una toma de 100 kW de potencia, es posible cargar al 80% la batería de 75 kWh en un tiempo de 45 minutos. El propulsor eléctrico alcanza una potencia de 100 kW (136 CV). Este motor, junto con su par motor de 260 kW, basta a priori no solo para mover el Zafira-e a plena carga y para arrastrar un remolque de hasta 1.000 kg de peso. La velocidad máxima está limitada a 130 km/h. Saldrá a la venta con tres tamaños.

HYUNDAI IONIQ

Excelente rendimiento y dinámica de conducción

LA NUEVA ESTÉTICA Y EL COMPLETO EQUIPAMIENTO DE LAS TRES VERSIONES QUE COMPONEN LA GAMA IONIQ (HÍBRIDO, HÍBRIDO ENCHUFABLE Y ELÉCTRICO) COLOCAN A ESTE MODELO EN LO MÁS ALTO DEL SEGMENTO. LUCE LOS DISTINTIVOS DE LA DGT 'O' Y, EN EL CASO DE LA VERSIÓN HÍBRIDA, 'ECO'. POR REDACCIÓN RACVN.



Comenzando con el eléctrico, ha recibido mejoras en su sistema de propulsión con más potencia, una batería de mayor capacidad y más autonomía. Ofrece 136 CV de potencia y su batería tiene una capacidad de 38,3 kWh, aportando una autonomía de 311 kilómetros en las condiciones del ciclo de homologación WLTP combinado, llegando a los 412 km en ciclo WLTP urbano, disfrutando de la conducción con cero emisiones. Su eficien-

te batería tarda menos de una hora en llegar al 80% de su capacidad al utilizar un cargador de corriente continua de 100 kW. Con el cargador a bordo de 7,2 kW se carga al 80% en solo 54 minutos si se conecta a una corriente directa de 100 kW en una estación de carga rápida.

Tanto el híbrido como el híbrido enchufable tienen un motor de gasolina de cuatro cilindros, 1,6 litros y 105 CV de potencia. El híbrido tiene un motor eléctrico de 43,5 CV y una batería de 1,56 kWh, mientras que el híbrido en-

chufable cuenta con un motor eléctrico de 60,5 CV y una batería de 8,9 kWh, ofreciendo ambos modelos 141 CV de potencia máxima combinada. Los híbridos permiten un ahorro de combustible y emisiones respecto a un coche equivalente con motor de combustión de un 30%. Además, cuanto más duro es el recorrido –grandes atascos, continuos cambios de ritmo en carretera o grandes puertos de montaña–, el híbrido se torna aún más eficiente frente al gasolina. El Ioniq híbrido presenta un consumo medio de

1. ESTILIZADO DISEÑO NUMEROSOS Y LLAMATIVOS CAMBIOS ESTÉTICOS. **2. ÓPTICAS BIEN VISIBLES** PERMITEN QUE EL IONIQ SEA MÁS SEGURO Y VISIBLE PARA EL RESTO DE CONDUCTORES. **3. INTERIOR ELEGANTE** EL SISTEMA MULTIMEDIA ESTRENA UNA PANTALLA DE HASTA 10,25", CON MAYOR RESOLUCIÓN, Y ES COMPATIBLE CON ANDROID AUTO Y APPLE CARPLAY. **4. MUY SENCILLO** LA PEQUEÑA PALANCA DE 'CAMBIO' DEL IONIQ ELÉCTRICO ES MUY FÁCIL DE MANEJAR.



4,5 l/100 km con 103 g/km de emisiones de CO₂ (según ciclo WLTP). Es interesante el cambio en el sistema de frenada regenerativa de ambos, ya que cuando se activa el modo de conducción "Eco" las levas del cambio sirven para modificar el nivel de retención. Si se activa el modo "Sport", estas levas sirven para cambiar de marcha de su caja automática de doble embrague y seis relaciones. El sistema multimedia tiene ahora una pantalla de hasta 10,25", con mayor resolución, y es

compatible con Android Auto y Apple CarPlay. La pantalla del cuadro de instrumentos continúa siendo de 7", con nuevos gráficos. Desde 22.100 euros.

"Full Electric. Full Care"

Hyundai Motor España ha puesto en marcha un plan para fomentar la venta de sus modelos 100% eléctricos, llamado "Full Electric. Full Care", que ofrece un paquete de ventajas a todos los clientes interesados en este tipo de vehículos. ■

Todas las ventajas del nuevo plan 'Full Electric. Full Care'



Punto de recarga e instalación incluida, gratis de serie.

Se regala e instala gratuitamente el punto de recarga para el coche eléctrico.

Vehículo de préstamo gratuito. Si, en algún momento, el cliente necesita una autonomía mayor para sus desplazamientos.

Compromiso de devolución. Si el cliente no está satisfecho, puede devolverlo sin compromiso y se le devuelve su dinero.

Llamada de emergencia eCall.

Sistema de asistencia a la conducción que realiza una llamada de emergencia automática en caso de accidente o cuando se despliegan los airbags.

Ocho años de garantía de batería de alto voltaje.

Aplicación con conectividad

Bluelink. Ayuda al cliente a controlar su vehículo a distancia desde su "smartphone" y acceder a los servicios LIVE para hacer su experiencia al volante más cómoda y segura.

Ocho años de asistencia gratuita en carretera. Traslado del Hyundai eléctrico hasta un concesionario oficial Hyundai o al punto de carga más cercano e incluso carga in situ.

‘Hill-Holder’, ayuda en pendiente, autorizada en el examen de conducir

LOS **SISTEMAS AVANZADOS DE AYUDA A LA CONDUCCIÓN (ADAS)** SE VAN IMPLANTANDO EN CADA VEZ MÁS VEHÍCULOS. POR ELLO, LA DGT PERMITE SU USO EN LOS EXÁMENES DE CONDUCIR. EN LOS PRÓXIMOS NÚMEROS DE LA REVISTA DESGRANAREMOS LOS SISTEMAS PERMITIDOS. EN ESTA PRIMERA ENTREGA ANALIZAMOS EL ‘HILL-HOLDER’, DE GRAN AYUDA EN PENDIENTES.



El sistema ‘Hill-Holder’ es una de las nuevas tecnologías permitidas en los exámenes prácticos de conducir desde el pasado mes de septiembre. Además de esta ayuda, también se ha aprobado el uso de la cámara de marcha atrás y 360° y/o sensores de aparcamiento, el sistema ‘Start-stop’, la activación automática de alumbrado y limpiaparabrisas, el aviso de frenada de emergencia, el sistema de detección de fatiga y la alerta del tráfico cruzado.

La tecnología y los coches van completamente de la mano. Solo hay que ver que cada vez hay más vehículos equipados con funciones autónomas o semiautónomas. Actualmente, numerosas marcas automovilísticas cuentan en sus catálogos con vehículos dotados de sistemas de ayuda a la conducción: coches que pueden aparcar solos, que apagan el motor en las paradas o que activan automáticamente las luces. Tecnologías que facilitan y ayudan a los conductores a la hora de conducir.

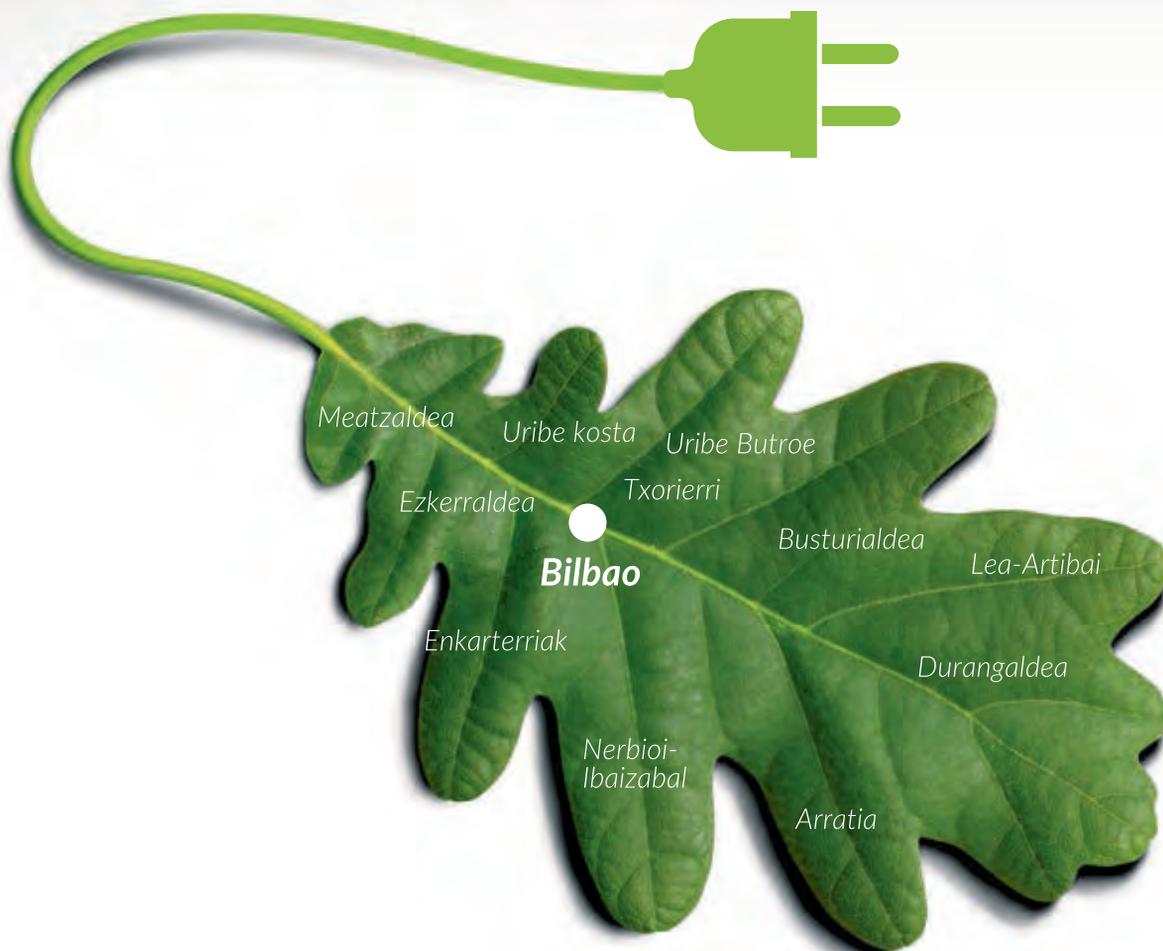
El sistema ‘Hill-Holder’ es uno de ellos. Una tecnología que cada vez incorporan más vehículos y que también recibe el nombre de “control de retención en pendiente” o “asistencia de arranque en pendiente”.

¿Qué es y cómo funciona?

La tecnología ‘Hill-Holder’ es una función más del sistema antibloqueo de frenos ESP. Cuando el conductor detiene el coche en una cuesta o pendiente, esta tecnología detecta el grado de inclinación en el que se encuentra el vehículo. De este modo, cuando se levanta el pie del freno, el sistema evita que el coche se desplace hacia atrás. El ‘Hill-Holder’ se activa automáticamente sin que el conductor tenga que hacer nada: solo debe levantar el pie del freno, sin necesidad de jugar con el embrague o con el freno de mano, como se haría tradicionalmente. Cada vez es más habitual que los nuevos vehículos incorporen este tipo de tecnologías que facilitan la conducción.



Bizkaian zehar ibiltzeko modurik **naturalena**
El medio **más natural** para moverse por Bizkaia



Bizkaibusek gure lurraldea egituratzen laguntzen du, eta, aldi berean, ingurumena eta etorkizuneko belaunaldien bizi-kalitatea zaintzen du. Energia garbiagoak erabiltzen dituzten ibilgailuak eskuratzen jarraitzen dugu, errepide bidezko garraio publikoa gero eta jasangarriagoa izan dadin.

Bizkaibus contribuye a vertebrar nuestro territorio, cuidando el medio ambiente y la calidad de vida de las futuras generaciones. Seguimos incorporando vehículos con energías más limpias para que el transporte público por carretera sea cada vez más sostenible.

bizkaia.eus

94 612 55 55



 **Bizkaia**
bizkaibus



“En principio, algunas pruebas podrán llegar a celebrarse”

ÁNGEL GURRUTXAGA ESTÁ AL FRENTE DE LA FEDERACIÓN VASCA DE AUTOMOVILISMO (EA-FVA) DESDE HACE ONCE AÑOS. FUE REELEGIDO EN 2017, CON UNA AMPLIA MAYORÍA, PARA UN TERCER MANDATO. POR JUAN IGNACIO VIEDMA.

Juan Ignacio Viedma. ¿Cómo ha llevado el confinamiento? ¿Ha influido mucho en su actividad cotidiana?

Ángel Gurrutxaga. El confinamiento ha sido duro, como creo que nos ha pasado a todos. Esta situación va a producir cambios en todos los ámbitos y tendremos que aprender a vivir con situaciones parecidas que pueden volver a ocurrir.

J.I.V. ¿Damos por perdida toda la temporada automovilística?

A. G. No damos por perdida la temporada, ni mucho menos. Nuestra previsión es empezar en julio con el Rallye de Zamudio y el Rallye de Goilurak, siempre que las autoridades sanitarias y la dirección de Deportes nos lo permitan y parece que están por la labor. Es indudable que va a haber pruebas afectadas por la situación económica que se ha generado y que afecta directamente al patrocinio de las mismas. Las pruebas previstas para la segunda mitad del calendario en principio siguen adelante y algunas de las que no se han podido hacer –desafortunadamente, no todas– están buscando hueco de aquí a final de año. No será fácil y tendremos que poner todos y todo de nuestra parte para sacar la temporada adelante.

J.I.V. En este tiempo de ‘impasse’, ¿están preparando cambios y novedades para la próxima campaña?

A. G. Todos los proyectos deportivos que teníamos para 2020 lógicamente se van a ralentizar, pero nuestro trabajo va a ser empujar para que se retomen lo antes posible. Hemos creado una copa de promoción ‘low-cost’ con un coche de serie, el Peugeot 206 XS. La primera unidad de pruebas la estamos montando para que empiece a rodar lo antes posible y así los pilotos puedan ver sus prestaciones. Seguimos con el proyecto del circuito ya que no tenemos en Euskadi ninguna instalación disponible para practicar nuestro deporte, si bien está claro que también se ralentizara en este año 2020.

J.I.V. ¿Cómo valora la labor del RAC Vasco Navarro en el deporte automovilístico? ¿Seguirán contando con el Club?

A. G. Claro que seguimos contando con el RACVN. En los últimos años estamos trabajando conjuntamente para desarrollar los proyectos deportivos que tenemos en mente y apostamos para seguir con esa magnífica relación que se ha creado. Es uno de los patrocinadores importantes del Campeonato Vasco de Rallyes. ■



“El RAC Vasco Navarro nos apoya mucho con el deporte”

PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN NAVARRA DE AUTOMOVILISMO DESDE INICIOS DE 2019, **ENRIQUE ZABALA MONTERO** ESTÁ APENADO POR LA SITUACIÓN, AUNQUE APROVECHA PARA SACAR ADELANTE NUEVOS PROYECTOS. POR JUAN IGNACIO VIEDMA. FOTO PELI.

Juan Ignacio Viedma. ¿Cómo ha llevado el confinamiento? ¿Ha influido mucho en su actividad normal?

Enrique Zabala Montero. Dentro de todo el caos que ha sido esta situación, lo hemos manejado lo mejor posible. Sí que ha cambiado la forma normal de afrontar las situaciones más cotidianas. El no poder charlar con tu gente de forma normal o el tener que tomar ciertas medidas en lo más cotidiano nos marca un poco.

J.I.V. ¿Damos la temporada automovilística por perdida?

E.Z.M. Sí, pues todas las pruebas que teníamos en el calendario hasta ahora nos serán casi imposible recuperarlas. Este año iba a ser el de mayor número de pruebas debido a la buena situación por la que estamos pasando, tanto a nivel de pilotos como de aficionados y organizadores. Y gracias a esto confiamos en que si la situación se recupera podremos contar con algunos organizadores para sacar pruebas adelante. Aunque la situación económica que nos vamos a encontrar apunta a que será muy mala.

J.I.V. En este tiempo de ‘impasse’, ¿están preparando cambios y novedades para la próxima campaña?

E.Z.M. En este largo tiempo de espera hemos aprovechado para sacar adelante algunos proyectos que teníamos aparcados por

falta de tiempo y recursos. Tenemos previsto lanzar una plataforma de formación ‘online’ tanto para comisarios como para pilotos, copilotos y organizadores. Así como darle más protagonismo al tema de la simulación, tanto de carreras (organizando nuestros propios campeonatos) como en el uso de estas tecnologías para que nuestros pilotos puedan entrenar desde sus propias casas sin necesidad de acudir a los tramos.

J.I.V. ¿Cómo valora la labor del RAC Vasco Navarro en el deporte automovilístico? ¿Seguirán contando con el Club?

E.Z.M. Para nosotros, el apoyo que nos da el RAC Vasco Navarro es esencial, tanto de patrocinio como a la hora de asesoramiento por parte de la gente que trabaja en el Club. Gracias a su apoyo, este año se han puesto en marcha otras dos nuevas iniciativas, además de mantener todos los proyectos anteriores. La primera, basada en la ya conocida Copa RACVN de Rally de Tierra: hemos pasado la misma idea a los circuitos de velocidad, usando los mismos vehículos con unas mínimas modificaciones. Todo ello ha sido posible gracias al trabajo conjunto de Luis Orradre, delegado de Velocidad en la Federación Navarra, y de Xabier Arzamendi, por parte del RACVN. Estamos intentando reubicar el III Rally RACVN de Tierra de Navarra. ■



“La ‘nueva realidad’ provocará cambios en el automovilismo”

XABIER ARZAMENDI SESÉ LLEVA MUCHOS AÑOS EN EL MUNDO DEL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO, COMO PARTICIPANTE Y COMO ORGANIZADOR DE PRUEBAS. DESDE 1998 ES DIRECTOR DEPORTIVO DEL RACVN. POR JI VIEDMA, FOTOS SARA SANTOS.

Juan I. Viedma. ¿Cómo ha llevado el confinamiento?

¿Ha influido en su actividad cotidiana?

Xabier Arzamendi. A día de hoy parece que ya está "controlada" la crisis sanitaria y, aunque el virus sigue latente, hemos salido del confinamiento y poco a poco estamos volviendo a la normalidad, sin olvidar mantener todas las medidas de protección. El confinamiento lo hemos pasado en casa y desde allí he trabajado bien. La vida se ha hecho diferente, difícil y muy rara. La ocasión ha sido buena para, sin dejar la actividad laboral, hacer aquellas cosas de casa que siempre están pendientes.

J.I.V. ¿La temporada deportiva se ha perdido del todo?

X.A. Bueno, vuelvo a insistir que hay que intentar volver a la normalidad. Si lo aplicamos a la temporada deportiva, la normalidad es intentar hacer las pruebas que estaban calendadas para el segundo semestre del año. Nosotros teníamos prevista una prueba en el calendario para el 24 de octubre, el XX Rallye Vasco Navarro Histórico -XX Memorial Ignacio Sunzundegui-, y hoy, aunque nos falta algún fleco por atar, mucho trabajo de preparación lo tenemos hecho. A la vez es verdad que el Rallye de Tierra RAC Navarra que teníamos previsto para el mes de mayo, no tuvimos más remedio que sus-

penderlo y aplazarlo 'sine die' y será prácticamente imposible que se pueda llevar a cabo esta temporada 2020.

J.I.V. ¿Cree que habrá novedades para la próxima campaña? Qué puede llegar a cambiar en el automovilismo deportivo?

X.A. Habrá cambios en el automovilismo como los habrá en todas las actividades deportivas donde haya afluencias de público importantes. Tendremos trabajo para articular la "nueva realidad". Iremos poco a poco. Todo ello, sin contar con el gran impacto que tendrá la crisis económica en nuestro deporte, habrá cambios derivados por los nuevos hábitos y también preveo un aumento del automovilismo "virtual".

J.I.V. Como organizador y colaborador en pruebas y campeonatos, ¿el RACVN seguirá apoyando el deporte automovilístico?

X.A. El RACVN seguirá en todo lo relacionado con el automóvil, la movilidad y también con el deporte. Es una de nuestras bases y señas de identidad, y evidentemente nos iremos acomodando al futuro. El Club nació en 1923 cuando la vida era diferente y hemos ido evolucionando con la sociedad, y esperamos cumplir otros cien más. ■

¿QUÉ HARÍAS SI SE ROMPE UNA TUBERÍA Y TIENES INVITADOS EN CASA?



En GENERALI tenemos una solución para cada tipo de problema.
Como un seguro de Hogar con Servicio de Fontanería Urgente
que te permite dar un parte a través de nuestra **APP**.

VIDA | **HOGAR** | AUTO | SALUD | AHORRO | PENSIONES | EMPRESAS



CAMPEONATO DEL MUNDO GP 2020

Un mundial de motos muy atípico

CUANDO HABLAMOS EN LA REVISTA DE MARZO DEL INICIO DEL CAMPEONATO DEL MUNDO DE MOTO GP POCO NOS PODÍAMOS ESPERAR LO QUE IBA A OCURRIR EN LAS SIGUIENTES SEMANAS A CAUSA DEL COVID-19. TEXTO Y FOTOS: RAFA MARRODÁN



Tras dos meses de confinamiento hemos visto caer, uno tras otro, todos los grandes premios del calendario. Cuando escribo estas líneas deberíamos de estar en Le Mans y estamos en casa por culpa del dichoso coronavirus. El asunto trae de cabeza a todo el mundo, desde los organizadores, circuitos, equipos, pilotos... hasta los periodistas, fotógrafos y a un sinnúmero de gentes que hacen de este evento su negocio más importante del año.

La papeleta que tiene Carmelo Ezpeleta y su equipo de trabajo es difícil y, con cada problema nuevo, van sacando de la chistera una solución que cada vez discurre por el estrecho camino del tiempo que va corriendo en contra de los intereses de todo el mundo. Por si ello no fuese suficiente, multipliquemos las dificultades por tres –MotoGP, SBK y FIM CEV–, como mínimo, y comenzaremos a valorar la magnitud del reto al que nos enfrentamos, por lo que tener un proyecto de inicio

en Jerez ya nos parece un logro enorme. El resto es evidente: que será sin público, que será bajo unos controles extremos, que será una versión reducida –en todos los aspectos– y que será con los elementos esenciales en todas las áreas. Se ciernen muchas dudas sobre el papel que la prensa –televisiones, escrita y fotógrafos– jugará en este nuevo escenario. El daño puede ser irreparable, pero las consecuencias sanitarias también lo podrían ser de no tomar medidas tan drásticas.

Económicamente serán los más modestos los que más sufran, aunque DORNA ya ha inyectado una primera ayuda de 4,5 millones de euros, pero hay otros estamentos que también se verán afectados.

Esperemos que la racha continúe y una competición que no se ha detenido desde 1949 se dispute, aunque sea en una versión reducida y que se minimicen los riesgos hasta donde sea humanamente posible. El año que viene, será otra historia. ■

2020 PASARÁ A LA HISTORIA POR LAS CIRCUNSTANCIAS SANITARIAS QUE HAN INCIDIDO EN TODOS LOS ASPECTOS DE LA VIDA Y, MUY DIRECTAMENTE, EN EVENTOS DEPORTIVOS DE PRIMER NIVEL, COMO EL CAMPEONATO DE MOTO GP.



PORQUE NOS UNE UNA PASIÓN ESPECIAL

Porque compartimos valores de cercanía, calidad en la atención y tranquilidad hacia nuestros clientes.

**ENTRE LOS DOS TENÍA QUE
SALIR ALGO IGUAL DE
ESPECIAL.**



**OFERTA EXCLUSIVA
SOCIOS RACVN**

Acude a tu oficina RACVN o llámanos por teléfono y pregunta por las condiciones que tienes con Lagun Aro por ser socio del RACVN.



LAGUN ARO



EL CLUB DEL AUTOMOVILISTA

Ser socio del RACVN, más de lo que se imagina

HAY MUCHAS RAZONES PARA SER SOCIO DEL RACVN. DISFRUTAR DE LA ASISTENCIA MECÁNICA MÁS COMPLETA DEL MERCADO 24 HORAS AL DÍA ES UNA DE ELLAS. PERO HAY MUCHAS MÁS.

1

TENDRÁ UN MECÁNICO A SU SERVICIO LAS 24 HORAS

Tanto si se encuentra en su ciudad como en cualquier carretera de Europa, tendrá asistencia mecánica de urgencia a todas horas y todos los días. Y un equipo de mecánicos expertos a su servicio telefónicamente para resolver cualquier duda.

Porque ser del RACVN es tener un taller cerca todos los días.

2

REPARAMOS SU VEHÍCULO ESTÉ DONDE ESTÉ

Siempre que podamos, repararemos su vehículo en el acto para que pueda seguir su camino. Con la nueva 'app' de geolocalización puede realizar el seguimiento del coche-taller. Si la reparación es más compleja, llevaremos su vehículo al taller más cercano, le acercaremos a su domicilio o le ofreceremos un hotel y vehículo de sustitución.

Porque con el RACVN las reparaciones no se hacen esperar.

3

DISPONDRÁ DE UN EQUIPO MÉDICO EN TODO EL MUNDO

En cualquier viaje tendrá siempre a su servicio un equipo médico profesional para atenderle. En caso de enfermedad o accidente, el Club cubre los gastos sanitarios y la posible repatriación. Además, Médico de Guardia las 24 h del día para consultar dudas médicas.

Nuevos límites en Asistencia Sanitaria en el extranjero: hasta 30.000 euros para socios senior o travel.

4

RESOLVEMOS LOS PROBLEMAS DE SU HOGAR

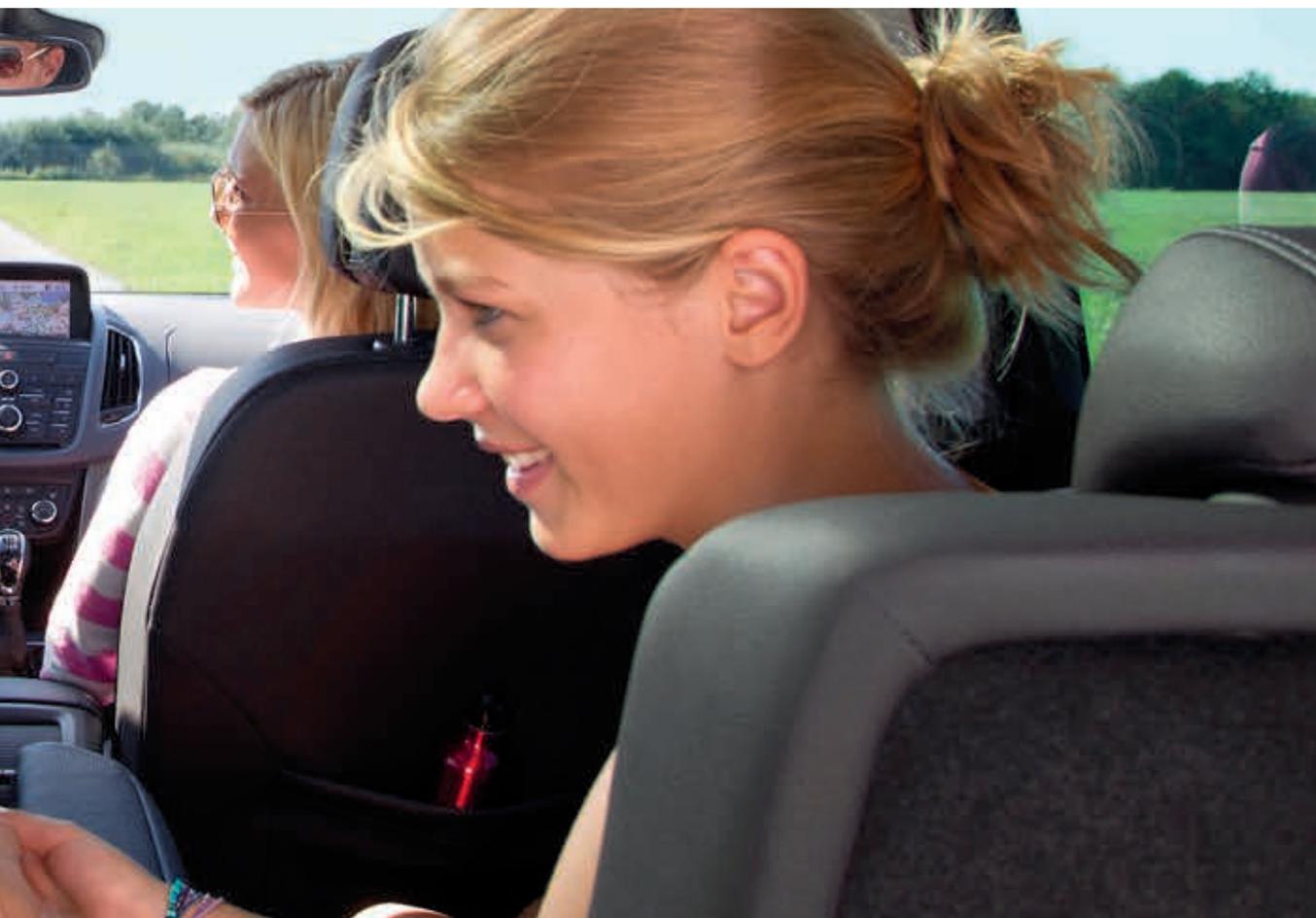
En casa siempre surgen imprevistos que no sabemos cómo resolver. Con el RACVN, encontrar soluciones rápidas y eficaces a las incidencias es muy fácil. Cerrajeros, fontaneros, carpinteros... Servicios de urgencias las 24 horas del día.

Para que nada interfiera en su vida cotidiana.

5

USTED VIAJA TRANQUILO, SUS HIJOS TAMBIÉN

Si durante el viaje no puede conducir, le facilitaremos un conductor para que pueda continuar o regresar a su domicilio. Si olvida o extravía su documentación, un medicamento..., nos ocupamos de ello. Además, el Club se encarga de la repatriación del socio (modalidad senior) y personas cubiertas en caso de fallecimiento de familiar. **Con el RACVN, ningún imprevisto detendrá su viaje.**



6

LA PROTECCIÓN MÁS COMPLETA EN SU ESTANCIA EN LA NIEVE

La Asistencia Sanitaria Urgente cubre los contratiempos que sufra durante la práctica del esquí en pistas autorizadas, como traslado o repatriación sanitaria de heridos y enfermos, traslado o repatriación de familiares acompañantes, gastos médicos o de desplazamiento y estancia de un familiar por hospitalización.

Disfrute del esquí con tranquilidad.

7

DEFENDEMOS SUS DERECHOS COMO CONDUCTOR

Si recibe una multa y no está conforme, si tiene problemas con un taller o concesionario, si le han cobrado un impuesto de su automóvil que no le corresponde.... el RACVN le ayuda. Y con asistencia jurídica telefónica gratuita 24 horas.

El RACVN siempre estará a su lado para defender sus derechos.

8

LE AYUDAMOS A ESCOGER EL MEJOR SEGURO

La póliza que mejor se adapta a sus necesidades: automóvil, moto, en su hogar, pólizas de salud, hogar, vida y accidentes. No pague más ni menos. Los mejores consejos de nuestros asesores especialistas para contar con pólizas a su medida.

Cualquier necesidad aseguradora de los socios puede ser satisfecha en condiciones ventajosas en coberturas y primas.

9

GESTIONAMOS LOS TRÁMITES RELACIONADOS CON EL VEHÍCULO

El servicio de Gestoría del RACVN se encarga de realizar por usted los principales trámites relacionados con la documentación del vehículo (matriculaciones, duplicados, bajas) o el permiso de conducción (cambios de dirección, duplicados), entre muchos otros.

Ahorre tiempo y preocupaciones con la Gestoría del Club.

10

UN EQUIPO DE PROFESIONALES, 24 H A SU LADO

Y recuerde que cuenta con un equipo de profesionales 24 horas a su lado. No olvide llevar siempre con usted los teléfonos de contacto y asistencia del Club. Tanto por teléfono como en nuestras oficinas recibirá una atención personalizada. Y toda la información sobre el Club, en www.racvn.net.

RACVN, un club muy cercano.

Este texto es informativo y no tiene valor contractual. Las coberturas y exclusiones son las que figuran en el folleto de prestaciones del carné de socio.



Donde nacen los ríos

ENTRE LAGUARDIA Y ORDUÑA VISITAREMOS ALGUNOS DE LOS RINCONES MÁS SINGULARES DE EUSKADI, INCLUYENDO UNA IGLESIA EXCAVADA EN LA ROCA, UN VALLE SALADO, DOS CASCADAS Y EL NACIMIENTO DEL EMBLEMÁTICO NERVIÓN. FOTOS: MARKEL REDONDO-BASQUETOUR

El mayor tesoro de **Laguardia** se oculta en la parte alta del pueblo. El pórtico policromado de la iglesia de Santa María de los Reyes es único. Hay que callejear por el casco antiguo y descubrir el entramado de bodegas subterráneas excavadas en el siglo XVI.

La carretera N-232a nos lleva a Leza en línea recta, pero recomendamos un pequeño rodeo por la A-4207 hasta Navaridas y, desde allí, al norte por la A-3212, con una panorámica perfecta de Laguardia, de los viñedos y, al fondo, de la sierra de Cantabria, que parece una ola gigante que quiere tragárselo. Subimos al puerto de Herrera por la A-2124 y desde el **Balcón de la Rioja** contemplamos

un paisaje de viñedos y campos de labor que se extienden por el valle del Ebro. En el descenso, el paisaje cambia y los hayedos son los protagonistas. Seguimos por la A-2124 y pronto descubriremos que la arboleda desaparece y da paso a los verdes prados de la Montaña Alavesa. Pronto llegamos a **Peñacerrada-Urizaharra**, pueblo muy cuidado que conserva parte de su muralla y torres de defensa. Luego, por la A-2124 y la A-4129 llegamos a **Faido** para visitar la ermita prerrománica de Nuestra Señora de la Peña, esculpida en la roca.

Por la A-3126, siguiendo el río Inglares, llegamos a **Berganzo**, donde el valle se ensancha y los bosques retroceden. A lo lejos, el castillo de Ocio en lo alto de una colina. To-

1 BALCÓN DE LA RIOJA
UBICADO EN LEZA.

2 SALTO DEL NERVIÓN
TRAS UNA CORTA CAMINATA, UN MIRADOR SOBRE EL ABISMO MUESTRA LOS 270 METROS DE CAÍDA DEL AGUA.

3 URKABUSTAIZ EN DIRECCIÓN A GOIURI ONDONA.



2



3



mamos la N-124 hacia el norte, hasta la A-1 dirección Burgos. Es solo un kilómetro hasta Rivabellosa, donde nace la A-3312 que nos llevará a la A-2122 a través de Zubillaga, Lantaron, Fontetxa y Larrazubi. El Ebro nos acompaña por la izquierda y es la frontera natural entre Euskadi y Castilla y León. Por la A-2625 pasaremos Bergonda y la A-2622 nos llevará hasta Añana y sus salinas.

Cascada con 100 metros de caída
La carretera A-2622 nos saca del valle por el este, hasta la A-3314, que va unos kilómetros paralela a la autopista. Tras Izarra, llegamos a la A-2521, que tomamos hacia el oeste, dirección Goiuri Ondona, en Urkabustaiz. Del seco y el valle salado pasamos a un paisaje distinto, verde, de praderas y pinares. Antes de Goiuri-Ondona, un indicador nos sitúa tras corto paseo en la cascada de Gujuli, con 100 metros de caída. Por la A-2521, después de Urduña-Orduña, trepamos por la A-2625 por el puerto del mismo nombre, con vistas fantásticas y un desvío hacia el salto del Nervión. El río se despeña desde lo alto del acantilado. ¡Todo un espectáculo! |

SALINAS DE AÑANA

Antigua villa romana con salinas de 6.000 años de antigüedad



Al llegar a Añana nos encontraremos ante una antigua villa romana, que es uno de los paisajes más singulares de Euskadi. Las Salinas de Añana se ubican en un barranco excavado por la mano humana, posteriormente cubierto por un complejo sistema de terrazas y canales de madera. ¿Para qué? Para conseguir extraer la sal, considerada durante siglos el 'oro blanco'. Hunden sus raíces 6.000 años atrás y han estado funcionando sin interrupción hasta nuestros días. Desde las carreteras vecinas se puede apreciar la magia de una explotación que llegó a tener más de 10 hectáreas.



La comarca del Matarraña

EL NORESTE DE LA PROVINCIA DE TERUEL OFRECE AL VIAJERO UNA SUCESIÓN DE PUEBLOS CON CARÁCTER EN MEDIO DE UN PAISAJE DE CAMPOS DE LABOR Y ESPACIOS PROTEGIDOS QUE INVITAN AL TURISMO TRANQUILO. TEXTO Y FOTOS: JORDI BASTART

Aquí nace el Matarraña, uno de los ríos más limpios de Europa. El clima benevolente y la abundancia de caza propiciaron que la nobleza escogiera este enclave como lugar de veraneo durante los siglos xv y xvi. El Tozal de los Tres Reyes (1.356 m) –una de las montañas más altas del macizo de los Puertos de Beceite– fue el nexo de unión de los reinos de Aragón, Cataluña y Valencia. Son pues tierras de fusión cultural y lingüística; un buen ejemplo es el habla, un dialecto de transición entre el catalán y el castellano. El Matarraña es pues un precioso y fascinante territorio. Pueblos de piedra, medievales, con un impresionante patrimonio cultural y

una naturaleza apacible hacen que esta comarca se haya convertido en un destino para el turismo sostenible.

La identidad de una tierra

Las tierras del Matarraña son tierras de olivos, almendros y vid, que combinan con los bosques de encinas y pinos, todo ello regado por la importante red hidrográfica que forma el río Matarraña con sus afluentes Tastavins y Ulldemó. Los pueblos, a pesar de la emigración sufrida, conservan bellos conjuntos monumentales. Hace ya algún tiempo, muchas de las casas que en su día fueron abandonadas se están volviendo a recuperar y muchos son los artistas (escritores, pintores, artesanos...) que han descu-

1 BECEITE DECLARADO CONJUNTO HISTÓRICO, ESTÁ SITUADO CERCA DEL MACIZO DE LOS PUERTOS DE BECEITE.

2 PEÑAS DE MASMUT PRÓXIMAS A PEÑARROYA DE TASTAVINS.

3 CALACEITE POBLACIÓN DE INUSITADA NOBLEZA.

4 CULTIVOS DE SECANO EN LA COMARCA DEL MATARRAÑA.



2



3



4

bierto entre sus muros una nueva fuente de inspiración. A la vez, han surgido hotelitos con encanto en antiguos palacios, molinos de aceite y estaciones de tren abandonadas y casas de turismo rural, que empiezan a atraer un turismo de calidad.

La nobleza obliga

La ruta empieza en **Calaceite/Calaceit**, con un casco urbano declarado conjunto histórico en cuyas calles lucen fachadas nobles. Entre sus edificios, no hay que perderse el Ayuntamiento renacentista del siglo XVII, la plaza de España, con bellos soportales y la iglesia parroquial de la Asunción, cuyo exterior ofrece una imagen imponente. Saldremos de Calaceite hacia el oeste tomando la carretera N-420, para desviarnos por la TE-V-3001 hacia **Torre del Compte**, donde llegaremos después de recorrer 20 km. El río Matarraña recorre este hermoso municipio de sur a norte y riega sus numerosos campos de cultivo. El casco urbano muestra edificios de construcción notable realizados en piedra sillar, en especial el del Ayuntamiento, y los de la calle y plaza Mayor. La misma carretera nos llevará a **La** >

BECEITE Y EL PARRIZAL Refugio de reyes



La prehistoria, la civilización romana y la cultura árabe están presentes en Beceite, hermosa población situada sobre una loma en la margen derecha del río Matarraña y próxima a los Puertos de Beceite.

A 7 km de Valderrobres, por la A-2412, siguiendo el río Matarraña, llegamos a **Beceite/Beseit**. Declarado conjunto histórico, es un rincón de grandiosa belleza paisajística, donde se puede visitar la **garganta de 'El Parrizal o Parrissal'**, un bello paraje natural. En 6 km llegamos al Parrizal, zona con accesos regulados en épocas de máxima afluencia. Por el camino hemos pasado frente al conjunto de **pinturas rupestres de La Fenellasa**. Desde el **Pla de la Mina** comienza una excursión en la que, unas veces por encima de pasarelas de madera y otras por el cauce del río, nos llevará hasta los **Estrechos de Parrizal**, paredes verticales de 200 metros de largo, 60 de altura y un metro de ancho en algunos puntos.



1 SANTUARIO DE LA VIRGEN DE LA FUENTE
EN PEÑARROYA DE TASTAVINS.

2 VALDEROBRES,
FORMIDABLE CONJUNTO URBANO PRESIDIDO POR EL CASTILLO Y LA IGLESIA DE SANTA MARÍA LA MAYOR.

3 EL MOLÍ DE L'HEREU
ANTIGUO MOLINO DE ACEITE CONVERTIDO EN UN HOTEL ACOGEDOR.

> **Fresneda/La Freixneda**, villa situada en la ladera de un cerro orientado hacia el valle del río Matarraña. La calle Mayor alberga un bello conjunto de edificios de los siglos XVI y XVII, y la plaza Mayor tiene varios palacios correspondientes a los siglos XVII y XVIII. A cuatro kilómetros de la población se encuentra uno de los monumentos más emblemáticos del Matarraña, el **santuario de la Virgen de Gracia**, abandonado y medio en ruinas. La carretera TE-V-3006 nos llevará en 6 km hasta **La Portellada**. Entre las edificaciones más destacadas se encuentra el ayuntamiento, que se construyó entre los siglos XVI y XVII. Por la TE-V-3004, camino de Valderobres, nos encontraremos con el **salto de la Portellada**. En primavera es impresionante ver el agua caer con fuerza debido a las lluvias que han aumentado el cauce del río Tastavins. Por la A-231, llegaremos a **Valderobres/Vall-de-roures**. Su monumentalidad ya se observa desde el puente que cruza el Matarraña y nos

introduce en el interior del casco histórico a través del Portal de San Roque. Estamos en la plaza de España, donde se encuentra el Ayuntamiento. Por encima de la población lucen el impresionante conjunto que forman el castillo y la **iglesia de Santa María la Mayor**, una de las muestras más renombradas del gótico aragonés.

Un pueblo del color de la roca
Desde Valderobres por la A-1414 nos dirigiremos a **Fuentespaldá/Fondespala**, población que posee numerosas casas palaciegas de gran interés. Seguiremos hacia el sur por la misma carretera, hasta encontrar el desvío que nos situará en **Peñarroya de Tastavins/Pena-Roja de Tastavins**, población que se encuentra situada sobre la ladera occidental de una colina en la margen derecha del río Tastavins y cuyo nombre proviene de la tonalidad del color rojizo que adquieren las peñas de Masmut, un conglomerado de rocas calcáreas

La **población de cabra montés** está muy extendida en



situado a unos cinco kilómetros del pueblo. Poco antes de llegar a la población nos encontramos un magnífico conjunto arquitectónico: el **santuario de la Virgen de la Fuente**, declarado monumento nacional. Se compone de dos iglesias, una de ellas gótico-mudéjar y la otra barroca de finales del siglo XVII. La techumbre mudéjar que cubre los cinco tramos de la nave de la primera es una de las muestras más impresionantes de la carpintería mudéjar aragonesa. El conjunto se completa con una hospedería y un bar-restaurante.

Peñarroya de Tastavins posee un gran atractivo y después de visitar la población y sus museos, una excursión hasta las Peñas de Masmut nos devolverá nuestro interés por la naturaleza. Se trata de un conglomerado de arcillas y areniscas de redondeadas formas que, en su punto más alto, alcanza los 1.058 metros de altura. Allí es fácil observar el comportamiento del buitre leonado. ■

Guía práctica

CÓMO LLEGAR

Por Calaceite transita la N-420, que enlaza Alcañiz con Gandesa, ya en tierras catalanas, como poblaciones más importantes. Este itinerario tiene unos 70 km de longitud.

PROPUESTA CULTURAL

Dos museos dan testimonio de la vida cultural de Peñarroya de Tastavins: Lo



Masmut, dedicado a la vida y oficios tradicionales, e Inhóspitak, con una historia impresionante sobre los restos de dinosaurios hallados en esta zona.

Otros lugares que vale la pena visitar son la antigua cárcel, el punto gótico "Lo Roser", el Centro de Interpretación del Porcino ubicado en los antiguos establos del conjunto monumental Virgen de la Fuente y el Parque aragonés de la vivienda rural ubicado en la parte alta de la población.

MÁS INFORMACIÓN

Turismo de Aragón

www.turismodearagon.com

Comarca del Matarraña

www.comarcamatarraña.es

Calaceite

www.calaceite.es

Valderrobres

www.valderrobres.es

Beceite

www.beceite.es

Peñarroya de Tastavins

www.peñarroyadetastavins.es

¿QUIERE AHORRAR CON EL CLUB DE VENTAJAS DEL RACVN?

Grandes descuentos
solo para socios

Solo tiene que entrar en:
ventajas.racvn.net
y darse de alta.

Más de 1000 socios ya forman parte del Club de Ventajas del RACVN y se benefician de descuentos únicos en sus compras diarias; tanto en supermercados o productos de hogar como en viajes, moda, entradas, deporte, motor o tecnología.



Compañeros de Viaje
DESDE 1923



PREPARE LAS VACACIONES DE VERANO

Las ventajas de reservar las vacaciones o escapadas
en el Club de Ventajas del RACVN



☆ **Grandes marcas**

Encontrará las marcas y páginas web más populares entre los viajeros con descuentos entre el 3 y el 15%.

📅 **Comodidad**

Le recomendamos hacer su reserva hoy mismo, los precios irán subiendo a medida que se acerque la fecha. Además, en algunos proveedores encontrará la opción de cancelación gratuita.

🔍 **Búsqueda fácil**

Hemos creado un nuevo buscador de hoteles con el que podrá encontrar fácilmente el mejor alojamiento con los descuentos más interesantes.

🛡️ **Seguridad**

Seleccionamos proveedores y sistemas de pago seguros. Los datos de sus compras son confidenciales. Ante las restricciones en viajes ocasionadas por el coronavirus (COVID-19) muchas compañías ofrecen flexibilidad en las reservas. Tendrás toda la información al acceder a la página de cada compañía.

% **Todo con descuento**

¡No vuelva a hacer una reserva sin pasar por su Club! Porque de cada reserva que haga le devolveremos parte del dinero, así de fácil.

DESCUENTOS EXCLUSIVOS PARA SOCIOS



Reserve sus vacaciones con Booking a través del Club de Ventajas y
¡verá como el dinero vuelve!

Booking.com

Del importe de su reserva en Booking,
le devolveremos el 4% para que lo ahorre en su hucha



La hucha siempre llena

Dentro del Club de Ventajas encontrará ofertas de descuento directo sobre la compra, pero también **hay ofertas que le devuelven dinero tras realizar la compra**, como por ejemplo **Booking**.

Ese dinero se acumula en una hucha, y **cuando ahorre 10€ o más podrá mandar gratis el dinero ahorrado a su cuenta corriente**. ¡Ahorrar es fácil con el Club de Ventajas del RACVN!

Descubra estas y cientos de ventajas más accediendo a la web:



lastminute.com



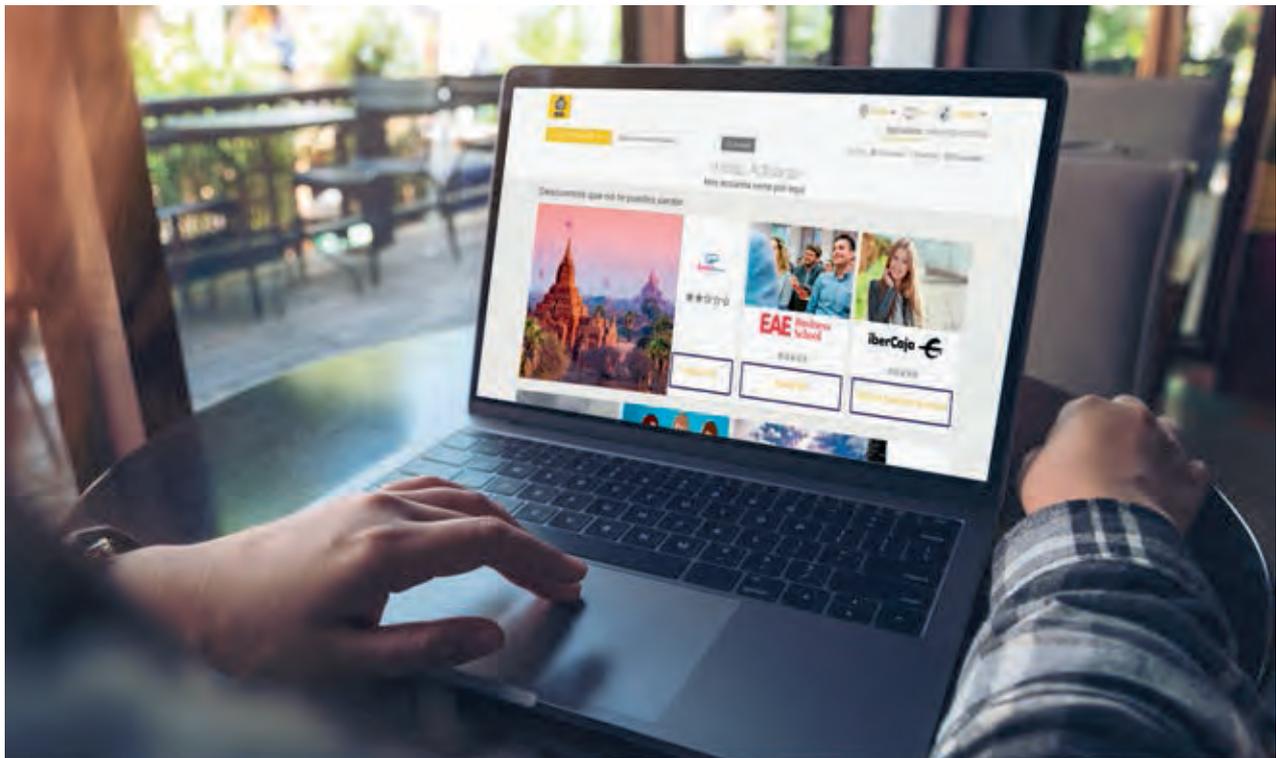
Hasta 6%
de reembolso

Hasta 12%
de descuento

Hasta 24€
de reembolso

Hasta 9%
de reembolso

Los descuentos y reembolsos anunciados pueden sufrir modificaciones, acceda a <https://ventajas.racvn.net> y descubra las promociones vigentes



AHORRE SOLO POR SER SOCIO DEL RAC VASCO NAVARRO

VENTAJAS.RACVN.NET

**ENCUENTRE
TODAS LAS
TIENDAS
CERCANAS CON
DESCUENTOS
ESPECIALES**

**DISFRUTE DE
NOVEDADES
CADA MES
EN SU CLUB**

Descuentos directos con el carné de socio

En decenas de establecimientos de proximidad
Solo hay que mostrar el carné de socio al pagar

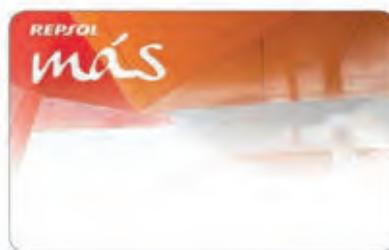


Gracias al acuerdo firmado con AVIA, los socios del RACVN disponen de un **4% descuento por litro** sobre el precio del carburante en las estaciones de servicio Zurbano (situada en la autovía N-I, km. 358,5), Foronda (autovía Vitoria-Bilbao, km. 6.) y Gorbea (calle Uratea, 23, de Vitoria-Gasteiz). La red de estaciones AVIA ofrece una atención personalizada y una amplia gama de carburantes de última generación, lubricantes de automoción y otros productos

4% descuento

Para disfrutar del descuento es imprescindible disponer del carné de socio actualizado (el descuento se aplicará a través de la banda magnética de la tarjeta).

Más información en www.aviaenergias.es



El RAC Vasco Navarro ofrece nuevas ventajas a los socios para ahorrar a la hora de repostar. Gracias al acuerdo con Repsol, los socios del Club disponen de **3 céntimos de descuento por litro en gasolina o gasóleo** en las estaciones de servicio Repsol.

3cts. descuento

Para disfrutar del descuento, los socios deben entrar en la **zona privada de la página web del Club (www.racvn.net)** y **solicitar la tarjeta Repsol Más**. Se trata de una tarjeta gratuita y presencial que permite al portador obtener un descuento inmediato en los consumos de gasolinas, gasóleos y cualquier producto de las estaciones de servicio de la extensa red de Repsol.

Más información en www.racvn.net



5% descuento

eparkbilbao es una empresa impulsada en 2012 por un grupo de jóvenes emprendedores de Bizkaia, con el fin de ser el primer parking 'low cost' en el norte de España y dar servicio en el aeropuerto internacional de Bilbao. Cuenta con un equipo profesional muy cualificado.

5% de descuento para socios. Para beneficiarse del descuento solo debe presentarse el carné de socio del RACVN.

www.eparkbilbao.com



15% descuento

Con cerca de 50 años de experiencia, **Empark** es una compañía líder en la gestión de aparcamientos, presente en España, Portugal, Reino Unido, Turquía y Andorra. Los socios del RACVN disponen de un **15% de descuento** en los aparcamientos de la **Concha –plaza Cervantes–, plaza de Cataluña y plaza de Okendo de San Sebastián, de la plaza San Juan de Irún y de la plaza Indautxu de Bilbao**. El descuento se aplicará automáticamente, antes de realizar el pago: después de introducir el tique de entrada al aparcamiento hay que introducir el carné de socio del RACVN en la misma ranura.

www.empark.es

Ventajas únicas en el uso y mantenimiento de su vehículo

En talleres mecánicos, aparcamientos, autoescuelas...



15% de descuento para socios en aparcamiento San José de Vitoria-Gasteiz (junto a Hospital Vitas San José).



Especial RACVN: 5% dto. en frenos y neumáticos, y 10% en escapes, mantenimiento, amortiguadores... Consultar condiciones.



25% dto. en sustitución de lunas de automóvil y cambio de escobillas de limpiaparabrisas. No acumulable.



25% dto. en instalación de lámina solar y en sustitución o reparación de lunas de automóvil. No acumulable.

Tel. 902 10 13 51 · www.midas.es

www.carglass.es

Tel. 902 222 272 · www.ralarsa.com



Precio especial en curso de conducción segura (60 euros). En Zierbena, Vizcaya. Tel. 670 84 92 44

www.ecvpilot.com



20% en mantenimiento y mano de obra. Dtos. en franquicias de seguros. Consultar condiciones. En Laredo (Cantabria).

www.becoautomocion.com



10% descuento en matrícula y dos clases prácticas gratuitas en permiso B. Oferta no acumulable. Tel. 944 439 487.

www.autoescolasdams.com



TALLERES JUANJO MOTOREDER

10% de descuento en piezas de mantenimiento (filtros, pastillas, etc.). En calle Erdikoetxe, 3 (Bilbao).

Tel. 944 759 572



10% de descuento en lavado del vehículo a domicilio y gestión de ITV a domicilio. En área Bilbao y alrededores

www.blicarexpress.es



15% de descuento en matrícula y dos clases de carretera gratis en permiso B. Centros en Bilbao y Arrigorriaga.

Tel. 944 277 316 (Bilbao)



Reparación de chapa y pintura de automóviles. **15% en mano de obra**, sobre precio habitual. Ubicado en polígono Iturrondo.

Tel. 948 363 304 (Burlada)



15% dto. en mano de obra de carrocería. Condiciones especiales en materiales y trato preferente. Tel. 944 371 152.

www.autocarrocariasretuerto.es



10% de dto. sobre el precio habitual de mano de obra. Recogida y entrega del vehículo a domicilio. Tel. 944 118 620.

www.talleresmreina.com (Bilbao)



Descuentos y condiciones especiales en la compra de neumáticos en Neumáticos Servibas. Basauri (Zuia Ibarra, 1).

Tel. 944 40 70 98



Con carné de socio, **descuentos y condiciones especiales en servicios** (neumáticos, mantenimiento, filtros, etc.).

Tel. 945 225 665 (Vitoria-Gasteiz)



Regalo cheque descuento de 100 € aplicable a 1ª franquicia en reparaciones de vehículo a TR Franquicia. Vehículo sustitución.

Tel. 944 260 734 (Etxebarri)



También en tiendas, formación, centros médicos...
Para ahorrar al máximo en los gastos cotidianos



10 euros de descuento en mano de obra de reparaciones, con carné de socio RACVN. Taller ubicado en Sestao (Juan XXIII, 8).

Tel. 699 060 012



15% dto. sobre total de la factura. Vehículo de sustitución (según disponibilidad). Ubicado en la calle Etxaun de Basauri.

Tel. 944 405 019



15% dto. en cascos Biltwell y Bell en stock, y 10% sobre motos en stock a la venta. Consultar condiciones. En San Sebastián.

www.cafaceresspirit.com



15% dto. en mano de obra, margen de repuestos y franquicia. Consultar condiciones. En Vitoria-Gasteiz.

Tel. 945 13 04 47 · 945 13 76 33



10% de descuento en mano de obra y recambios. Además, trato preferente en el taller. En Bilbao: calle Benito Alberdi, 4 y 6.

Tel. 944 449 708



10% sobre el precio habitual de mano de obra y recambios. Diagnóstico gratuita y vehículo de cortesía (según disponibilidad).

Tel. 944 330 943 (Bilbao)



10% en mano de obra. Dtos. y condiciones especiales en piezas. En Derio (Pl. Neinver). Tel. 944 554 119.

www.elcaseriopremium.com



100€ de descuento en mano de obra y coche de sustitución. Taller ubicado en Polígono Betsaide, 11 (Elorrio).

Tel. 946 582 454 · 628 776 025



9% de descuento en mano de obra y 4% en recambios. Consultar ventajas especiales. En Bilbao (Pérez Galdós, 48).

Tel. 944 41 04 40



10% dto. sobre factura, 25% en franquicias y reembolso de hasta 10% (sobre peritación o factura netas). Consultar condiciones.

Tel. 946 250 683 (Muxika)



15% dto. en mano de obra. Vehículo de sustitución (según disponibilidad). Pol. Ind. Noain de Esquiroz (Navarra).

Tel. 948 312 726



Precio especial en mano de obra, vehículo de sustitución y pre-ITV gratuita tras reparar. Ubicado en Etxebarri.

www.boxcarcenter.com



10% dto. en mano de obra sobre el precio habitual, y 10% en aceites y filtros. En Pamplona (Río Ega, 19).

Tel. 948 244 225



5% de descuento en clases prácticas al identificarse como socio del RACVN. En San Sebastián (Portuexxe, 51).

Tel. 636 93 08 66



10% de juguetería y 5% en libros en astrolibros.com. Dos tiendas en Vitoria-Gasteiz. Tel. 945 15 61 30.

www.astrolibros.com



10% de descuento en servicios, Clínica estética y terapias holísticas, en calle Hurtado de Aréizaga 3, (Bilbao).

www.masajesbilbaoholus.com



10% de descuento en tandas individuales y biplaza de karts. Ubicado en Parque Comercial Gorbeia (Vitoria-Gasteiz).

www.bigkarting.com



20% dto. en reconocimientos médicos oficiales y otros servicios: psicología, fisioterapia, dietética, homeopatía, etc.

www.centromedicopamplona.com



5 a 7% descuento directo en paquetes vacacionales de mayoristas propios. Reservas en Alameda de Mazarredo, 16 (Bilbao).

Tel. 946 05 00 05



10% dto. en consultas, compra de suplementos/complementos nutricionales y test. Consultar otras ventajas. En Pamplona.

www.javierlarrayoz.com



5% de descuento sobre tarifas web, con desayuno incluido (en establecimientos colaboradores). Código dto.: RACVN.

Reservas www.atotxarooms.com



10% de descuento sobre precio de la reserva. En San Sebastián (Av. Zumalkarregi, 21). A 300 m. de la playa de Ondarreta.

Tel. 943 21 22 00



4€/hora de 9 a 17 horas y **10% dto.** en artículos de la tienda y grupos completos de la escuela. En Vitoria-Gasteiz.

Tel. 945 357 131



5% en 'merchandising' del Bilbao Basket en tienda oficial del club (calle Henao, 17). Identificarse como socio RACVN.

www.bilbaobasket.biz



Reformas y reparaciones. **Desplazamiento gratuito, y precio especial** en mano de obra y desplazamiento de urgencia.

Tel. 902 299 299.



10% de descuento en peritación de hogar, automóvil y certificados energéticos. www.fopertek.com

Tel. 944 44 28 08



10% en revisión, accesorios y conversión a bici eléctrica. **5% en patinetes eléctricos.** Condiciones especiales en alquiler.

Tel. 943 42 95 00 (S. Sebastián)



IBILSA
Centro Médico y Psicotécnico

Reconocimientos médicos para permisos de conducir, náutica, seguridad privada, etc. **10% de descuento sobre tarifa.**

www.ibilsa.com (San Sebastián)



CERTIME SA

Centro médico y psicotécnico. **5% sobre tarifa en certificados** de conducción, armas, perros peligrosos, buceo, deportivos...

Tel. 944 42 09 99 (Bilbao)



5% sobre la tarifa en certificados de conducción, armas, perros peligrosos, buceo, deportivos, oposiciones y marina.

Tel. 946 12 27 67 (Bilbao)



15% en certificados de armas, conducción, perros peligrosos, deportivos, marina u oposiciones. Para socios y familia directa.

Tel. 945 23 18 07



INSTITUTO PSICOTECNICO BIZKAIA

10% sobre el precio habitual de la Tarifa Ordinaria. Es necesario presentar la tarjeta de socio para acceder al descuento.

www.psicotecnico.biz

Consulte el listado completo de establecimientos con descuento en www.racvn.net



PROPUESTAS PARA UNA OFERTA ESCASA

Seguros para vehículos clásicos

EN ESPAÑA EXISTE UNA GRAN AFICIÓN AL VEHÍCULO CLÁSICO. EN UN MERCADO CARACTERIZADO POR UNA OFERTA Y UNA DEMANDA MUY DINÁMICAS, CADA VEZ SON MÁS LOS AFICIONADOS QUE SE ANIMAN A SUMARSE A ÉL. POR DEPARTAMENTO DE PRENSA SENASSUR Y REDACCIÓN RACVN.

Ante la escasa oferta existente, ya han surgido en el mercado seguros específicos para vehículos clásicos que, por lo general, pueden personalizarse gracias a las diferentes modalidades y coberturas. Incluso suelen ofrecer la posibilidad de integrar varios vehículos en la misma póliza.

¿Cómo están diseñados los seguros de vehículos clásicos?

Los seguros diseñados para vehículos clásicos están pensados para coches o motos

con una antigüedad mínima y, por lo general, están diseñados para personas que destinan sus vehículos a un uso particular.

Como muchos de los aficionados cuentan con una flota de dos o más vehículos o motos, en el mercado existen aseguradoras que permiten integrar varios vehículos clásicos (tanto coches como motos) en la misma póliza, obteniendo además precios muy competitivos e incluso descuentos.

Para poder asegurar este tipo de vehículos como clásicos, a

veces es necesario justificar la pertenencia a un club o asociación de vehículos clásicos o que el vehículo tenga matrícula histórica. Y el RACVN es considerado uno de ellos.

Además, en algunos casos existe opción de que el tomador del seguro pueda incluir conductores adicionales en la póliza. Para poder hacerlo, se suelen exigir unos mínimos requisitos; por ejemplo, que exista un grado de parentesco, una edad mínima o incluso una antigüedad específica del permiso de conducir.

Modalidades de los seguros de vehículos clásicos

Pensando en los amantes de los vehículos clásicos, algunas aseguradoras ofrecen productos que pueden personalizarse a la carta en función de las necesidades del cliente.

Al igual que en los seguros para vehículos convencionales, existe la modalidad de terceros, que suele incluir Responsabilidad Civil Obligatoria, Responsabilidad Civil Voluntaria, Protección Jurídica, Prestación de Fianza y Reclamación de Daños.



También suele ser posible ampliar las garantías del seguro con la cobertura de reparación y sustitución de lunas. Un escalón por encima del seguro a terceros se encuentra la modalidad de Robo e Incendio y Todo Riesgo.

Además, existen compañías aseguradoras especialistas que han abierto la posibilidad de asegurar estos vehículos a valor pactado, para cubrir cualquier tipo de daño. Normalmente, para contratar esta modalidad es preciso demostrar que el vehículo se encuentra en buenas condiciones y que se aparca en un lugar seguro. Debido al valor de los vehículos clásicos –tanto económico como, en muchos casos, sentimental–, su contratación es aconsejable.

Por supuesto, los propietarios de los vehículos clásicos podrán dormir más tranquilos si contratan la modalidad de Todo Riesgo, ya que es la más completa de todas y ofrece la mejor protección.

Otras coberturas para vehículos clásicos

Algunos seguros para vehículos clásicos pueden personalizarse con coberturas opcionales, como asistencia en viaje (grúa) o cobertura específica para el conductor. En el caso del RACVN, la asistencia es inherente a las prestaciones a nuestros socios, bien asegurando la matrícula (modalidad asistencia) bien a cualquier vehículo de nuestro socio (modalidad senior/beneficiario). Por lo que respecta a la Cobertura de Accidentes del Conductor, suele cubrir tanto el fallecimiento como la invalidez permanente de este último, así como los gastos médicos y farmacéuticos ocasionados por un siniestro.

Si tiene un vehículo histórico pregunte en su oficina RACVN por las distintas posibilidades de aseguramiento y sin compromiso alguno le asesorarán.

Rincón del seguro



EDUARDO MARTÍNEZ
GERENTE RAC VASCO NAVARRO

Respondemos a las dudas de los socios sobre los seguros

Damos respuesta a los interrogantes que han planteado los socios en relación con los seguros. También sugerimos y definimos algunos de los conceptos menos habituales del sector asegurador.

¿Es lo mismo “acción subrogatoria” que “acción de repetición”?

No, son muy diferentes. La primera actúa cuando una entidad aseguradora una vez pagada la indemnización a su asegurado ejercita los derechos y las acciones que por razón del siniestro correspondieran al asegurado frente a las personas responsables del mismo, hasta el límite de la indemnización. Es decir, el asegurador paga y sustituye al asegurado en el crédito frente al causante del daño. En cambio, la acción de repetición se produce cuando la entidad aseguradora reclama a su propio asegurado un importe que previamente ha satisfecho a uno o varios perjudicados sin cobertura en el contrato. Esto se ha podido producir porque el perjudicado ha activado la acción directa ya que la jurisprudencia defiende que quién

no puede salir perjudicada es la víctima. Ocurre fundamentalmente en seguros de automóvil por el concepto de RC objetiva de quién conduce un vehículo. Por ello, la aseguradora indemniza y después, en su caso, reclama. En derecho civil es cuando el sujeto que ha hecho frente a una obligación exige al deudor el pago del importe satisfecho.

¿Qué es el SOV y que finalidad tiene?

Es el Seguro Obligatorio de Viajeros, que tiene por finalidad indemnizar a los viajeros de un transporte público o, si fallecen, a sus herederos cuando en accidentes en desplazamientos en un transporte público colectivo de personas, ya sea terrestre o marítimo, sufran daños corporales. Las garantías que ampara son fallecimiento, incapacidad permanente, incapacidad temporal y la asistencia sanitaria.

¿Qué es denominado “baremo” en accidentes de circulación con lesionados?

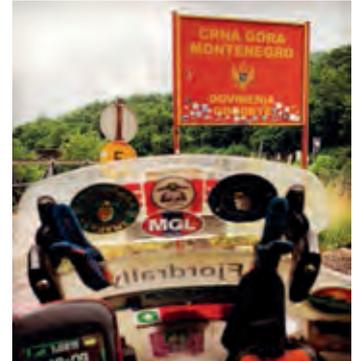
Es el sistema, utilizado en España, para la valoración de los daños y perjuicios sufridos por las personas en accidentes de circulación.

■
MÁS INFO EN PUNTOS DE ATENCIÓN RACVN Y TEL. 902 34 34 35.

SI TIENE ALGUNA DUDA O RECLAMACIÓN SOBRE EL MUNDO DE LOS SEGUROS, ENVÍELA MEDIANTE EL FORMULARIO DE WWW.RACVN.NET O EN LOS PUNTOS DE ATENCIÓN DEL CLUB.

SUSPENSIÓN TEMPORAL DE LA LA AVENTURA A SIBERIA

JAF Fernández, en Vespa por un mundo mejor



En el pasado número de la revista informábamos de la nueva aventura solidaria de JAF Fernández, que tenía previsto llegar a Oymyakon (Siberia), la población habitada más fría del planeta, con temperaturas medias de -50° C. Desgraciadamente, JAF se ha visto obligado a suspenderla.

José Antonio Fernández (JAF), doctor en Farmacia por la Universidad de Navarra, GMP por el IESE Business School y miembro de la Real Academia de Doctores, es el responsable del proyecto Wheels4LIFE, que tie-

ne la misión de apoyar proyectos solidarios mediante viajes en Vespa a lugares lejanos que entrañen cierta dificultad logística. En su blog "Vespa Extreme" aparecen las aventuras ya realizadas y otras previstas en su agenda, con destinos como Mongolia, India, Siberia (ahora retrasada), Alaska, Islandia, Latinoamérica, etc. Le hemos pedido a JAF que nos cuente cómo se siente en estos momentos: "Soy un viajero aventurero que cuando no está en movimiento enferma o hace enfermar a los demás. Sin embargo, este periodo de confinamiento que hemos vivido recientemente ha sido una experiencia nueva que me ha permitido, además de ordenar la agenda viajera, confirmar que es posible seguir 'viajando' sin moverse de casa. ¿Cómo? Planificando nuevas rutas, consultando con los

contactos en el extranjero, buscando material específico para alguna de las rutas extremas, instalando nuevos 'gadgets' en la Vespa... Todo esto es viajar también, aunque físicamente uno no se mueva. Quedan atrás los viajes solidarios en Vespa a Cabo Norte en invierno, a Dakar, a Mongolia... Mi próximo viaje solidario será en invierno a Oymyakon (Siberia), la población habitada más fría del planeta con el récord de temperaturas más bajas (-71,2°C). ¿Cuándo será? Pues cuando sea posible por temas de visado. Posiblemente debido al COVID-19, hasta el invierno de 2021 no será posible viajar a esos territorios. Pero antes espero poder realizar otros viajes a modo de preparación... Turquía, Pamir y Magadán figuran entre los posibles destinos. Por supuesto, este verano toca recorrer la península Ibérica visitando sus pueblos, hablando con sus gentes y dando a conocer el proyecto solidario que mueve a esta Vespa. Será también un vespaseo solidario en toda regla... y más seguro".

Asamblea RACVN 2020, fecha pendiente



La fecha de la Asamblea que celebra anualmente el RAC Vasco Navarro, prevista en los Estatutos del Club para el segundo semestre del ejercicio (generalmente en el mes de julio), ha tenido que variarse debido a la pandemia del COVID-19. En cuanto se pueda fijar la fecha para la celebración de la Asamblea, el RACVN realizará la convocatoria correspondiente a los socios.



**Si no cumplimos
con tus clientes,
el año que viene
no pagan su seguro**

pelayo

CAMPAÑA DE VERANO RACVN 2020, ADAPTADA AL COVID-19

“No bajar la guardia, respetar la distancia de seguridad y descubrir nuevos lugares”

El presidente del RAC Vasco Navarro, Pedro Martínez de Artola, y su director gerente, Eduardo Martínez, presentaron la Campaña de Verano RACVN 2020, una acción clásica del Club que pretende contribuir a que los viajes en verano y el tráfico en general sean más seguros, en una época en la que se produce un gran número de desplazamientos en poco tiempo y se cambian las rutinas de conducción.



Este año, el COVID-19 condicionará la movilidad, produciendo un cambio a la hora de planificar los desplazamientos, realizar movimientos, elegir destinos, etc. Por eso, el RACVN ha ajustado su campaña.

Un año más, la campaña estará activa durante los meses de julio y agosto, acorde con la DGT y Trafikoa, aunque se prestará una atención especial al mes de

septiembre. El eslogan de la campaña es “Un verano para no bajar la guardia, respetar la distancia de seguridad y descubrir nuevos lugares en el País Vasco, Navarra y la España vaciada”.

Los tres ejes de la campaña pueden describirse a partir de los siguientes puntos:

- No bajar la guardia pese al carácter excepcional. Se supone que habrá menos despla-

mientos, pero en ningún momento se debe pecar de exceso de confianza. Al volante, todo cuidado es poco.

- Respetar la distancia de seguridad adquiere un doble significado, para evitar colisiones y golpes por alcance.

- Descubrir nuevos lugares en el País Vasco, Navarra y “la España vaciada”. Con el tráfico limitado en otros países y las aglomera-

ciones en las playas, hay que descubrir lugares cercanos.

Y es que viajar en automóvil, motocicleta o auto caravana durante este verano es una gran alternativa. Recordemos que la DGT y Trafikoa prevén diferentes escenarios por la crisis sanitaria global y se espera un mayor flujo de tráfico interno en Euskadi y de Euskadi a las comunidades limítrofes.



“II CIRCUITO AUTOMOVILISTA DE SAN SEBASTIÁN”, OBRA DE EDUARDO LAGARDE

El RACVN y el Museo San Telmo renuevan el depósito de un cartel para la exposición permanente

Pedro Martínez de Artola, presidente del RACVN, y Susana Soto, directora del Museo San Telmo, han renovado el depósi-

to de una espléndida obra de Eduardo Lagarde en un acto con la presencia de Eduardo Martínez, director gerente del

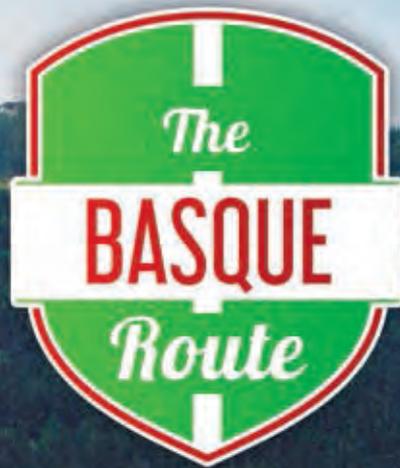
Club. Se trata de ‘gouache’ sobre cartón “II Circuito automovilista de San Sebastián”, con la inscripción “Circuito Automovilista de San Sebastián. Organizado por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa. Del 22 al 27 de septiembre 1924”. Propiedad del RACVN, la obra se encuentra depositada en este reconocido museo desde 2009, concretamente en el claustro alto, en el área temática del Despertar de la Modernidad. El acuerdo renueva su depósito hasta 2024. La pieza puede contemplarse en la exposición



permanente del museo y presenta un coche de competición con el nº 8, a gran velocidad.

El RACVN cuenta entre sus fondos con una importante colección de carteles de las pruebas automovilísticas organizadas por el Club. Destacan las obras relacionados con las carreras celebradas en el Circuito de Lasarte entre 1923 y 1935 y los trabajos de Eduardo Lagarde Aramburu (1884-1950), que fue un artista polifacético además de militar de carrera.





www.thebasqueroute.eus

#DesvíosObligatorios

EUSKADI
BASQUE COUNTRY
#Basquexperience



Único, como todo lo nuestro.

El Nuevo SEAT León es especial. Puede que sea por su tecnología SEAT CONNECT sin cables, sin llaves, sin complicaciones. Quizá es por su iluminación dinámica, que lo hace único. O igual lo que impresiona es saber que cuenta con los sistemas de seguridad más avanzados, como el asistente de salida segura. Sea por lo que sea, el Nuevo SEAT León es más León que nunca.



Nuevo **SEAT**
León