



REAL AUTOMÓVIL CLUB
VASCO NAVARRO

RAC

**Movilidad
Motor
Viajes
Servicios**

Nº 189 / JUNIO 2021
www.racvn.net
902 343 435

LA
ASAMBLEA
DEL RACVN,
EL 20 DE
JULIO

**ENTREVISTA
AL ALCALDE DE
SAN SEBASTIÁN**

**IMPUESTO MUNICIPAL
DE VEHÍCULOS,
MÁS CARO EN
EL PAÍS VASCO**

RUTA POR LA TOSCANA DE GUIPÚZCOA

EL BLANQUEO DE CAPITAL Y LA ACTIVIDAD ASEGURADORA

Nuevo Hyundai BAYON.

Nuevas perspectivas. Nuevas sensaciones.



Hoy, más que nunca, necesitamos mirar el mundo desde otro punto de vista; con otros ojos, con otra perspectiva. **El Nuevo Hyundai BAYON**, te da esa nueva perspectiva que te hace sentir las cosas de manera diferente. El **diseño innovador** de este novedoso SUV, así como su **amplio y confortable interior**, harán que cambie por completo tu forma de ver las cosas. Cuenta, además, con **tecnología y conectividad de última generación**, así como **los sistemas de seguridad activa más avanzados** del mercado. Con el nuevo SUV de Hyundai también cambiará la percepción que tenemos del medio ambiente, ya que el Nuevo BAYON cuenta con una **versión híbrida**.

Mira el mundo desde otro punto de vista con el último SUV de Hyundai:
el Nuevo BAYON.



Gama Nuevo Hyundai BAYON: Emisiones CO₂ (gr/km): 109-138. Consumo mixto (l/100km): 4,8-6,0. Valores de consumos y emisiones obtenidos según el ciclo de homologación WLTP. Dato aproximado, pendiente de homologación definitiva.

Modelo visualizado: BAYON Style. 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:
15.500 ejemplares
(A la espera de confirmación
control QJD)

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



Sumario JUNIO 2021

04 Editorial

Panorama

06 El automóvil eléctrico del futuro visto en 1968

08 Socio del mes: Julián Balduz Calvo, exalcalde de Pamplona

10 Moto del socio: Montesa Sprint 125 de José Ramón Eizaguirre

12 Entrevista a Eneko Goia, alcalde de San Sebastián

Movilidad

16 Cómo evitar los "efectos" de riesgo al volante

20 Sistemas de ayuda a la conducción (ADAS), obligatorios en 2022

24 El Impuesto Municipal sobre Vehículos, más caro en el País Vasco

26 Limitaciones de velocidad más restrictivas en áreas urbanas

28 Nuevo etiquetado del neumático

32 Entrevista a Belén Santamaría, directora de la Jefatura Provincial de Tráfico de Navarra

Motor

34 Hyundai Santa Fe, Seat León TGI

36 BMW IX, Peugeot 308, Opel Mokka y Ford Mach-E

38 Nuevo Hyundai i30

Motorsport

40 La Subida a Jaizkibel se celebrará este año a mediados de julio

42 Saizar e Iturbe (Peugeot 207 S2000) ganan el Lea Artibai

43 Entrevista al piloto donostiarra Aitor Sorozábal

44 Artículo de Rafa Marrodán: "En memoria de Jason Dupasquier"

Viajeros

46 La Toscana de Guipúzcoa

Servicios RACVN

52 Club de Ventajas 56 Descuentos directos para el socio 60 El blanqueo de capitales y la actividad aseguradora 64 Convocatoria de Asamblea General Ordinaria, actualidad sobre Madrid Central y carta de un socio sobre las reducciones de la velocidad a 30 km/h en ciudad



**PEDRO MARTÍNEZ
DE ARTOLA**
PRESIDENTE / LEHENDAKARIA

Estimado socio:

Como el cuento de nunca acabar sigue la epidemia del coronavirus, aunque parece que ya estamos enfilando la recta final si el ritmo de vacunación es ágil y se consigue llegar a la mayor parte de la población en pocos meses.

Las opiniones sobre la vacunación son encontradas, pero al final parece que tras vacunaciones y errores –nadie está libre de equivocarse– llegaremos a lo fundamental que es la solución sanitaria, punto de partida para iniciar la solución económica y social. Animamos a mantener el espíritu elevado y no abandonar la responsabilidad personal, que es fundamental.

En otro orden de cosas, nos desayunamos con otro tipo de epidemia que es la voracidad fiscal de la Administración Pública.

Y así los automovilistas nos encontramos con el anuncio de una desmesurada subida de impuestos de los carburantes –especialmente, el diésel–, del Impuesto de Matriculación, de Circulación de Vehículos a Motor, de un nuevo Impuesto sobre Seguro del Automóvil –que es obligatorio–, y la guinda del pastel, que es el establecimiento de peajes por uso de autovías y carreteras públicas.

El Real Automóvil Club Vasco Navarro manifiesta su opinión frontal al planteamiento fiscal abusivo y surrealista del Gobierno de la Nación.

Esperamos tener la ocasión de explicar en nuestra revista con más profundidad los distintos aspectos de este ataque impositivo. Pero sí deseo avanzar unas consideraciones:

En primer lugar, resulta ser un ataque a sectores de actividad económica e industrial fundamentales para la economía y el empleo de España. El del transporte de personas y mercancías y el de la fabricación de vehículos a motor.

En segundo lugar, supone el encarecimiento de bienes y servicios que afectará a las economías de los ámbitos ciudadanos más modestos.

En tercer lugar, afecta a las rentas más bajas y a aquellos que tienen mayor dificultad de soportar esa carga impositiva.

En cuarto lugar, los Impuestos sobre Transporte, sobre los carburantes diésel y el establecimiento de peaje en las autovías y carreteras convencionales –que todo se andará– son un golpe bajo a la España rural y a los barrios marginales de las ciudades, a esos ciudadanos que desde pueblos/dormitorios tienen que trasladarse diariamente, ida y vuelta, continuamente y durante todo el año a sus puestos de trabajo.

En este sentido, esperemos que la indignación de la población tan duramente afectada no llegue a situaciones como sucedió en Francia hace dos años con la rebelión por similares causas de los llamados “chalecos amarillos”; y que la razón se imponga a nuestros gobernantes.

No podemos dejar de señalar que el mundo del vehículo automóvil pagó en el año 2019, en concepto de Impuestos a la Administración Pública en España, la cantidad de 30.888 millones de euros. Suma que directamente proviene de impuestos cobrados al vehículo motor.

Es decir, cada conductor pago una media de 1.000 euros al año a Hacienda, por esos impuestos.

¡¡Y ahora se quiere cobrar peaje por autovías y carreteras que ya están suficientemente amortizadas y cuyo mantenimiento está más que cubierto por la recaudación al automóvil !!!

Da la sensación que más de uno en las alturas ha perdido el juicio.

En otro orden de cosas, no quiero dejar de desearles un feliz verano a todos, del que seguramente podrán disfrutar ya vencida sanitariamente la epidemia del coronavirus –eso esperamos–, y unas merecidas vacaciones de verano, visitando lugares y personas a las que en este tiempo de confinamiento tanto hemos echado de menos.

Disfrutemos pues de nuestra libertad, un bien precioso que tanto nos ha faltado. Pero siempre con responsabilidad personal.

Cuiden su automóvil, póngalo en condiciones, sean prudentes y disfruten del verano.

Bazkide hori:

Koronabirusaren epidemiak bukatzen ez den soka batek bezala jarraitzen du, baina, dirudienez, azken txanpan egon gaitezke, txertaketa erritmo arinean egiten bada eta hilabete gutxian biztanleriaren gehiengora iristea lortzen bada.

Kontrako iritziak daude txertaketaren inguruan, baina, dirudienez, zalantza eta akatsen ondoren —inor ere ez dago oker egotetik libre—, azkenean funtsezkoa lortuko dugu, hau da, irtenbide sanitarioa aurkitzea, eta hori da irtenbide ekonomiko eta soziala lortzeko abiapuntua.

Goiari eustera eta erantzukizun pertsonala bertan behera ez uztera animatzen zaituztegu, funtsezkoa baita.

Beste gai batzuei helduz, bestelako pandemia baten berri izan dugu: Administrazio Publikoaren gose fiskala.

Hala, auto-gidariok jakin dugunez, erregaien (batez ere, diesela) gaineko zerga, matrikulazioaren gaineko zerga eta motordun ibilgailuen zirkulazioaren gaineko zerga izugarri garestituko dira, automobilaren aseguruaren (beharrezkoa inondik ere) gaineko zerga berri bat aterako da, eta, hori gutxi balitz, autobia eta errepide publikoak erabiltzeagatik bidesariak ezarriko dituzte.

Real Automóvil Club Vasco Navarrok adierazi nahi du Espainiako Gobernuaren planteamendu fiskal gehiegizko eta surrealisten aurka dagoela erabat.

Eraso inposatzaile horren alderdiak aldizkarian sakonago aztertzeko aukera izango dugulakoan nago. Baina iritzi batzuk aurreratu nahiko nituzke:

Lehenik eta behin, Espainiako ekonomiarako eta enplegurako funtsezkoak diren jarduera ekonomikoko eta industrialeko sektore batzuen aurkako eraso bat da: pertsona eta merkantzien garraioaren sektorea eta motordun ibilgailuen fabrikazioaren sektorea.

Bigarrenik, ondasun eta zerbitzuak garestitzea ekarriko du, eta herritar xumeenen ekonomiei eragingo die.

Bestalde, errenta baxuenei eta zerga-karga hori jasateko zailtasun handiena dutenei eragingo die.

Azkenik, garraioaren gaineko eta diesel erregaien gaineko zergak eta, autobietan ez ezik, errepide konbentzionaletan bidesaria jartzea —hori ere etorriko baita— maltzurkeria da landa-ingurune herritarrentzat eta hirietako auzo marjinaletan bizi direnentzat, lantokira joateko egunero eta urte osoan zehar egin behar baitute herritik/lo-hirietatik joan-etorria.

Testuinguru horretan, espero dugu hain eragin latza jasango duten herritarren hase-reak ez piztea duela bi urte Frantzia bizi izan zirenen antzeko egoerak; antzeko kausak zirela eta “txaleko horiek” matxinadak eragin zituzten. Espero dugu gure agintariek zentzuz jokatzeko.

Ezin dugu aipatu gabe utzi automobilaren munduak 30.888 milioi euro ordaindu zizkiola 2019an Espainiako Administrazio Publikoari zergatan. Motordun ibilgailuei ko-bratutako zergetatik dator zuzenean zenbateko hori.

Hau da, gidari bakoitzak batez beste 1.000 euro ordaintzen dizkio Ogasunari zerga horietan.

Eta, orain, ordainsaria jarri nahi dute, dagoeneko ondo amortizatuta dauden autobia eta errepideetan!!! Gainera, haien mantentze-lanak erruz ordaintzen dira automobiei egiten zaien diru-bilketarekin.

Goialde horretan dauden batzuk zoratu egin direla dirudi.

Amaitzeko, uda zoriontsua opa dizuet guztioi. Ziur aski udaz gozatu ahal izango duzue sanitarioki koronabirusaren epidemia garaituta egongo baita —hala espero dugu— eta ondo merezitako oporrez ere bai, konfinamendu-garaian faltan sentitu zenituzten toki eta pertsonak bisitatuz.

Goza dezagun gure askatasunaz, izugarri falta izan dugun ondasun preziatu horretaz. Erantzukizun pertsonalarekin betiere.

Zaindu zuen automobila, prestatu ezazue, zentzudunak izan, eta gozatu udaz.

FORD 'COMUTA', UN EXPERIMENTO DE COCHE ELÉCTRICO EN LOS AÑOS 60

El automóvil eléctrico del futuro, visto en 1968

EN EL NÚMERO PASADO PRESENTAMOS LA PRIMERA PARTE DE UN **ARTÍCULO PUBLICADO EN ESTA REVISTA EN 1968** POR A. ZAESA, EN RELACIÓN A CÓMO SE PREVEÍA LA LLEGADA DEL COCHE ELÉCTRICO AL MERCADO. HOY EN DÍA, CUANDO EL COCHE ELÉCTRICO EMPIEZA A GENERALIZARSE, ESTA VISIÓN RESULTA PARTICULARMENTE INTERESANTE. POR A. ZAESA.



La Ford inglesa presentó su versión de auto eléctrico 'Comuta', estudiado especialmente para la circulación urbana y suburbana. Como característica destacada del nuevo vehículo deben indicarse sus dimensiones reducidas. Su largo total es de dos metros y puede transportar dos personas mayo-

res y dos niños. Dos 'Comuta' dispuestos uno delante del otro no exigen más espacio que el requerido por un Ford Cortina.

El 'Comuta' no tiene embrague ni cambio de velocidades, resultando su conducción tan simple como la de un auto de transmisión automática. La corriente eléctrica la suministra una batería normal de plomo-ácido

sulfúrico y la propulsión está asegurada por dos motores eléctricos, acoplado cada uno a una de las ruedas posteriores. La autonomía de recarga de la batería es de 65 kilómetros, y la velocidad máxima del vehículo se indica como de 40 km/h.

La Ford inglesa, al establecer su nuevo vehículo eléctrico, adoptó como suministrador de corriente

Ford adoptó como suministrador de corriente el acumulador plomo-ácido sulfúrico

FOTO PRENSA PORSCHE



LOS ELÉCTRICOS DEL SIGLO XXI SE HAN CONVERTIDO EN UNA ALTERNATIVA A TENER EN CUENTA A LOS COCHES DE COMBUSTIÓN



FOTO: PRENSA HYUNDAI

el tradicional acumulador plomo-ácido sulfúrico, a pesar de permitir un mayor radio de acción y nuevos tipos de acumulador más ligeros, posibilitando un sensible aumento de autonomía de marcha y mayor velocidad de circulación. Sin embargo, las referidas ventajas vienen contrabalanceadas por un precio de coste más elevado de la batería y también por una mayor exigencia de espacio.

Otros avances técnicos

Entre los dispositivos de seguridad en el tráfico, en cuyo estudio se ocupan los laboratorios de investigación de la industria del automóvil, la dirección magnética ha permitido obtener en Norteamérica, en la República Federal y en Japón resultados muy prometedores.

En la capa superior de una carretera se incorpora una banda conductora de corriente que está conectada a un puesto de mando que, en caso de ne-

cesidad y teniendo en cuenta el estado en cada momento de las carreteras, del tiempo, etc., puede hacerse cargo de la dirección de los vehículos, accionando el motor y los frenos, siempre que se haya conectado en el coche un receptor para dirección a distancia.

Tan solo el elevado coste de la magnetización de las autopistas ha retrasado hasta ahora la realización del proyecto en mayor escala.

¿Necesitamos cuatro ruedas en los automóviles?

La técnica ha fabricado ya prototipos con las ruedas principales, una tras otra. En varios países se han realizado ya pruebas con éxito y su venta puede iniciarse a partir del año 1970. Los automóviles tienen, por lo demás, otras dos ruedas, que están colocadas en el centro del coche, una a cada lado. Pero estas ruedas secundarias solamente tocan el suelo cuando el coche está parado.

Se recogen apenas el vehículo se pone en marcha y solamente sirven entonces para asegurar la sujeción del vehículo a la carretera en las curvas o cuando el pavimento está en malas condiciones. El coche se convierte en motocicleta con dispositivo de equilibrio.

Viajes más cómodos con el autodeslizante

El automóvil deslizando es una adaptación a la técnica de los colchones de aire. Unas hélices levantan el coche del suelo en tanto que otro motor lo impulsa hacia adelante. No hay fricciones, ni sacudidas. Pueden evitarse con él los embotellamientos, saliéndose de la carretera para continuar la marcha sobre el terreno a un lado de la calzada. Se evitan los puentes, cruzando los ríos de un salto. La utilización de estos vehículos, naturalmente, exige un permiso de conducción especial y nuevas ordenanzas de tráfico.■



“El RAC Vasco Navarro me parece un club que, si no existiera, habría que inventarlo”

INGENIERO INDUSTRIAL JUBILADO Y SOCIO DEL CLUB DESDE HACE MUCHOS AÑOS. **JULIÁN BALDUZ CALVO** (TUDELA, 1942) FUE EL PRIMER ALCALDE DE LA DEMOCRACIA DE PAMPLONA, CON 36 AÑOS. TAMBIÉN FUE PARLAMENTARIO FORAL, CONSEJERO Y SENADOR. OCUPÓ LA GERENCIA DE LA RECIÉN CREADA UPNA, QUE CERRÓ SU CICLO EN LA ENSEÑANZA. POR JI VIEDMA.

J. Ignacio Viedma. Difícil época la suya para ser alcalde, ¿no?

Julián Balduz. Después de la aprobación de la Constitución, en 1979 se celebraron las primeras elecciones a nuestros ayuntamientos. Mi alcaldía en Pamplona fue una sorpresa, con solo cinco concejales de mi partido cuando la mayoría para la elección del alcalde se situaba en 14 votos. Si la situación ya era difícil al no existir marco legal que regulase los ayuntamientos, ni recursos económicos ni personales adecuados, se añadía el entorno en Navarra, con los asesinatos de ETA. Fueron ocho años absorbentes y duros, pero mereció la pena trabajar por la mejora de nuestra sociedad, poniendo a su disposición servicios públicos que incrementaron su calidad de vida.

J.I.V. Durante su mandato se crearon numerosos servicios dotacionales, sanitarios y educativos. ¿Fue muy complicado?

J.B. Fue fácil, por una parte, porque había escasez de servicios públicos y todo estaba por hacer. La dificultad estaba en los escasos recursos económicos y la búsqueda de apoyos políticos para conseguirlos. El consenso hizo posible un



DESDE QUE ACABO SUS ESTUDIOS DE INGENIERÍA INDUSTRIAL EN BILBAO, SU CARRERA PROFESIONAL SE HA DESARROLLADO EN NAVARRA, PRINCIPALMENTE EN LA ENSEÑANZA, URBANISMO, ASESORÍAS Y UNA ETAPA EN POLÍTICA.

plan para situar a Pamplona en línea con la calidad de servicios públicos de otras ciudades europeas: dotaciones escolares, parques en los barrios, implantación de los servicios sociales, etc.

J.I.V. La imposición de 30 km/h para circular por ciudad ya está aplicada, ¿le parece una buena medida?

J.B. Por supuesto, teniendo en cuenta los accidentes mortales en la ciudad es una medida acertada. Nos tenemos que mentalizar todos que la ciudad es de los peatones, ellos son más protagonistas que el coche. Así que bienvenida la limitación.

J.I.V. ¿Cómo valora el papel del RAC Vasco Navarro en todo lo relacionado con el mundo de la automoción?

J.B. Tiene un papel importante, dando pautas para una mejor colaboración de peatones y coches. Además de los servicios al socio resolviendo sus dudas. Hace muchos años que soy socio del RACVN y me parece un club que, si no existiera, habría que inventarlo... Por su cercanía para resolver todos los problemas y necesidades de sus socios, por la rapidez en las soluciones y, sobre todo, por su trato cercano y familiar. **I**

WATCH ME



FORD MUSTANG MACH-E
100% ELÉCTRICO
CON HASTA 610 KM DE AUTONOMÍA

Ford

ACERCANDO
EL MAÑANA

GAMA NUEVO FORD MUSTANG MACH-E SIN OPCIONES: CONSUMO WLTP CICLO MIXTO DE 16,5 A 19,5 KW/100 KM. EMISIONES DE CO₂ WLTP 0 G/KM, MEDIDAS CONFORME A LA NORMATIVA VIGENTE.

ford.es

Montesa Sprint 125, la moto con la que su padre fue subcampeón de España

JOSÉ RAMÓN EIZAGUIRRE DEL RÍO, SOCIO DEL CLUB, ES UN APASIONADO DE LAS MOTOS EN TODA SU MAGNITUD. REGENTA LA TIENDA GRABA2 SAN SEBASTIÁN, EN CUYAS PAREDES CUELGAN NUMEROSAS FOTOGRAFÍAS DE COMPETICIONES. LÁSTIMA QUE ESTA PEQUEÑA JOYA DE DOS RUEDAS SE ENCUENTRE HOY EN CATALUÑA. TEXTO: JIVIEDMA. FOTOS: SARA SANTOS



MODELO
MOTOCICLETA MONTESA
"SPRINT"

AÑO
1956

MOTOR
17 CV A 8.000 RPM

POTENCIA
125CC

ACELERACIÓN
178 KM/H.

Lo indicado en la introducción no puede extrañar si señalamos que es hijo de José Ramón Eizaguirre Loyarte (1928-2013), quien fuera piloto oficial de Montesa. Esta empresa catalana fue fundada en 1945 y tuvo una gran repercusión en el mundo del motor. Por su parte, Eizaguirre siempre fue calificado por los especialistas como piloto rápido y audaz. Compitió entre 1945 y 1965 en numerosos circuitos y pruebas, tanto nacionales como internacionales, destacando sobre todo en los circuitos que acogían pruebas del campeonato español, junto a los mejores pilotos del momento. Abandonó el mundo de la competición tras un grave accidente, pero siguió vinculado al mundo del motor. Fue socio del RACVN y colaboró durante años en la organización de eventos relacionados con los rallyes y las motos, siendo uno de los organizadores,

junto a Christian Bosque, del circuito de motocross de Ayete en San Sebastián.

Con varias motos en su particular 'garaje', el propio José Ramón Eizaguirre del Río asegura que la máquina que más aprecia es la Montesa "Sprint" 125 del año 1956 con la que su padre se proclamó subcampeón de España de Velocidad en la categoría de 125cc y finalizó tercero en 1957. Como pieza única que es, en estos momentos se encuentra prestada a la exposición "Montesa, 75 años de una aventura irrepetible" que tiene lugar en el Museo Moto Basella de Lérida hasta finales de año.

Además, guarda otros elementos relacionados con la apasionante historia de su padre como piloto: una interesante colección de fotografías, un casco, unas gafas o una cazadora de cuero que conserva las huellas de la dureza del asfalto. ■

NUEVO
OPEL MOKKA
MENOS NORMAL. MÁS MOKKA //



Reserva fecha en PruebaOpel.com*
y te lo llevamos a casa para que lo pruebes.



Valores WLTP: 17,4 – 17,8kWh /100km. Autonomía hasta 317 – 332 km - Emisiones de CO₂ (WLTP) (g/km)=0
*Consulta condiciones y disponibilidad de reserva en tu zona.



“Quienes vengán en su vehículo particular no pueden colapsar el centro de la ciudad”

ENEKO GOIA LASO (SAN SEBASTIÁN, 1971) ES ALCALDE DE SAN SEBASTIÁN DESDE 2015. ANTES, FUE PARLAMENTARIO EN EL PARLAMENTO VASCO Y DIPUTADO FORAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS EN GUIPÚZCOA. ESTÁ CASADO Y ES PADRE DE DOS NIÑAS Y UN NIÑO. DEL BARRIO DE AMARA, HA PASADO EN ÉL PRÁCTICAMENTE TODA SU VIDA. POR REDACCIÓN RACVN. FOTOS: SARA SANTOS

TRAS LOS ESTUDIOS EN LA IKASTOLA IKASBIDE Y BARANDIARAN LIZEOA, DECIDIÓ ESTUDIAR DERECHO EN LA UPV/EHU. POSTERIORMENTE, SIGUIÓ AMPLIANDO SU FORMACIÓN CON UNA DIPLOMATURA DE DERECHO COMUNITARIO EN DEUSTO. EN 1996 COMENZÓ A EJERCER COMO PROFESOR EN EL INSTITUTO SUPERIOR DE MARKETING DEL PAÍS VASCO, DONDE IMPARTIÓ CLASES DE DERECHO, COMERCIO EXTERIOR Y DERECHO LABORAL.

J. Ignacio Viedma. Llevamos una época un tanto compleja... Usted estuvo confinado por el COVID-19, ¿cómo fue la experiencia?

Eneko Goia. Pues como todas las personas que han tenido que pasar por una experiencia similar... Fue algo frustrante, aunque afortunadamente no fue a mayores.

J.I.V. Se producen cambios continuos en la movilidad: las administraciones, tanto estatales como autonómicas y municipales, aplican constantemente cambios legales. ¿Se va demasiado rápido en esos cambios normativos que descolocan a los usuarios?

E.G. En Donostia llevamos tratando de adaptarnos a la nueva normativa decretada desde la Unión Europea. Teniendo en cuenta los cambios que se avecinaban, que iban encaminados a una reducción de la velocidad en las calles para dar más protagonismo al transporte público sosten-

nible, así como a la bicicleta y al peatón, hemos ido creando diversas zonas 30 en los distintos barrios de la ciudad. Zonas en las que, además, hemos ido priorizando el estacionamiento de las personas residentes, ya que el objetivo es que las personas que vengán a nuestra ciudad lo hagan en transporte público, y quienes vengán en su vehículo particular traten de no colapsar el centro de la ciudad. Además, la necesidad de ganar espacios para el peatón con motivo de la distancia social a mantener debido a la crisis sanitaria también nos ha llevado a crear zonas 10 en las que el peatón pueda tomar la calzada o a realizar peatonalizaciones ‘soft’ en diferentes espacios. Ahora toca adaptarse al cambio de los límites de velocidad y hemos tratado de dar prioridad al transporte público, excepcionando muchas de las vías por las que transcurre.

Cambios de sentido de Zubieta y San Martín: “Si nos concienciamos y hacemos un **uso responsable** del vehículo privado, no debería congestionarse ninguna otra vía”

J.I.V. El proyecto de reforma de los sentidos de calles en el centro de Donostia, que afecta a Zubieta, San Martín, Arrasate, Blas de Lezo y Triunfo, ya se ha aprobado. También ha dicho que “es una pieza más en el puzzle hacia la movilidad futura de la ciudad para hacer una Donostia mucho más amable para el peatón y la bicicleta, y este movimiento es clave para este engranaje”. ¿Puede explicar hasta qué punto es clave este cambio para la ciudad?

E.G. El cambio de sentido de las calles San Martín y Zubieta obedece a una forma de distribuir los tráficos de la ciudad de una manera que facilite tanto la entrada del transporte público desde la zona Oeste como la necesidad de distribuir mejor los tráficos de salida. La llegada del Topo al centro de la ciudad va a permitir ganar más espacios para el disfrute de las y los donostiarras. En pleno siglo XXI, en el que en la mayoría de las ciudades se está tratando de restringir la entrada de vehículos hasta los centros urbanos, no tiene sentido que la calle San Martín siga siendo la principal arteria de entrada o distribución de los tráficos que cruzan la ciudad de Oeste a Este. Además, es una zona en la que también viven donostiarras, que llevan años teniendo que convivir con los ruidos generados por un tráfico excesivo, que podría ir por otras vías sin la necesidad de molestar a las y los vecinos.

J.I.V. Ha señalado que los cambios de sentido de Zubieta y San Martín beneficiarán tanto al transporte público como a los ac-

cesos a los parkings y, además, eliminarán parte del tráfico de autobuses a la calle Easo, cuyas primeras manzanas llevan largo tiempo sufriendo incomodidades por la obra del Topo. ¿No podrán congestionarse otras vías de la ciudad?

E.G. Si nos concienciamos y hacemos un uso responsable del vehículo privado, no debería congestionarse ninguna otra vía. Es cuestión de modificar algo los hábitos, y no solo los propios, sino también el hecho de que queramos entrar con el coche hasta el mismo centro de una ciudad. Nadie dice que no se coja el coche para hacer un traslado o para ir a trabajar a un polígono industrial de la ciudad... Lo que se busca principalmente es que esos tráficos no vayan por el centro, sino que hagan los movimientos de cruce de la ciudad utilizando vías de más capacidad que se encuentran en la periferia, no están rodeadas de núcleo urbano y se hicieron para facilitar esos traslados, evitando congestionar el centro. Se trata de que al centro lleguen quienes residen allí, los servicios necesarios y el transporte público.



> J.I.V. Han solicitado 1.036 millones de euros provenientes de la Unión Europea, de los cuales 276,3 son para infraestructura urbana, como la peatonalización de los paseos Eduardo Chillida y de la Concha, la distribución de última milla o la renovación de espacios urbanos. También 223,4 millones de euros para movilidad sostenible con el objetivo de la recuperación de espacios para el uso y disfrute del peatón y la bicicleta, el impulso de la movilidad eléctrica o la electrificación del transporte público. ¿Han pensado en el uso responsable del automóvil?

E.G. Los fondos provenientes del programa Next Generation de la Unión Europea están encaminados, entre otros, a financiar proyectos relacionados con la movilidad eléctrica, la transformación urbana hacia ciudades más amables con el peatón y menos generadoras de CO₂, o proyectos de electrificación del transporte urbano. Difícilmente la Unión Europea entraría a financiar un proyecto en el que se incentive el uso del vehículo privado. Además, hay que tener en cuenta que esos proyectos tienen que contar también con financiación del Ayuntamiento; esto es, la Unión Europea no da dinero gratis, sino que lo da para proyectos que considera realizables en un tiempo de ejecución determinado y con objetivos claros que permitan transformar las ciudades para lograr que sean más sostenibles.

J.I.V. Donosti, a medio o largo plazo, ¿será una ciudad sin coches?

E.G. De lo que se trata es de reducir aquellos tráficos que no sean absolutamente imprescindibles, ofreciendo para ello un transporte público limpio y eficiente, tanto mediante la electrificación de la flota de autobuses municipales como utilizando el potencial que nos ofrecerán tanto el Topo como la línea de cercanías.

J.I.V. ¿Espera un verano más movido, a nivel de llegada de turistas a San Sebastián? Con las obras del metro, las peatonalizaciones, etc., ¿va a ser



una ciudad 'amable' para los visitantes? ¿Se les va a ofrecer soluciones?

E.G. Desde luego que este verano va a ser un verano algo más movido que el anterior, en el que las restricciones de movilidad derivadas de la situación generada por la pandemia hicieron caer en picado las visitas. Este año seguro tendremos más visitantes, que pueden llegar por diferentes vías. Visitantes que pueden optar por la opción más cómoda –esto es, venir en transporte público– o por llegar en transporte privado y tratar de dejarlo en aparcamientos periféricos para luego aproximarse al centro y disfrutar de nuestra ciudad en transporte público. Las nuevas peatonalizaciones van a posibilitar a

quienes nos visiten poder disfrutar mucho más de nuestra ciudad.

J.I.V. En 2015, al preguntarle sobre el papel que realiza el RAC Vasco Navarro en los temas de movilidad de la ciudad, señaló: “Espero que el RACVN participe como entidad referente y de larga trayectoria en toda esta labor de sensibilización social”. ¿Mantiene la misma opinión sobre la labor del Club?

E.G. Sigo pensando que el RAC Vasco Navarro es un agente activo de nuestra ciudad, y es un interlocutor válido para muchas cuestiones que afectan a la movilidad. Al Ayuntamiento le toca conciliar intereses y peticiones de los diferentes colectivos, primando siempre el interés general. ■



PEUGEOT SPORT ENGINEERED 

NUEVO 508

PIONERO DEL ALTO RENDIMIENTO

265 kW (360 CV) - 520 Nm - Desde 46 g CO₂/km

PEUGEOT RECOMIENDA **TOTAL** PSA FINANCE Atención al cliente 91 347 22 41

GAMA 508 PSE: Valores WLTP: consumo de carburante (l/100 km) mínimo y máximo de 2 a 2 en ciclo combinado. Emisiones CO₂ (g/km) mínimo y máximo de 46 a 46 en ciclo combinado. Más información en: <https://wltp.peugeot.es>

CONSEJOS DE SEGURIDAD VIAL

Cómo evitar los “efectos” de riesgo al volante

LA SEGURIDAD AL VOLANTE ESTÁ CONDICIONADA POR FACTORES COMO EL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS, EL USO DE LAS TECNOLOGÍAS, LA ACTITUD DEL CONDUCTOR O LOS LLAMADOS “EFECTOS”: SITUACIONES DE RIESGO CONDICIONADAS POR ASPECTOS MUY DIVERSOS. POR FERNANDO SOLAS, EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL EN PONS SEGURIDAD VIAL



En algunos casos, los “efectos” suceden por distracciones de los conductores; en otros, por las condiciones del entorno; y, en otros, por las propias leyes de la física. Las consecuencias de la mayoría de ellos pueden evitarse si se actúa con prevención.

“Efecto túnel”

Definición: disminución de la amplitud del campo visual a causa, principalmente, del aumento de la veloci-

dad y el consumo de alcohol. Esta reducción del campo visual provoca la pérdida de nitidez en la visión periférica, lo que impide apreciar adecuadamente los laterales de la carretera o todo aquello que esté próximo. Por ejemplo, el ángulo de visión de un vehículo detenido es de 180°, pero se reduce a 42° circulando a 100 km/h (se detectan solo los elementos próximos a la calzada) y hasta 30° si se circula a 130-150 km/h (“efecto túnel”, porque no se controla ni siquiera la zona inmediatamente exterior).

¿Cómo evitarlo? Respetando los límites de velocidad y manteniendo un estado psicofísico adecuado para conducir. En otras palabras, no consumir alcohol ni, por supuesto, ninguna sustancia estupefaciente antes o durante la conducción.

“Efecto dominó”

Definición: colisión por alcance (con el vehículo precedente) que provoca una reacción en cadena. En función de las condiciones de la vía y la densidad de tráfico, este tipo de colisiones

SABÍA QUE...

- Volvo estima que el **cinturón de seguridad** ha salvado un millón de vidas desde su creación, evitando unas 100.000 muertes cada año.
- Según la Dirección General de Tráfico, el 20% de los fallecidos en turismos y furgonetas en 2019 no llevaba puesto el cinturón de seguridad en el momento del accidente.
- En 2008 se produjo un **accidente múltiple** en Vysocina Region (República Checa) con 231 vehículos implicados.
- Conducir un vehículo sin mantener la atención permanente a la conducción tiene una sanción de 80 euros. Alemania pretende **penalizar el “efecto mirón”** con 2.000 euros.



pueden llegar a implicar a un número muy elevado de vehículos. Este tipo de choques son consecuencia de no mantener la distancia de seguridad y se suelen dar en situaciones de retención.

¿Cómo evitarlo? Manteniendo siempre la distancia de seguridad con el vehículo que circule delante. Esa distancia debe permitir una detención segura en caso de frenado brusco, teniendo en cuenta la velocidad, las condiciones de adherencia y el frenado.

“Efecto submarino”

Definición: en caso de impacto y debido a una mala sujeción, el cuerpo se desliza por debajo de la banda abdominal del cinturón de seguridad. Este movimiento aumenta el número y la gravedad de las lesiones en zonas como el fémur, la pelvis o la espalda, además de incrementar las hemorragias internas.

¿Cómo evitarlo? El cinturón debe ir bien colocado y ajustado al cuerpo (ni muy flojo ni muy apretado) y, bien abrochado. La banda torácica >

“Efecto rebote”

La somnolencia es una señal neurobiológica procedente del cerebro que indica que no se cumple correctamente con la necesidad vital de dormir. Este síntoma se traduce en una alta probabilidad de caer dormidos en situaciones o momentos inapropiados, como durante la conducción.

Definición: muchos conductores recurren a sustancias estimulantes como la cafeína, la taurina o la teína para evitar o reducir la somnolencia al volante. Sin embargo, estas sustancias solo enmascaran la somnolencia y provocan que sus efectos aparezcan más tarde, de forma brusca y agravada (“efecto rebote”).

¿Cómo evitarlo? La somnolencia puede remediarse en parte: descansando con frecuencia para romper la monotonía; manteniendo el vehículo bien ventilado, evitando el exceso de calefacción; tomando algún café o té (no otra bebida estimulante), o refrescándose la cabeza y brazos con agua fría.

Pero el mejor remedio contra la fatiga y el sueño es el descanso, por lo que es conveniente dar un paseo, reposar o incluso hacer una breve siesta. La recomendación general es un descanso de al menos 20 minutos cada dos horas de conducción continuada o, como máximo, cada 200 kilómetros. Sin embargo, se deberá descansar con mayor frecuencia si las exigencias de la conducción aumentan (condiciones atmosféricas o ambientales adversas, tráfico denso, etc.).

También debe tenerse en cuenta la utilidad de uno de los sistemas avanzados de asistencia a la conducción: el sistema de detección de fatiga, que alerta al conductor en situaciones en las que pierda la concentración al volante.

> debe pasar sobre la clavícula, entre el hombro y el cuello, y por el centro del pecho. La banda abdominal debe pasar sobre los huesos de la cadera (pelvis) y por debajo del abdomen. Además, debe evitarse el uso de reguladores de presión o pinzas de sujeción (están prohibidas y reducen la eficacia del cinturón), así como tampoco se aconseja utilizar prendas gruesas o complementos como cojines, aislantes de bolas, etc. Por último, debe evitarse también inclinar en exceso el asiento.

“Efecto elefante”

Definición: otra consecuencia del mal uso del cinturón de seguridad. En este caso, el “efecto elefante” se da cuando, al producirse un frenazo o una reducción brusca de la velocidad, el pasajero del asiento trasero que no lleva bien abrochado el cinturón se desplaza violentamente hacia delante. Este movimiento puede golpear al conductor o al copiloto con una fuerza equivalente a la de un elefante, en función del peso de esa persona y de la velocidad a la que se circule. Por ejemplo, circulando a una velocidad de 60 km/h, un pasajero de 75 kg se desplazaría violentamente hacia delante con una fuerza equivalente a 4.200 kg.

¿Cómo evitarlo? El único consejo es que todos los ocupantes del vehículo viajen con el cinturón de seguridad bien abrochado en cualquier desplazamiento, por muy breve y tranquilo que sea. También debe evitarse llevar objetos sueltos en el interior del vehículo: pueden salir disparados y provocar lesiones de diversa gravedad.

“Efecto manada”

Definición: una de las teorías del aprendizaje hace referencia a que aprendemos imitando a los demás, tanto las conductas positivas como las negativas. Por ejemplo, si un vehículo circula por encima de los límites de velocidad en una vía, habrá conductores que lo imiten y también superen estos límites; o si un conductor no cede el paso a un peatón en un paso de peato-



nes, habrá más conductores que no lo cedan. El “efecto manada” lleva a infringir las normas por imitación.

¿Cómo evitarlo? Consciente e inconscientemente somos un modelo a seguir para los demás, especialmente para los más cercanos y conocidos. Por ello, hay que respetar siempre las normas viales; por nuestra propia seguridad, pero también porque provocaremos que los demás las respeten.

“Efecto pantalla”

Definición: el “efecto pantalla” se produce cuando el viento sopla con fuerza de costado y puede llegar a provocar la salida de la vía e, incluso, el vuelco del vehículo. El peligro del viento es todavía mayor cuando es racheado o a ráfagas –ocurre en los taludes, barrancos, montañas, etc., que cortan la acción del viento– o cuando adquiere mucha fuerza de golpe –como en vanos y puentes sobre depresiones–, lo que obliga a extremar al máximo la precaución. Este efecto también ocurre al cruzarse o adelantar a un vehículo de grandes dimensiones: cuando el viento sopla por el costado derecho, al adelantar a un vehículo voluminoso y situarse a su misma altura, hay

tendencia a irse hacia la derecha, por el efecto pantalla. Por el contrario, una vez sobrepasado se irá hacia la izquierda por el efecto del viento.

¿Cómo evitarlo? Se debe reducir la velocidad, más o menos según la fuerza del viento, y corregir las desviaciones para mantener la trayectoria del vehículo. Para ello, debe sujetarse el volante con firmeza pero sin rigidez, tirando de él contra el viento.

“Efecto mirón”

Definición: se produce cuando, al encontrarse con un accidente en la carretera, los conductores reducen drásticamente la velocidad para curiosarse el lugar. Esta reducción puede provocar retenciones, pero también accidentes; además del retraso de la llegada de los servicios médicos. Las retenciones que se producen tras una detención o frenazo forman el denominado “efecto acordeón”.

¿Cómo evitarlo? El conductor debe ser siempre consciente de que su única prioridad al volante es conducir con atención. Por tanto, debe vencerse ese morbo y evitar mirar, manteniendo siempre la velocidad y la distancia de seguridad. ■

SILENT URBAN VEHICLE



CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID HÍBRIDO ENCHUFABLE E-COMFORT CLASS SUV



20 ayudas a la conducción
Recarga rápida en 2 horas
55km de autonomía en modo 100% eléctrico⁽⁴⁾

Desde
220€/MES⁽¹⁾
Entrada: 1.653,69€
59 cuotas, TAE: 4,07%
Última cuota: 19.337,69€
**CON PUNTO DE CARGA
DE REGALO**

INSPIRED BY YOU ALL



Citroën prefiere Total (1) PVP Recomendado C5 Aircross Hybrid 225 e-EAT8 FEEL 29.264,61€ (Impuestos, transportes y oferta incluidos), para clientes particulares que entreguen un vehículo para achatarramiento, de más de 7 años de antigüedad con la ITV en vigor a la publicación del plan MOVES III y siendo titular del mismo durante al menos los últimos 12 meses, y que financien con una permanencia mínima de 36 meses a través de PSA Financial Services Spain, EFC S.A. Incluye 5.000€ de descuento del Plan MOVES III, gestionado por la CC.AA. correspondiente y sujeto a la aprobación y disponibilidad de fondos, así como al cumplimiento de las condiciones del plan. Sujeto a aprobación financiera. Cuota para una duración de contrato de 60 meses y 50.000 kms totales. Capital financiado con comisión de apertura: 28.701,55€. Comisión de apertura: 1.090,63€. TIN: 3% TAE: 4,07% Importe total adeudado: 32.317,69€ Precio total a plazos: 33.971,38€. Total intereses: 3.616,14€. Total coste del crédito: 4.706,77€. Al final del contrato podrá elegir entre entregar su vehículo, o abonar o refinanciar la última cuota. PVP para el cliente que no financie: 29.764,61€. Oferta válida en Península y Baleares hasta el 30/06/2021. El modelo visualizado no se corresponde con el ofertado. Estación de carga rápida modelo MODO 3 de 7,4kw con cable NO Smart con referencia 9835662880 incluida. La oferta no incluye instalación.

Gama SUV Citroën C5 Aircross Hybrid: Emisiones: A partir de 32g de CO₂ (WLTP) Consumo: 1.4 l/100 km (WLTP) Autonomía: 55 km de autonomía⁽²⁾ (WLTP). Valor comprendido entre 32 y 33 g de CO₂ según el equipamiento del vehículo. Valor comprendido entre 1.4l/100km y 1.5l/100 km según el equipamiento del vehículo. (2) Autonomía en modo eléctrico comprendido entre 54 y 55 kms según el equipamiento del vehículo. La autonomía puede variar en función de las condiciones reales de uso. Más información en <https://www.citroen.es/wltp>

REDUCCIÓN DEL RIESGO DE SINIESTRO EN UN 57%, SEGÚN LA DGT

Sistemas de ayuda a la conducción (ADAS), obligatorios en 2022

LOS SISTEMAS DE AYUDA A LA CONDUCCIÓN SON UN GRAN ALIADO DEL CONDUCTOR, DE LOS PASAJEROS Y DEL RESTO DE USUARIOS DE LA VÍA. PUEDEN EVITAR DE MANERA DIRECTA O INDIRECTA ACCIDENTES COMO LOS QUE PROVOCARON 1.089 FALLECIDOS EN 2019 EN VÍAS INTERURBANAS Y 4.395 HERIDOS DE CONSIDERACIÓN, SEGÚN LA DGT. POR F. SOLAS, EXPERTO DE PONS SEGURIDAD VIAL.



VOLVO PRENSA

Si hablamos de desplazamientos, los datos de 2019 –los últimos antes de la pandemia y en los que nos podemos basar– señalan un aumento del 2,5% (10,2 millones más), lo que supuso más de 427 millones de desplazamientos de largo recorrido. Además, el parque de vehículos aumentó un 2,2%, llegando a los 34,5 millones de vehículos y el censo de conductores creció un 1,3%, situándonos en 27,2 millones de conductores

según la Dirección General de Tráfico. A estos datos hay que sumar el número de vehículos procedentes de otros países, además de los ciclistas y peatones transitando por nuestras vías. Es decir: a más desplazamientos, tal como se prevé este 2021, más posibilidad de accidente.

Tipología de accidentes

Uno de los medios de reducir las cifras de accidentalidad es a través de la tecnología al servicio del automóvil, me-

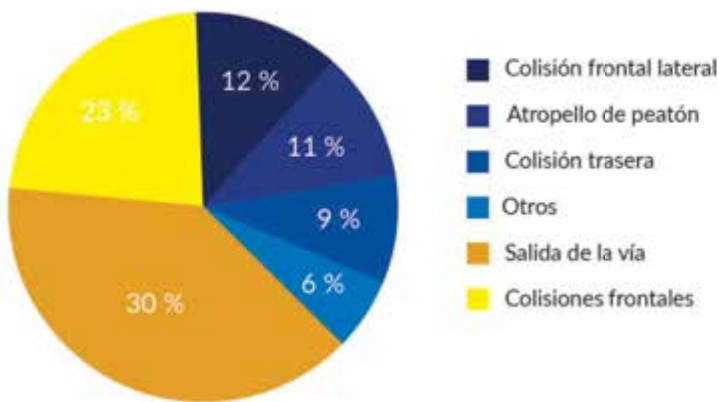
dianante los Sistemas Avanzados de Asistencia a la Conducción (ADAS), que según la Dirección General de Tráfico reducirían el riesgo de siniestro en un 57%.

Es por ello que, a partir de 2022, serán obligatorios en turismos, furgonetas, camiones y autobuses nuevos vendidos en Europa. Detallamos a continuación los sistemas que se incluirán obligatoriamente cuando compremos un automóvil, aunque muchos coches ya los incorporan hoy en día.

SABÍA QUE...

- Según el informe realizado al respecto por Faconauto, la **edad media de los vehículos españoles** es de 12,3 años, por lo que no incorporan estos sistemas.
- Es posible incluir algunos sistemas avanzados de ayuda a la conducción en los vehículos que no los llevan de serie, son los denominados **ADAS aftermarket**.
- El **registrador de datos** en caso de accidente es obligatorio en EE UU desde 2012 en vehículos nuevos de menos de 3.500 kg.
- Según la CE, si se instalasen los sistemas ADAS de la nueva normativa de seguridad de los vehículos, entre 2020 y el 2030 se salvarían 7.300 vidas en Europa.

TIPOLOGÍA DE ACCIDENTES



SISTEMA DE DETECCIÓN DE FATIGAS



Sistema de detección de fatiga

Alerta al conductor en las situaciones en las que pierda la concentración al volante, ya sea por fatiga o sueño, evitando así accidentes por estos motivos. Este sistema evalúa

a través de unos sensores y una centralita el comportamiento que tiene el conductor al volante mientras va conduciendo, teniendo en cuenta entre otros parámetros los movimientos de la dirección o el uso del pedal del acelerador. Tras anali- >

EDR, la 'Caja negra'

Estamos acostumbrados a oír hablar en todos los medios de comunicación de las "cajas negras" de los aviones, fundamentales a la hora de esclarecer las diferentes causas que han provocado un accidente.

En el caso de los automóviles 'terrestres' nuevos, el ADAS también obligará a partir de 2022 a que incorporen un dispositivo semejante: el registrador de datos en caso de accidente, o en sus siglas en inglés EDR (Event Data Recorder). Este sistema viene a ser también una 'caja negra' similar a la de los aviones, salvando las distancias, o el tacógrafo digital que utilizan los camiones y autobuses.

Tras un accidente, este sistema recoge una serie de datos que facilitarán esclarecer qué es lo que ha sucedido.

Los principales datos que registra este sistema son:

- Fecha y hora de activación.
- Velocidad que llevaba el vehículo en los últimos cinco segundos antes del accidente.
- Las revoluciones del motor.
- El ángulo de giro del volante.
- La activación de airbags, pretensores y cinturones de seguridad.
- Aceleración transversal y longitudinal.
- Si alumbrado e intermitentes estaban encendidos.
- Si existía fallo técnico del vehículo cinco segundos antes del accidente.

Estos datos llegan a una centralita que registra cada diez nanosegundos y los graba unos cinco segundos antes y después del accidente. Estos datos están codificados y protegidos, siendo necesario un aparato específico para descifrarlos.

> zar esto, si el sistema considera que la concentración del conductor está disminuyendo, manda una alerta visual y/o acústica y/o sensorial. Tras un corto periodo de tiempo (alrededor de unos 15 minutos), la advertencia se repite. Si el sistema avisa, notamos estos síntomas, llevamos dos horas de conducción continuada o 200 kilómetros es recomendable parar. Por ello, el sistema alerta a las dos horas de conducción continuada para que el conductor sea consciente y realice un descanso. Siendo necesario descansar al menos 20 minutos.

Monitoreo de atención del conductor

Un sistema más avanzado es el Driver Attention Monitoring. El sistema funciona a través de dos cámaras infrarrojas que enfocan al conductor y son capaces de detectar el movimiento de:

- Los ojos.
- Los párpados.
- El cuello.

Se centra en la información que proporcionan estas partes del cuerpo porque son claves para detectar la fatiga, la somnolencia y las distracciones. A partir de esta información, se produce una alerta visual y sonará en la pantalla, incluso una vibración en el asiento. Si no se produce la reacción del conductor, algunos sistemas más avanzados reducen la velocidad del vehículo.

Asistentes de velocidad inteligentes

A través de unas cámaras, el sistema reconoce y lee las señales de tráfico que llegan a través de GPS, pudiéndose diferenciar dos modos de funcionamiento:

- Modo pasivo. El sistema muestra en la pantalla o en el cuadro de mandos del vehículo las velocidades máximas según va circulando. Al sobrepasar la velocidad máxima permitida, envía alertas visuales y sonoras al conductor.
- Modo activo. Además de las ante-



CITROËN PRENSA

Estos sistemas serán **obligatorios en los coches nuevos en 2022**, pero muchos vehículos ya los incorporan hoy en día

riores alertas, ajusta la velocidad del vehículo al máximo legal permitido limitando la cantidad de combustible que llega al motor, incluso frenando automáticamente si es necesario.

Marcha atrás segura gracias a cámaras o sensores

Estos sistemas ofrecen ayuda a los conductores, reduciendo el riesgo y facilitando el estacionamiento. La cámara que hay instalada en la parte trasera del automóvil permite ver a través de la pantalla todo lo que el conductor no puede ver desde su posición. Además, a través de las

marcas que se van proyectando en la pantalla diferenciamos la posición que ocupa el vehículo, la trayectoria que lleva, la posición que ocupará y la zona de peligro cuando nos acercamos en exceso al obstáculo de detrás.

Los sensores de aparcamiento detectan a través de ultrasonidos la distancia que hay hacia atrás y hacia delante, ya que se encuentran normalmente en ambos paragolpes. Emiten señales acústicas y ópticas, en algunos casos, que se van intensificando conforme se acerca a algún objeto por delante o por detrás del vehículo. ■

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

PAMPLONA PRESENTA TASAS MODERADAS

El Impuesto Municipal sobre Vehículos, más caro en el País Vasco

EL RACVN CONSIDERA ABUSIVAS LAS TARIFAS DEL IMPUESTO MUNICIPAL SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA (IMVTM) DEL PAÍS VASCO EN RELACIÓN CON OTRAS CAPITALES DEL ESTADO. SEGÚN LOS DATOS DE UN INFORME PUBLICADO POR AUTOMOVILISTAS EUROPEOS ASOCIADOS (AEA), EN ALGUNOS CASOS LA DIFERENCIA ALCANZA EL 365%. POR MARIO GARCÍA, REDACCIÓN RACVN



Las diferencias entre tarifas desvirtúan la finalidad del Impuesto Municipal sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IMVTM) y hacen olvidar la esencia de la tasa. En realidad, se trata de una contraprestación que pagan los ciudadanos al Ayuntamiento por los servicios que éste presta para el uso de sus vehículos en la ciudad; concretamente, por poner a su disposición las vías urbanas de las localidades. Según parece, hay municipios que establecen tarifas altas para desincentivar y castigar el uso del automóvil y utilizan el IMVTM como un elemento recaudatorio. El RACVN considera que no es justa la arbitrariedad de cada municipio y aboga por un mecanismo que, respetando

las especificidades fiscales de cada territorio, busque una homogeneización. La consecuencia de esta arbitrariedad no solo repercute en el ciudadano, sino que conlleva incluso anomalías económicas como la incentivación de los denominados “paraísos fiscales”, que atraen a empresas de flotas de vehículos. El RACVN denuncia la doble moral política en muchos municipios respecto a los vehículos, porque estos ingresos deberían repercutir en una mejora de la movilidad para todos los ciudadanos que pagan el citado impuesto (automovilistas y motoristas): mejora de asfalto, marcas viales, señales, establecimiento de parkings o garantías de movilidad y uso de los vehículos, etc. Sin embar-

go, la realidad demuestra que los usuarios pagan cada vez más por poder utilizar menos sus vehículos y tener menos garantías de uso y más restricciones.

Según un informe publicado recientemente por la organización Automovilistas Europeos Asociados (AEA), el Consistorio donostiarra encabeza el ranking de capitales del Estado con el IMVTM más caro. Sin embargo, hay municipios en Guipúzcoa en los que se paga todavía más (en función de los caballos fiscales). En el citado ranking de capitales, Vitoria y Bilbao también se encuentran entre las más caras.

El club automovilista alerta de que los municipios con el IMVTM más caro pueden estar haciendo un uso irregular de esta tasa. Una posible solución

SABÍA QUE...

- Una vez más, el RACVN recuerda la **relevancia del automóvil** como elemento creador de riqueza y de puestos de trabajo en nuestra sociedad.
- El **sector del automóvil** supone el 25% del PIB en el País Vasco y Navarra. No se puede desincentivar sistemáticamente su uso y al mismo tiempo pretender que los ciudadanos compren automóviles para que después no los utilicen.
- El automóvil es una gran inversión que realizan las personas por **necesidades de movilidad ciudadana** especialmente (insustituibles en la mayoría de los casos) y para ser utilizados y amortizados.



pasaría por arbitrar un sistema que tendiera a homogeneizar las tarifas para evitar las diferencias que conllevan consecuencias tan graves como castigar el uso del vehículo y propiciar la creación de “paraísos fiscales”.

¿Cuál es o cuál debería ser la función del IMVTM?

Esta tasa no es una carga fiscal que penaliza el uso del automóvil o que busca desincentivar el uso de los vehículos motorizados. Al RACVN le preocupa que los consistorios puedan estar haciendo un uso equivocado de esta tasa, y la estén utilizando para dificultar el uso y posesión de vehículos. En este sentido, plantea la duda de si los consistorios se-

rían capaces de cuadrar sus cuentas y presupuestos sin los ingresos derivados del uso y posesión del automóvil. El club automovilista considera que no.

Para el RACVN, los ingresos derivados de este impuesto deberían repercutir en una mejora de la movilidad para todos los ciudadanos y, muy especialmente, de todos los usuarios que pagan el citado impuesto (automovilistas y motoristas). Sin embargo, el Club destaca que, con los impuestos más elevados por uso y posesión del automóvil, las garantías y facilidades de uso de los vehículos son cada vez peores, con menos espacio y más restricciones. Resulta incongruente. ■

El modelo de Pamplona

En la aplicación del IMVTM existen tantos criterios como ayuntamientos. Pamplona se encuentra en la zona media del ranking de ciudades con tasas ligeramente inferiores a cada tramo fiscal. Pero hay municipios que establecen tarifas altas para desincentivar y castigar el uso del automóvil y utilizan el IMVTM como un elemento recaudatorio, incluso una desviación destinada a usos distintos a los que deberían usarse, lo que supone una irregularidad.

El RACVN aboga por un mecanismo que, respetando las especificidades fiscales de cada territorio, busque una homogeneización. Las diferencias entre tarifas desvirtúan la finalidad del IMVTM y relegan al olvido la esencia de esta tasa. Es la doble moral política de algunos municipios; por una parte, quieren automóviles censados en la localidad –o, por lo menos, los ingresos derivados de la compra, posesión y uso de los mismos–, pero al mismo tiempo rechazan que los automovilistas hagan uso de sus vehículos y que dispongan de las vías públicas por cuyo uso pagan. Estos ingresos deberían repercutir en una mejora de la movilidad para todos los ciudadanos que pagan el citado impuesto.

EL RACVN ALERTA DEL RIESGO DE SER MULTADOS

Limitaciones de velocidad más restrictivas en áreas urbanas

EL REAL AUTOMÓVIL CLUB VASCO NAVARRO (RACVN) RECUERDA A TODOS LOS SOCIOS Y CONDUCTORES EN GENERAL QUE LA NUEVA NORMATIVA DE LIMITACIÓN DE VELOCIDAD EN ÁREAS URBANAS SE HIZO EFECTIVA EN TODA ESPAÑA EL PASADO 11 DE MAYO, CON CAMBIOS QUE AFECTAN A LA CONDUCCIÓN HABITUAL. POR REDACCIÓN RACVN.



Se trata de una nueva norma recogida en el Real Decreto 970/2020 y desarrollada por la DGT que establece cambios en las limitaciones de velocidad en vías urbanas en función de su tipología, aunque algunos municipios como Irún, Bilbao o San Sebastián ya se habían adelantado en su aplicación.

En el caso de San Sebastián, durante los últimos días el Consistorio ha cambiado las señales de limitación de velocidad en varias vías urbanas, estableciendo limitaciones más restrictivas acorde a la normativa de la DGT. El cambio ha coincidido con una reactivación del radar móvil. Los agentes de

movilidad se suelen colocar con su dispositivo en las calles que recientemente han cambiado su limitación de 50 a 30 km/h. En Bilbao, el Ayuntamiento puso en marcha el año pasado una normativa todavía más restrictiva que la de la DGT al establecer el límite de velocidad en 30 km/h en toda su área urbana, sin distinguir la tipología de la vía ni sus circunstancias concretas.

El riesgo de ser multado

Hay que prestar una atención especial a todas las señales y marcas viales y evitar conducir de manera rutinaria, porque la nueva limitación de velocidad es tan baja que es muy fácil superarla por despiste o por no estar pen-

diente de manera constante del cuentakilómetros, por lo que no se debe conducir de manera sistemática. Hay casos en los que la norma obliga a realizar una conducción “completamente artificial”.

Si circulamos a 50 km/h por una calle que hasta ahora ha tenido esa limitación pero que ha pasado a ser de 30 km/h, estamos sobrepasando el nuevo límite en más de un 50%. La DGT establece una multa de 100 euros (sin pérdida de puntos) para los conductores que circulen entre 31 y 50 km/h en una vía limitada a 30 km/h. A partir de 51 km/h la multa ascendería a 300 euros y la pérdida de dos puntos de permiso de conducir.

SABÍA QUE...

- La norma de la DGT establece las siguientes limitaciones de velocidad en áreas urbanas:

20km/h para las vías en las que estén unificadas calzada y acera.

30km/h para vías con un solo carril por sentido.

50km/h para vías con dos o más carriles por sentido.

- Debido a los cambios en las limitaciones, es posible encontrar señales y marcas viales que puedan contradecirse o indicar velocidades máximas diferentes en un mismo punto.

Una medida que el RACVN no comparte

El club automovilista considera que se debería atender a cada vía o tramo concreto para establecer un límite de velocidad en cada caso. Por su tipología, en algunas vías resulta complicado poder mantener esa velocidad, por lo que los conductores deben permanecer más tiempo del recomendable pendientes del cuentakilómetros y, con ello, prestando una menor atención la vía y a su alrededor.

En ningún caso el RACVN aboga por mantener limitaciones altas o por incrementar la velocidad. De hecho, hay calles en las que, por su tipología y características concretas, el límite de 30 km/h es el más adecuado (calles muy estrechas, con una gran afluencia de peatones, con varias intersecciones, etc.). Sin embargo, hay otras en la que una limitación tan baja no tiene sentido (calles de un único carril por sentido o más de un carril, más anchas, con ausencia de interacción con peatones, intersecciones o pasos de cebra, etc.).

Por otra parte, el RACVN considera que hay lugares en los que la limitación de velocidad podría variar en función de las horas del día. Por ejemplo, en las zonas próximas a los colegios se podría establecer una velocidad especialmente reducida coincidiendo con las horas de entrada y salida de los menores o con el

horario escolar. Sin embargo, no tiene sentido mantener esa limitación a las 8 de la tarde, a las 10 de la noche o a las 2 de la mañana.

Recomendaciones y advertencias

- A diferencia de los radares fijos, los radares móviles no son avisados por los navegadores GPS y tampoco cuentan con una señal en la vía de previo aviso.

- Se debe prestar una atención especial a las señales y marcas viales.

- En caso de indicaciones contradictorias o confusas, acatar la medida más restrictiva.

- No conducir de manera sistemática o automatizada. No dejarnos llevar por la costumbre. Conducir acorde a la limitación de velocidad anterior es motivo de sanción.

- En caso de no encontrar señal o marca vial, circular con velocidad reducida y recordar las limitaciones genéricas de la DGT.

- Utilizar, si nuestro vehículo dispone de ello, limitadores de velocidad.

- En San Sebastián, consultar cada día la página web del Ayuntamiento para saber en qué lugares se situará el radar. Si no se realiza de forma diaria, consultar periódicamente la página del Ayuntamiento para saber cuáles son las vías habituales en las que se colocan. Conviene recordar que pueden cambiar de ubicaciones o establecer nuevos lugares.■

Fines recaudatorios

El Real Automóvil Club Vasco

Navarro es consciente de que la medida no es iniciativa de los municipios, sino que responde a la norma de la DGT. Los ayuntamientos se limitan a implementar la norma de la DGT. Sin embargo, sería recomendable que los consistorios anunciaran y realizaran campañas publicitarias e informativas alertando sobre estas nuevas limitaciones e incluso que estableciesen un tiempo de carencia o transitorio antes de apresurarse a cambiar las señales y adaptar sus radares fijos y móviles. Obrando de esta manera, los ayuntamientos evidenciarían que no se trata de una medida recaudatoria, como parece.

El RACVN insta a los consistorios a formar e informar a los conductores antes de comenzar a sancionar. Hay muchas personas que dependen de la conducción de su vehículo privado, de un vehículo de empresa (repartidores) y de la conducción de vehículos de transporte público (taxis, autobuses, etc.), que tampoco están exentos de ser multados o de perder los puntos de su carné. Cuando el Ayuntamiento de Bilbao puso en marcha la limitación 30, estableció un periodo de carencia e informó de la nueva limitación mediante una campaña publicitaria.

EN VIGOR DESDE EL 1 DE MAYO

Nuevo etiquetado del neumático

LOS NEUMÁTICOS SON UNO DE LOS PRINCIPALES ELEMENTOS DE SEGURIDAD ACTIVA DEL VEHÍCULO, CON LA MISIÓN DE EVITAR QUE EL ACCIDENTE SE PRODUZCA. SU IMPORTANCIA RADICA EN QUE SON EL ÚNICO ELEMENTO DEL VEHÍCULO QUE ESTÁ EN CONTACTO CON EL SUELO. POR FERNANDO SOLAS, EXPERTO DE PONS SEGURIDAD VIAL.



Para que los neumáticos sean un elemento de seguridad tienen que estar en buen estado; es decir, que no tengan ni cortes, ni roces, que no estén muy desgastados, y que tengan la presión de inflado recomendada por el fabricante cuando se fabricaron.

Fecha de fabricación

Los neumáticos tienen una fecha de fabricación, dicha fecha es muy importante porque, con el paso del tiempo, el material con el que están fabricados empieza a perder propiedades de adherencia y elasticidad, lo que repercute en la seguridad. Por ellos, en los neumáticos aparece un código de

cuatro dígitos, los dos primeros números "22" hacen referencia a la semana y los últimos números "19" al año, en este caso, semana 3 del año 2019. Los neumáticos se deben sustituir siempre que tengan señales de deterioro importantes y se aconseja sustituirlos a los cinco años de fabricación, por la pérdida de propiedades.

¿Qué hay que tener en cuenta al cambiar los neumáticos?

Hace ya algunos años, en concreto desde el 1 de noviembre de 2012, irrumpió un etiquetado para los neumáticos nuevos vendidos en Europa. Los neumáticos debían contar con una etiqueta especial que informaba de su eficiencia en cuanto al consumo

de carburante, el nivel de ruido de rodadura y la capacidad de adherencia en superficie mojada. Según estipulaba la normativa europea, el etiquetado se aplicaba a neumáticos de clase C1, C2 y C3. Para las clases C1 y C2, los distribuidores deben asegurarse de que la etiqueta está en el neumático o se exhibe junto a este en el punto de venta y para cualquiera de las tres clases harán constar las características en la factura de venta. Desde el 1 de mayo de 2021, se mejora el etiquetado de los neumáticos nuevos: la nueva etiqueta ofrecerá más información que el etiquetado anterior.

La nueva etiqueta, al igual que la anterior, será obligatoria para los neumáticos de los turismos, furgonetas y



(1)

INDICADOR DE RIESGO CUENTA

1/6

Este número es indicativo del riesgo del producto siendo 1/6 indicativo de menor riesgo y 6/6 de mayor riesgo.

FONDO DE GARANTÍA. BANKOIA se encuentra adherida al Fondo de Garantía de Depósitos de entidades de crédito. El fondo garantiza hasta un máximo de 100.000 euros por depositante y entidad de crédito.

CUENTA NÓMINA/PENSIÓN

Y si además de domiciliar tu nómina o pensión cumples una de las condiciones que se indican a continuación, podrás disfrutar de muchas más ventajas.

Condiciones:

- Si realizas compras con una tarjeta de crédito de Bankoia de, al menos, 2.000 € durante los últimos 12 meses ⁽²⁾.
- Mantienes un saldo en Fondos de Inversión, Planes de Pensiones, Planes de Previsión Gerokoa, EPSV Individual y Valores igual o superior a 8.000 €.
- Has contratado a través de Bankoia un seguro de hogar, vida, salud, auto y accidentes.
- El saldo actual de los productos contratados, de inversión y financiación, sea igual o superior a 25.000 €.

Ventajas:



COMISIONES DE MANTENIMIENTO Y ADMINISTRACIÓN, SIN COSTE ^(*).



TRANSFERENCIAS SEPA ONLINE NO URGENTES, SIN COSTE.



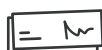
TARJETA VISA DÉBITO, SIN COSTE.

Sin comisión de emisión ni de mantenimiento.



TARJETA VISA CRÉDITO, SIN COSTE.

Sin comisión de emisión ni de mantenimiento.



CHEQUES, SIN COSTE.

Ingresa de forma ilimitada y totalmente gratuita todos los cobros en cheques nacionales en euros.



VÍA T SIN CUOTA DE ALTA.

Paga en peajes, y en muchos parkings, con seguridad y rapidez.



ACCESO A BANKOIA ONLINE Y APP MÓVIL.

Con este servicio desde cualquier lugar y en cualquier momento podrás consultar el estado de tus cuentas y realizar todo tipo de operaciones.



SERVICIO ALERTAS SMS SIN COSTE.

Con alertas imprescindibles: por transferencias realizadas desde nuestra banca online y alertas por compras y disposiciones con tarjeta de crédito o débito superiores a 100 €.



UNA RED DE 9.000 CAJEROS.

Podrás retirar dinero en más de 9.000 cajeros en España, de los cuales 1.209 están en el País Vasco ⁽³⁾.

(*) Si el cliente además de la domiciliación de una nómina/pensión por un importe mínimo de 1.500 €/mes cumple, al menos, una de las condiciones indicadas, la cuenta en la que figura domiciliada la nómina o pensión no tendrá coste, resultando una TAE del 0,00 % correspondiente a un TIN del 0,00 %. La revisión del cumplimiento de las condiciones de la cuenta se realizará trimestralmente. El incumplimiento implicará el devengo y cobro automático de una comisión de mantenimiento de 25 € trimestral resultando una TAE del -1,990 % correspondiente a un TIN del 0,00 % para el supuesto que se mantenga en la cuenta de forma constante durante un año un saldo diario de 5.000 €; en el supuesto de que el saldo diario sea de 1.000 € resultaría una TAE del -9,629 % correspondiente a un TIN del 0,00%. La TAE podrá variar en función del saldo diario de la cuenta.

Más información:

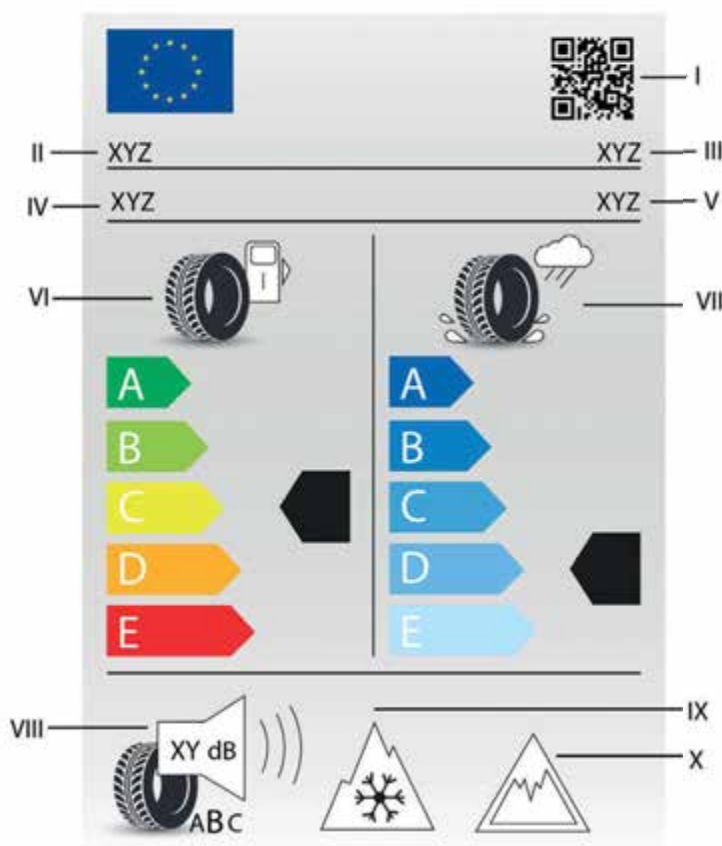
943 410 111 - www.bankoia.es

(1) Promoción válida hasta el 30/09/2021 para nuevas domiciliaciones de nómina o pensión por un importe mínimo de 1500 € mes manteniendo la domiciliación durante 24 meses. En el caso de incumplir el requisito de permanencia, el cliente deberá reembolsar a la Entidad la parte proporcional del incentivo a los meses que resten para alcanzar dicho plazo. A efectos fiscales esta promoción tiene la consideración de rendimiento de capital mobiliario dinerario sujeto a retención según la normativa vigente. Promoción no acumulable a otras campañas nómina/pensión. Oferta exclusiva para oficinas Bankoia Grupo ABANCA. (2) Trimestralmente se comprobará que las compras realizadas con la tarjeta de crédito durante los 12 meses anteriores llegan, al menos, a 2.000 €. Si la antigüedad de la tarjeta es inferior a 1 año, el importe requerido se ajustará proporcionalmente a la antigüedad que tenga. (3) En los cajeros ABANCA y Bankoia podrás retirar dinero a débito sin comisiones, todas las veces que necesites. En los cajeros de la Red Euro 6000 de las entidades con las que existen acuerdos, podrás realizar 5 retiradas a débito al mes sin comisiones: Kutxabank, CajaSur, Evo Banco, Cofidis, Cecabank, Caja Ontinyent, Liberbank, Caixa Pollensa, Ibercaja, Unicaja, Bankinter, Caja de Ingenieros, Arquia-Caja de Arquitectos e IC Bank of China. A partir de la 6ª extracción se cobrará el 100% CTC (Comisión Titular Cajero).

bankoia | Grupo ABANCA

SABÍA QUE...

- Podemos diferenciar entre **neumáticos de invierno y de verano**, siendo la diferencia entre ambos la manera de comportarse según las temperaturas exteriores.
- En turismos y vehículos similares, tendrán una profundidad en las ranuras principales de la **banda de rodamiento** de al menos 1,6 milímetros, obligatoriamente.
- La **presión en los neumáticos** es recomendable tomarla una o dos veces al mes porque aunque el neumático sea estanco pierde presión de inflado con el tiempo.
- Es un error común quitar o añadir presión de inflado según la época del año, lo que se debe hacer es utilizar neumáticos de invierno o de verano.



camiones, C1, C2 y C3, respectivamente, y dará información sobre:

- I.** Código QR. En la etiqueta del neumático se debe incluir información pormenorizada sobre la adherencia en nieve y hielo y el código QR.
- II.** Nombre comercial o marca del proveedor.
- III.** Identificador del tipo de neumático.
- IV.** Designación del tamaño de los neumáticos, índice de capacidad de carga y

símbolo de la categoría de velocidad, para los neumáticos C1, los neumáticos C2 y los neumáticos C3, según corresponda.

- V.** Clase de neumático. Si es C1, C2 o C3.
- VI.** Clases de eficiencia en términos de consumo de carburante y coeficiente de resistencia a la rodadura. La resistencia afecta al consumo de combustible. Existe una escala que va desde la A (color verde) hasta la E (color rojo). Los

Casos en los que no es obligatorio

Solo en un pequeño grupo de tipo de neumáticos y vehículos está exento de contar con el nuevo etiquetado, que entró en vigor el pasado 1 de mayo.

- Neumáticos de vehículos todoterreno profesionales.
- Vehículos que estén obligados a no superar los 80 km/h.
- Neumáticos cuya llanta tenga un diámetro nominal inferior o igual a 254 mm, o igual o superior a 635 mm.
- Neumáticos equipados con dispositivos adicionales para mejorar sus cualidades de tracción; por ejemplo, los neumáticos con clavos.
- Neumáticos diseñados para su montaje en vehículos destinados exclusivamente a las carreras
- Neumáticos de segunda mano, salvo si son importados de un tercer país.

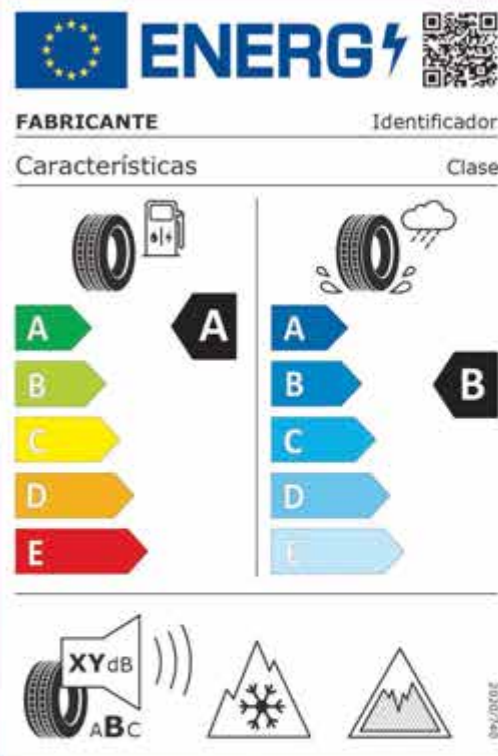
neumáticos clasificados como A son los que menos combustible consumen y los E los que más consumen. Con un ahorro de más de 200 euros en combustible durante la vida útil del neumático, del tipo A respecto al tipo E.

VII. Clases de adherencia en superficie mojada. Clasifica los neumáticos en función de su capacidad para frenar en pavimentos mojados. La clasificación va desde la letra A (mejor agarre) hasta la E (peor agarre). A 80 km/h, si tiene que hacer una frenada de emergencia con un neumático de la clase A y otro de la clase E, puede llevar frenar hasta 13 metros después el de la clase A respecto al de la clase E.

VIII. Clases y valor medido de ruido de rodadura exterior. Producido por el neumático al rozar con el suelo. Cuanto mayor es ese ruido, mayor es la contaminación acústica. En la nueva denominación, la letra A es la que menos contaminación acústica produce y la C, la que más. **I**

Por tu seguridad
te recomiendo
que mires bien

la etiqueta
del neumático
antes de comprar



Te informa sobre aspectos importantes:

Ahorro de
combustible



Mayor o
menor ruido



Distancia de
frenada en mojado



Seguridad en
nieve o hielo



BRIDGESTONE

Continental

GOODYEAR

MICHELIN

PIRELLI



Más información en cuidatusneumaticos.com

afane

agrupación de fabricantes de neumáticos



“Navarra no va mal en siniestralidad, pero queda mucho por hacer”

Mª BELÉN SANTAMARÍA MAESO (BURGOS, 1964) DIRIGE LA JEFATURA DE TRÁFICO DE NAVARRA DESDE 2013. TIENE MUY CLARO QUE “LAS MEDIDAS MÁS EFECTIVAS SON LAS PREVENTIVAS, CON LA IMPLICACIÓN DE TODA LA SOCIEDAD Y DE TODOS LOS ESTAMENTOS”. TAMBIÉN SEÑALA QUE “TODOS UNIDOS PODREMOS LLEGAR AL OBJETIVO DE CERO VÍCTIMAS”. POR J. I. VIEDMA.

Mª BELÉN SANTAMARÍA MAESO (BURGOS, 1964)

LICENCIADA EN FILOSOFÍA POR LA UNIVERSIDAD DE VALLADOLID. DESDE 1990 ES FUNCIONARIA DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO. EN 2008 INGRESÓ EN LA ESCALA SUPERIOR DE TÉCNICOS DE TRÁFICO Y DESDE 2013 DIRIGE LA JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO DE NAVARRA

Juan I. Viedma. En su toma de posesión abogó por la labor preventiva desde los despachos, los juzgados, a pie de carretera, las aulas, las autoescuelas o centros médicos con el objetivo de que los accidentes de tráfico no sucedan. ¿Cómo evoluciona Navarra en este sentido?

Belén Santamaría. En Navarra se ha pasado en 20 años, en las vías interurbanas, de aproximadamente 100 víctimas mortales anuales a menos de 30. En los últimos cinco años, salvo en 2018 en que hubo 28 víctimas mortales, el intervalo ha sido de entre 15 y 20 fallecidos. Y no nos debemos olvidar de los heridos, muchos de ellos con secuelas invalidantes para toda su vida. Al disminuir los accidentes, también ha ido descendiendo el número de heridos pero su pérdida de calidad de vida siempre debe estar en el centro de nuestras políticas de seguridad vial. Seguimos trabajando para reducir es-

tas cifras y, para ello, las medidas más efectivas son las preventivas, con la implicación de toda la sociedad y de todos los estamentos. Desde la Dirección General de Tráfico y esta Jefatura Provincial de Tráfico ponemos a disposición nuestros recursos y nuestra experiencia para hacer frente, entre todos, a esta pandemia que son los siniestros de tráfico y que cada año acaba con la vida de más de un millón de personas en el mundo.

J.I.V. En Navarra fue donde por primera vez en la historia de España se viró la tendencia de la siniestralidad vial y se redujeron las víctimas mortales en ese 50% que la Unión Europea había marcado como objetivo. ¿En qué situación estamos ahora?

B.S. Al tratarse de unas cifras reducidas en términos absolutos (entre 15 y 20 fallecidos y entre 50 y 70 heridos graves anuales), un solo accidente supone un porcentaje muy

“Las **prórrogas del plazo de baja temporal** se podrán solicitar a la Jefatura de Tráfico como máximo dos meses antes de la fecha de finalización de la baja temporal”

elevado de variación. Cuanto menores sean las cifras, más esfuerzo requiere seguir disminuyéndolas; pero esto tiene una lectura positiva porque significa que nos vamos aproximando al objetivo de cero víctimas. El reto inmediato sería consolidar las cifras en el mínimo conseguido hasta ahora y, a corto plazo, seguir disminuyéndolas.

J.I.V. Una nueva norma de la DGT establece cambios relativos a las bajas temporales de vehículos. ¿Qué destacaría de esta norma y cómo puede afectar a propietarios de vehículos clásicos, por ejemplo, en estado de restauración?

B.S. Entre las principales novedades de la reforma llevada a cabo por el RD 970/2020 se encuentra el establecimiento del límite de un año desde la fecha de solicitud de la baja temporal. Pasado este plazo, si el interesado no ha solicitado la prórroga, automáticamente el vehículo volverá a estar en situación activa, generando las obligaciones administrativas y fiscales que correspondan y estando sujeto a mantener en vigor la ITV y el seguro del vehículo. Las prórrogas del plazo de baja temporal se podrán solicitar a la Jefatura de Tráfico como máximo dos meses antes de la fecha de finalización de la baja temporal.

J.I.V. El 11 de mayo entró en vigor la normativa sobre las nuevas velocidades en vías urbanas. ¿Qué efectos se espera que tenga en nuestras ciudades?

B.S. Es una modificación ampliamente demandada por los ayuntamientos, porque les ayudará en la transformación de las ciudades para convertirlas en espacios segu-



ros de convivencia. El cambio principal se dará en las calles con un único carril, que ven reducida su velocidad genérica de 50 km/h a 30 km/h. Estas calles con un único carril de circulación por sentido representan, al menos, el 70% del total –en muchos casos, todavía más–, por lo que el cambio va a ser muy significativo. Los expertos y la experiencia nos indican que reducir la velocidad salva vidas. A 50 km/h, el riesgo de fallecer en un atropello es del 90%, mientras que a 30 km/h ese riesgo se reduce al 10%. Y no solo se salvan vidas porque habrá menos fallecidos, sino que también disminuirá el número de accidentes y su gravedad. Asimismo, a menor velocidad, menos ruido y menos contaminación. En conclusión: más vida y de más calidad.

J.I.V. ¿Cómo valora el papel del RAC Vasco Navarro en cuanto a seguridad vial y movilidad?

B.S. Es fundamental la implicación de la sociedad civil. La seguridad vial requiere de un esfuerzo conjunto de todos los actores: ciudadanos, empresas, administraciones, etc. El RAC Vasco Navarro contribuye con su labor a esta integración de voluntades. Su conocimiento y dedicación a la seguridad vial y a la movilidad otorgan al RACVN un papel relevante en la colaboración de estos actores y en la aportación de ideas innovadoras. ■

“EN LOS ACCIDENTES, NO DEBEMOS OLVIDAR A LOS HERIDOS.

MUCHOS DE ELLOS TIENEN CON SEQUELAS INVALIDANTES PARA TODA SU VIDA. TAMBIÉN HAN IDO DESCENDIENDO, AL DISMINUIR LOS ACCIDENTES, PERO SU PÉRDIDA DE CALIDAD DE VIDA SIEMPRE HA DE ESTAR EN EL CENTRO DE NUESTRAS POLÍTICAS DE SEGURIDAD VIAL.”

Hyundai Santa Fe

GRANDES MEJORAS ESTÉTICAS, TECNOLÓGICAS Y MECÁNICAS



La parrilla delantera tridimensional se extiende ahora de lado a lado, integrando también parte de los grupos ópticos delanteros. Los faros son 'full led'. Detrás, los pilotos 'led' se estilizan y se unen por una tira reflectante de lado a lado. El paragolpes también gana presencia y resulta más elegante. En el interior se incluye una gran consola central donde no hay palanca de cambios. Todas las versiones son automáticas y equipan un selector de cambio

'by-wire', con grandes botones para las posiciones P, D, R y N. Su uso es agradable y muy sencillo. El volante de tres radios, de aspecto moderno, es elegante y con un buen tacto. Delante está el cuadro de mandos 100% digital de 12,3". Su visualización es muy buena, así como su fluidez y sus controles. A su derecha está una pantalla de hasta 10,25" (8 en los acabados inferiores) para el sistema de infoentretenimiento, que cuenta con



Apple CarPlay y Android Auto, conexión Bluelink y conexión múltiple para varios dispositivos Bluetooth. Se complementa con una plataforma de carga inalámbrica para los 'smartphone'. A nivel de motorizaciones está la versión híbrida con 230 CV de potencia combinada. El motor térmico es un 1.6 litros de 170 CV, al que se suma un motor eléctrico de 44,2 kW (60 CV) con una batería de iones de litio de 1,49 kWh. Se gana la etiqueta ECO de la DGT. En diésel está el motor 2.2 CRDI de 200 CV y cambio automático de ocho relaciones con doble embrague. Todas las mecánicas pueden ser de tracción a dos o cuatro ruedas equipadas con el sistema inteligente H-TRAC All-Wheel Drive. Desde 40.600 euros con descuento de lanzamiento.

Seat León TGI

UNA DE LAS VERSIONES MÁS ECONÓMICAS POR KILÓMETRO RECORRIDO



Con solo 3 euros es capaz de recorrer 100 km y, gracias a sus reducidas emisiones de CO₂, dispone de la etiqueta ECO de la DGT. La oferta de vehículos impulsados por gas natural comprimido (GNC) de Seat crece



con la llegada del bloque 1.5 TGI para el nuevo León. Así las cosas, el motor TGI completa la oferta de hasta cinco tipos diferentes de propulsores para el compacto: gasolina (TSI), diésel (TDI), 'Mild Hybrid' (eTSI), híbrida enchufable (e-HYBRID) y ahora GNC (TGI).

Disponible en los acabados Style, Xcellence y FR, el León TGI hace gala una gran cantidad de equipamiento. Por ejemplo, control de crucero, 'Digital Cockpit', cargador inalámbrico, sistema Full Link con Android

Auto y Apple CarPlay, climatizador trizona (desde Xcellence), faros LED, o sistema de navegación con pantalla de 10" y selector de modos de conducción (FR).

Bajo el capó, ofrece un motor de cuatro cilindros y 1.5 litros de 130 CV y 200 Nm de par, con caja de cambios manual de seis relaciones, o una transmisión automática DSG de siete marchas para la versión de 5P. Cuenta con tres depósitos de GNC y una capacidad total de 17,3 kg que le permiten recorrer hasta 440 km en modo gas. En caso de agotarse el GNC, el motor cambia automáticamente a gasolina, gracias a su depósito secundario de nueve litros. De este modo, su consumo homologado oscila entre los 3,7 y los 4,1 kg/100 km, con un coste aproximado de 3 euros para recorrer 100 km (con el precio medio GNC España: 0,80€/kg). Está exento del impuesto de matriculación, y disfruta de descuentos en circulación, peajes y aparcamientos. Desde 20.050 euros, con descuentos.

Este verano,
te mereces
un buen viaje

Lo nuestro es
despreocuparte



Seguro de viaje con
cobertura por COVID



Para más información:
Consulta en tu oficina habitual RACVN
902 34 34 35 | www.RACVN.net



BMW iX

EL FUTURO DE BMW LLEGA EN NOVIEMBRE

El primer Sports Activity Vehicle (SAV) concebido desde el principio como un vehículo totalmente eléctrico ofrece una interpretación de diseño, sostenibilidad, placer de conducción sin emisiones, versatilidad y lujo basado en la utilización de herramientas futuristas. Características de conducción perfectamente equilibradas: sólidas, confortables y ágiles; tracción eléctrica a las cuatro ruedas y amortiguadores con regulación de altura controlada, suspensión neumática de dos ejes, amortiguadores electrónicos, dirección activa integral, llantas Air Performance y neumáticos con reducción de ruido. Estará disponible en dos versiones: iX xDrive50 con 523 CV y autonomía de hasta 630 km e iX xDrive40 con 326 CV, y autonomía de hasta 425 km.

Nuevo Peugeot 308

TERCERA GENERACIÓN PARA REINAR EN EL SEGMENTO

Con una identidad muy marcada, presume de gran nivel de calidad general, tecnología y equipamiento. Es más llamativo, y también más grande, llegando los 4,37 metros de longitud. Presenta un capó más plano, y unas ópticas más estilizadas con luces diurnas con forma de colmillo. La trasera aparece con estilo muy deportivo gracias a un 'spoiler' prominente y una caída más horizontal de la luneta trasera. Detalle resaltante es la franja negra que recorre la trasera de lado a lado, uniendo unos pilotos dotados con tecnología de tipo led. En el interior ofrece la última generación del Peugeot i-Cockpit, con un panel digital más avanzado, actualizándose el sistema de "infoentretenimiento", más ágil y conectado, y el sistema de control por voz "Ok Peugeot". Mecánicamente aparecen dos



motorizaciones híbridas enchufables –Hybrid 180 y Hybrid 225–, con potencias de 180 y 225 CV. Homologan una autonomía eléctrica de 60 y 59 kilómetros, respectivamente. También está el gasolina Puretech de 1.2 litros con 110 y 130 CV de potencia, así como un diésel de 1.5 litros BlueHDi que desarrolla 130 CV. Pueden ir asociados a una caja de cambios automática de ocho relaciones, así como una manual de seis velocidades.



Nuevo Opel Mokka

CAMBIO RADICAL HACIA LA EXCELENCIA DEL SEGMENTO

Disponible con acabados Edition, GS Line, Business Elegance y Ultimate, propone una parte trasera con un gran portón y un para-choques muy voluminoso. Dentro, la tecnología manda con el Opel Pure Panel que integra dos pantallas panorámicas y se centra en la información esencial, con un diseño claro, bien estructurado y una visión que resulta comprensible de un vistazo. De serie, las pantallas son de 7", y también hay una de 12" para el cuadro de instrumentos, y otra de 10" para el sistema multimedia, con el navegador y los servicios conectados de Opel Connect. Mecánicamente, ofrece el 1.2 turbo de tres cilindros de 100 o 130 CV. El diésel, de 1.5 litros, ofrece 110 CV. El Mokka-e, la versión eléctrica, cuenta con un motor eléctrico de 136 CV, y homologa una autonomía máxima en ciclo WLTP de 332 kilómetros. Todos tienen tracción delantera y cambio manual (6 marchas) o automático (8). Desde 19.300€



Ford Mach-E

UN SUV MEDIANO 100% ELÉCTRICO

Aúna tecnología, diseño, conectividad y electrificación. Destaca por su parrilla frontal cerrada con el logotipo del 'pony' galopando, los faros delanteros de led muy afilados o los faros traseros tribarra, muy de Mustang. El interior ofrece una gran pantalla central vertical de 15,5" y una más pequeña –denominada ClusterDigital–; en este caso, horizontal. Muy conectado, integra sistemas como FordPass, o Ford Connected Wallbox. Disponible con baterías estándar y de autonomía extendida, ya sea de propulsión trasera o tracción total. Su autonomía es de hasta 610 km en la versión de tracción trasera y batería extendida y 294 CV. Precio desde 48.500 euros.

The — Basque Route —

crea
tu
propio
camino

EUSKADI
BASQUE COUNTRY
#Basqueexperience

www.thebasqueroute.eus



NUEVO HYUNDAI I30

Con la máxima seguridad, conectividad y eficiencia

EL NUEVO I30 HA SIDO ACTUALIZADO POR COMPLETO. ESTE MODELO CUENTA CON UN DISEÑO MEJORADO, ELEMENTOS DE SEGURIDAD LÍDERES EN SU CLASE, CONECTIVIDAD ILIMITADA Y VERSIONES DE MOTOR HÍBRIDO DE 48 V MÁS EFICIENTES EN LAS TRES CARROCERÍAS QUE COMPONEN SU GAMA: BERLINA, FASTBACK Y FAMILIAR (WAGON). LLEGARÁ EL DEPORTIVO I30N. POR REDACCIÓN RACVN.



Estéticamente cambia un poco el frontal, con una nueva parrilla más ancha y baja, faros nuevos de diodos (e inteligentes en la opción MFR), pilotos, antinieblas y luces diurnas igualmente por diodos, mientras que en la zaga aparecen paragolpes y grupos ópticos horizontales rediseñados, y un difusor trasero en el caso de los N Line (que también llevan doble salida de escape). Hay nuevas llantas de aleación de 16" a 18", y hasta nueve colores de carrocería además de tres nuevas combinaciones internas de color en

puertas y salpicadero, y detalles específicos deportivos en los N Line ('pedalier' metálico, costuras rojas a contraste en tapicería, volante específico, etc). Habitabilidad y maletero se mantienen, con una capacidad de este último de 395 litros en la berlina, pudiendo ampliarse mediante el plegado de los asientos traseros. Aparecen un total de cinco niveles de acabado: Essence, Klass, Tecno, N Line y N Line X. El interior está muy bien acabado y se han mantenido varios mandos físicos para modificar el volumen o la climatización. El habitáculo es muy despe-

jado con una disposición horizontal que transmite sensación de amplitud. La pantalla flotante del sistema de navegación táctil de 10,25", situada en el salpicadero, integra todas las funciones de navegación, multimedia y conectividad. Llamativa es la tecnología Bluelink, gratis durante los cinco primeros años. Con este sistema se puede usar el reconocimiento de voz, localizar el coche en entornos desconocidos, conectar la climatización, bloquear el coche a distancia, o buscar puntos de interés y mandarlos al sistema de navegación.

1. TRES CARROCERÍAS DESDE EL INICIO DE SU COMERCIALIZACIÓN, EL NUEVO HYUNDAI i30 OFRECE CARROCERÍAS PARA TODOS LOS GUSTOS Y NECESIDADES. **2. INTERIOR MUY BIEN ACABADO** LA PANTALLA FLOTANTE DEL SISTEMA DE NAVEGACIÓN TÁCTIL DE 10,25" EN EL SALPICADERO INTEGRA FUNCIONES DE NAVEGACIÓN, MULTIMEDIA Y CONECTIVIDAD. **3. VERSIÓN HÍBRIDA** UNA NOVEDAD ES HIBRIDACIÓN LIGERA A 48V ("MILD HYBRID") QUE PERMITE DEL 7 AL 10% DE AHORRO EN CONSUMO. **4. FRONTAL DE 'FAMILIA'** ESTÉTICAMENTE CAMBIA UN POCO EL FRONTAL, CON UNA NUEVA PARRILLA MÁS ANCHA Y BAJA O FAROS NUEVOS DE DIODOS. **5. VERSIÓN N-LINE** CON IMAGEN DEPORTIVA, OFRECE DETALLES EN COLOR ROJO.



Con la mayor seguridad en todos los aspectos



Propulsores para todos

En cuanto a propulsores, por ahora hay cuatro de gasolina y dos diésel, con la novedad de la nueva hibridación ligera a 48V ("mild hybrid"), que permite del 7 al 10% de ahorro en consumo, y también de un cambio manual inteligente iMT. Así, en gasolina tenemos motor atmosférico de cuatro cilindros 1.5 DPI 110CV, disponible en cambio manual de 6 velocidades, el motor tricilíndrico 1.0TGDI de 120 CV, solo con cambio manual normal de 6 velocidades. Le sigue este mismo motor pero en versión "mild

hybrid", que puede llevar el cambio manual iMT también de 6 marchas o el automático DCT por doble embrague de 7 relaciones. La opción más potente es el cuatro cilindros 1.5 TGD de 160 CV, con la hibridación ligera y con el cambio manual iMT de 6 marchas o el automático DCT de 7. En diésel, está el 1.6 CRDi en dos variantes (116 y 136 CV), la primera con cambio normal de 6 marchas o el DCT de 7, y la segunda ya "mild hybrid" con el cambio manual iMT o el DCT en opción. Precio desde 14.200 euros (Nuevo i30 1.5 DPI 110CV Essence). ■

En cuanto al equipamiento de seguridad y las ayudas a la conducción, el i30 mantiene las soluciones ya conocidas hasta ahora con algunas nuevas que mejoran su dotación. Entre ellas figura el Lane Following Assist (LFA), que actúa ligeramente sobre la dirección para mantener centrado el coche en el carril, o el Leading Vehicle Departure Alert (LVDA), un aviso al conductor si detecta que el vehículo precedente ha iniciado la marcha y el nuestro no.

También mejora el sistema de alerta de tráfico cruzado al hacer marcha atrás (capaz de detener el vehículo) o la frenada de emergencia urbana (FCA), con detector de bicicletas además de peatones.

En definitiva, una mejora sensible para un coche muy completo, a un precio competitivo y con la ventaja de la hibridación ligera "mild hybrid" (etiqueta Eco) tanto en gasolina como diésel, con 5 años de garantía con kilometraje ilimitado.

La Subida a Jaizkibel, a mediados de julio

NO PORQUE HAYA CAMBIADO DE FECHA, LA CLÁSICA ASCENSIÓN GUIPUZCOANA DEJARÁ DE RESULTAR INTERESANTE PARA PARTICIPANTES Y AFICIONADOS. SE CELEBRARÁ EL FIN DE SEMANA DEL 10 Y 11 DE JULIO. J.I. VIEDMA.



Ni a los socios del Club ni la afición en general se les escapa la gran relación que existe entre esta subida de montaña automovilística y el RAC Vasco Navarro. Allá por el año 1967, el Club organizó la primera edición de la Subida a Jaizkibel, con un recorrido más largo que el actual. El debut fue 'bendecido' por los participantes que en aquella época se subían a sus coches para disfrutar de los trazados de las distintas pruebas que se celebraban.

Muy apreciada por corredores y seguidores del automovilismo en general –y de las subidas de montaña, en particular–, vivió una época muy pujante en la década de 1980, cuando fue valedera para el Campeonato de España de la especialidad. Su gran esplendor llegó entre los años 1991 y 2000, cuando se consolidó dentro del Campeonato de Europa de Montaña. De hecho, fue catalogada en muchas ediciones como la mejor prueba de su especialidad organizada en Europa, y eso que cada temporada se celebraban entre 12 y 14 carreras.

En 2013, tras 12 años sin organizarse, la escudería Jaizkibel, la Fe-

deración Guipuzcoana y la Federación Vasca de Automovilismo tomaron el testigo y, actualmente, el RAC Vasco Navarro es coorganizador de la misma.

Jaizkibel para disfrutar

El fin de semana del 10 y 11 de julio el automovilismo deportivo y la afición tienen una cita ineludible con la ascensión guipuzcoana. Como ya es conocido, la prueba se desarrollará en la carretera GI 3440 que une Lezo y Hondarribia, con una longitud de 5.466 metros. Constará de una manga de entrenamientos y dos de carrera.

El programa

Sábado 10 de julio: verificaciones administrativas y técnicas en las instalaciones de PAPRESA de Rentería.

Domingo 11 de julio: a las 9:00 horas, manga de entrenamientos y, a continuación, dos mangas de carrera. Estamos convencidos de que todos los pilotos participantes, dentro de sus posibilidades, intentarán batir el récord de Joseba Iraola, establecido en 2.21.456 con una barqueta Norma M20. ■



Apoyando a pilotos

El RAC Vasco Navarro ha firmado un acuerdo de colaboración con el piloto Aitor Sorozábal, que recibirá apoyo del Club en sus participaciones de esta temporada. Hay que recordar que se trata de un brillante piloto de tan solo 18 años que empezó, muy joven, en los karts para pasar luego al autocross. Sin duda, ambas modalidades sirven para aprender los secretos del deporte automovilístico. Debutó en su primer rallye, el Goilurrak, con el Mitsubishi EVO IX durante la temporada pasada. Sobre todo, quiere aprender y mejorar. En la página 43 aparece una entrevista a este joven piloto.

¿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

CAMPEONATO VASCO DE RALLIES

Saizar e Iturbe (Peugeot 207 S2000) ganan el Lea Artibai

CON LA NOVENA EDICIÓN DEL RALLYE LEA ARTIBAI COMENZÓ LA TEMPORADA EN EUSKADI. EL CAMPEÓN DEL PASADO AÑO, AITOR SAIZAR, ACOMPAÑADO POR LEIRE ITURBE A BORDO DEL PEUGEOT 207 S2000, HIZO REALIDAD SU SUEÑO DE VENCER EN 'CASA' EN UNA PRUEBA DISEÑADA CON DOBLE PASADA A DOS TRAMOS. TEXTO J.I. VIEDMA. FOTOS MRFOTO.ES.



La fórmula empleada –una doble pasada a un tramo por la mañana, y lo mismo al otro tramo por la tarde– se debió al COVID-19 y a la contención de gastos para todos. Los participantes recorrieron un total de 197,30 km, de los cuales 67,28 fueron cronometrados. Por la mañana se empezaba muy fuerte con el tramo Urrutxua-Munitibar-Bolibar-Trabakua, de 22,78 km. Muy técnico y completo con fuertes bajadas, amplitud y buen asfalto combinados con zonas estrechas y fuerte ascensión, zonas de hormigón y, debido a las condiciones meteorológicas cambiantes, mucha humedad y suciedad.

El Renault Megane del equipo Odiaga/Kobeaga adelantaba en 8" a Castro/Urkiola (BMW M3) –no era el coche

más apropiada a las condiciones del tramo–, siendo terceros los a la postre vencedores Saizar/Iturbe. Se tuvo que neutralizar, a algunos participantes, el tramo para retirar un vehículo accidentado.

Mejora de la meteorología y batalla por el podio

El clásico tramo Eibar-Etxebarria –sufriendo por Arrate y bajando desde Ixua, de 10,86 km– ofreció, salvo en su comienzo, unas condiciones meteorológicas mucho mejores y con el asfalto seco. Las dos pasadas eran, con cierta tranquilidad, para el equipo ganador final de la prueba, y la gran batalla se vio detrás con equipos que asomaban para escalar posiciones.

Así las cosas, con el segundo puesto casi adjudicado a Odiaga/Kobeaga, el

equipo Castro/Urkiola y su BMW M3 tuvieron que arriesgar los suyos para afianzarse en la tercera plaza en la segunda pasada del tramo, debido a una mala elección de los neumáticos en la primera pasada.

Los ganadores por clases fueron Aitor Saizar y Leire Iturbe con Peugeot 207 S2000 (clase 6), Ioritz Odiaga y Arkaitz Kobeaga con Renault Megane (clase 2), Arlantz Uranga y Joana Kamiruaga con Peugeot 208 R2 (clase 3), Txaber Aginaga y Alfonso Expósito con Citroen Saxo (clase 2) y Aratz Zarakondegi con Aitor Cortazar en Ford Escort MKII (clase 9 o históricos). Los ganadores del Trofeo FL fueron Mikel Bilbao y Aitor Rotxa con Mitsubishi EVO V y en el Trofeo Júnior los ganadores fueron Aitor Zigarán y Arkaitz Ayarza. ■



“Lo más complejo es preparar las notas y describirlas a la perfección”

AITOR SOROZÁBAL, LEGADO DEL MUNDO DEL KARTING Y DEL AUTOCROSS, DEBUTÓ EN SU PRIMER RALLYE DURANTE LA TEMPORADA PASADA. FUE EN GOILURRAK, CON EL MITSUBISHI EVO IX. SIRVIERON AL PILOTO DE DONOSTIA, DE 18 AÑOS, PARA SUMAR KILÓMETROS Y, SOBRE TODO, GANAR CONFIANZA. POR JI VIEDMA.

Juan Ignacio Viedma. A finales del pasado año comentaste que la temporada fue extraña. ¿Cómo ha empezado este año?

Aitor Sorozábal. Comenzamos el año haciendo un test en Cantabria, donde probamos una marca de neumáticos (MRF Tyres) nueva para nosotros. Los probamos en los test de hace unas semanas y me convencieron. El coche se comportó mejor que con otras marcas. Teníamos muchas ganas de debutar con estos nuevos neumáticos... Sin embargo, unas semanas antes del rally Lea Artibai, ajustando la electrónica del coche sufrimos una rotura de motor.

J.I.V. ¿En qué tipo de pruebas has podido participar?

A.S. Este 24 de junio hemos tenido nuestro primer rallye, en Guriezo. Allí acabamos de montar el coche el viernes y, desgraciadamente, no teníamos el ritmo que esperábamos debido a diferentes problemas mecánicos.

J.I.V. En tu aprendizaje en el mundo de los rallyes, ¿qué te está resultando más difícil?

A.S. Tras el paso por el Karting y Autocross, lo que más cuesta es adaptarse a las notas. Después muchos años sabiendo al milíme-

tro cómo es el trazado, el preparar las notas con anterioridad y describirlas a la perfección es lo más complejo, pero a su vez te deja un margen de improvisación que es lo que más me gusta.

J.I.V. ¿Qué tipo de pruebas vas a correr?

A.S. Si la situación lo permite, nuestra idea es correr el Campeonato Vasco de rallyes y rallysprint, compaginándolo con pruebas en Navarra y Cantabria. Iremos poco a poco este año, tenemos ganas de hacer buenos resultados.

J.I.V. ¿Cómo valoras el papel del RAC Vasco Navarro en el apoyo al deporte del motor?

A.S. El apoyo del RACVN es muy importante en todas las especialidades, en el Campeonato Vasco de Rallyes, en la CO-PA RACVN, en los Rallyes de Tierra de Navarra, en los Circuitos, en los cursillos para pilotos y copilotos, la Subida a Jaizkibel, en el Rallye Vasco Navarro de clásicos, etc. Yo empecé en el karting, ahora sigo creciendo en el mundo de los Rallyes gracias al RACVN; al igual que otros pilotos, contamos con su apoyo, necesario para que sigamos practicando nuestro deporte. **I**



CAMPEONATO DE MOTOGP 2021

En memoria de Jason Dupasquier

RAFA MARRODAN, FOTÓGRAFO PERMANENTE DEL CAMPEONATO DEL MUNDO DE MOTOCICLISMO, COMPARTIÓ SUS SENSACIONES TRAS EL DESGRACIADO FALLECIMIENTO EL PASADO 30 DE MAYO DE JASON DUPASQUIER. EL JOVEN PILOTO SUIZO, DE SOLO 19 AÑOS, NO LOGRÓ RECUPERARSE DE UN ACCIDENTE EN EL CIRCUITO DE MUGELLO. POR: RAFA MARRODÁN



Hay días en los que resulta especialmente difícil ponerse ante el ordenador y arrancarse a escribir. Este es uno de ellos. No sé cuántas veces lo he hecho hoy y he apagado el ordenador sin darle ni a una sola tecla... No, ni para poner el encabezamiento. En todas ellas he tenido claro el qué, pero en ningún momento el cómo. “No es el momento –me dije una y otra vez–, ahora toca ser poco crítico y ya llegará el momento de sacar el cuchillo”. Pero, de nuevo, tocaba callar la crítica.

Por suerte, y por una vez, me dije: “Sí, es el momento”. Y esa ha sido mi decisión por tantas veces como presenciamos cómo se jalea una caída y callamos porque no es el momento. Por las mismas en las que permitimos escuchar cómo se llama “nena” a un crío que, tras una caída, no pudo levantarse. Y nos callamos. Por las que asistimos impasibles a espectáculos lamentables en categorías DE APRENDIZAJE, con criatu-

ras de 12 años a las que enseñamos a ganar a cualquier precio y no a perder y aprender de ello. Y nos callamos. Por consentir y mirar a otro lado cuando priman más los intereses económicos que los humanos, protegiendo más la pegatina de un espónsor que la integridad de nuestros pilotos. Y nos callamos.

Nos callamos porque así está bien, vamos más tranquilos y cuidamos de NUESTROS INTERESES, porque no somos “El Llanero Solitario”, porque alguno “de arriba” se va a cabrear. Nos callamos y nos consolamos convenciéndonos, a modo de bálsamo, con el socorrido “en su momento diré todo lo que pienso”. Ese momento que nunca llega y la situación no solamente no mejora, sino que empeora. Porque ser piloto de motociclismo es otra cosa, es un modo de vida, es un estilo, es mucho más que poner una máquina a 350 kilómetros por hora. Es más que carbono, metal, cables y gasolina. Si

consentimos que las cosas no cambien y que la falta de respeto por estos seres humanos continúe campando a sus anchas, estamos participando de un espectáculo que mata y estamos enviando a “los nuestros” a un suicidio colectivo.

No me conformo ya con hundir la cabeza en el ordenador, apagar las cámaras o guardar otro minuto eterno de silencio porque nada vale tanto como la vida y el respeto al trabajo de unos auténticos héroes, que el domingo en Mugello lloraban con rabia y dolor tras verse obligados a pasar por la curva 9 (Arrabbiata 2) más de 20 veces. La curva a la que se aplicaron convenientemente los productos necesarios para eliminar las evidencias de lo sucedido 24 horas antes. Esas manchas se limpian mucho peor de las conciencias. ¡SÍ, ES EL MOMENTO!

Dedicado a la memoria de Jason Dupasquier, uno de los nuestros. ■

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

Imagínate 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

Una compañía del Grupo Asegurador **ERGO**



**SEGUROS DE
TUS DERECHOS**



La Toscana de Guipúzcoa

EN GUIPÚZCOA, ENTRE GUETARIA Y ZUMAYA Y BORDEADO POR EL ALTO DE GARATE Y EL MAR CANTÁBRICO, SE ENCUENTRA UN BELLO PARAJE PLENO DE VIÑEDOS DE CHACOLÍ. UN LUGAR QUE, EN CIERTO MODO, RECUERDA A LA TOSCANA ITALIANA POR SU COLORIDO Y SUS CAMPOS DE VIDES. ES NUESTRA TOSCANA GUIPUZCOANA, UN LUGAR QUE LES INVITAMOS A CONOCER.

FOTOS: I. ARRUABARRENA Y D.O. CHACOLÍ DE GETARIA-GETARIAKO TXAKOLINA

En la provincia de Guipúzcoa hay un pequeño valle que discurre entre las localidades de Guetaria y Zumaya y está bordeado al sur por las alturas del Alto de Garate descendiendo hasta el mar Cantábrico, sobre los acantilados que en el lugar se conforman con los 'flysch'. Esta franja de terreno, de forma irregularmente rectangular, discurre hacia el mar en suaves ondulaciones, y está aireada por los vientos que desde el noroeste provienen del mar Cantábrico, cuyas olas irrumpen contra él. El valle históricamente rural esta

festoneado de caseríos que, aquí y allá, ponen una nota blanca en el paisaje.

En los últimos 25 años su original aspecto de huertas y prados ha ido transformándose en parcelas plenas de viñedos de chacolí cuyo verdor contrasta con el azul del mar y el color del cielo, a veces brillante y otras brumoso. Este territorio volcado sobre el mar y bien protegido de las inclemencias del tiempo ha sido siempre propicio para el cultivo tradicional de cereal y vid. Hoy en día se dedica a la producción del chacolí como actividad fundamental.

- 1. VISTA AÉREA** DE LA ZONA
- 2. EL RATÓN** DE GUETARIA VISTO DESDE UN VIÑEDO
- 3. DESEMBOLCADURA DEL RÍO UROLA** EN ZUMAYA
- 4. PIEDRAS DE ARRASTRE** EN SAN PRUDENCIO
- 5. EL CASERIO VIZCARRAGA**

El Chacolí de Guetaria ha ido adquiriendo un merecido prestigio a lo largo de los años. El tipo de uva, junto a las características del valle, el saber hacer y el aire del mar han sido fundamentales para elaborar un vino de gran calidad con identidad propia.

El acceso a tal magnífico valle se realiza a través de dos puntos de penetración: uno desde el parque Aldamar frente a la Casa Consistorial de Guetaria, por la calle Herrerieta, que camino adelante ascendente desemboca en el valle por su oriente. Y otro, a través de la pequeña carretera que, una vez atravesado Guetaria en dirección a Zumaya por la carretera junto al mar, se desvía hacia el barrio de San Prudencio y desemboca en una pequeña plazoleta donde puede aparcarse el automóvil, próxima a la ermita de San Prudencio y al hotel del mismo nombre. La ermita, de planta cuadrada y muros de mampostería, adquirió su actual fisonomía a partir del siglo XVI. Sin embargo, conserva algunos elementos arquitectónicos medievales como la portada gótica posteriormente remontada. En su interior, destacan la imagen de San Prudencio y una talla gótica de la Virgen con el niño.

Entre viñedos y con el mar a la vista alcanzamos el Caserío Vizcarraga, muestra de los primitivos caseríos del lugar, tras el que nos internamos en un hermoso encinar, oculto a las miradas y uno de los últimos testimonios que quedan de los extensos bosques de encinas que en tiempos cubrían las costas de la cornisa cantábrica.

Desde la ermita de San Prudencio se domina la práctica totalidad del valle y se puede contemplar la aldea de Askizu y su iglesia parroquial de San Martín y una infinidad de viñedos, bodegas, edificios y caseríos.

El lugar es idílico a modo de una pequeña Toscana guipuzcoana, que está presidido, como centinela, por una antiquísima >





1

- 1. BOSQUE DE ENCINAS.**
2. PÓRTICO DE LA ERMITA DE SAN PRUDENCIO.
3. VISTA DE ASKIZU EN LA QUE APARECE UNA BODEGA RODEADA DE VIÑEDOS.
4 Y 6. PARROQUIA DE SAN MARTÍN DE ASKIZU Y LOS TRECELETES DE SU BÓVEDA DE CRUCERÍA DE MARCADO CARÁCTER GÓTICO.



2

- 5. MEDIO RELIEVE** QUE REPRESENTA LA TALLA DE SAN MARTÍN DE TOURS A CABALLO REPARTIENDO SU TÚNICA CON UN NECESITADO.



3

iglesia de estilo gótico rural, más fortaleza que templo de oración, bajo la advocación de San Martín de Tours. El templo se sitúa en el núcleo de la vieja anteiglesia de Askizu, en el monte que domina la desembocadura del río Urola, ya existente en el lugar desde la alta Edad Media y por donde discurre el camino de Santiago. Es considerada una de las joyas más destacadas del estilo gótico de Guipúzcoa y una de las primeras muestras de este estilo en el territorio. La iglesia en su estado actual, de una única nave, es obra de fines del siglo xv y primera mitad del siglo xvi y responde a las características del gótico tardío. En su precioso interior, al que hemos podido acceder gracias a la amabilidad de su guardesa, encontramos en el lateral izquierdo del presbiterio un hermoso me-

Una ruta por verdes



dio relieve que representa la talla de San Martín de Tours a caballo repartiendo su túnica con un necesitado.

El pequeño recorrido, que a modo de 'flash' de esta Toscana guipuzcoana presentamos, se inicia desde la ermita del lugar de San Prudencio continuando hasta la aldea de Askizu, desperdigándose nuestros pasos por los caseríos, bodegas y casas rurales y de alojamiento, de los cuales haremos mención en la guía práctica. El lugar es propicio para dar largos y serenos paseos por sus caminos y veredas, contemplando la naturaleza, la montaña y el mar, sus viñedos, caseríos y bodegas, acogiéndonos al descanso en sus tranquilos hoteles y casas rurales y dejándose llevar, sin prisas, por el capricho que el entorno sugiere al paseante. ■



parajes con el mar de fondo **entre Zumaya y Guetaria**



1



2

2

1. VISTA DESDE ASKIZU, EN LA QUE DESCATA UNA BODEGA.

2 Y 3. VIÑEDOS DE UVA BLANCA PARA LA ELABORACIÓN DE CHACOLÍ

4. PÓSTER DENOMINACIÓN DE ORIGEN CHACOLÍ DE GETARIA-GETARIAKO TXAKOLINA.



3



Chacolí de Guetaria

Hasta hace un par de décadas se ha realizado de forma totalmente artesanal. Ideal para acompañar los pescados y mariscos que se sirven en los restaurantes de la zona. Este tipo de vino es blanco, con un color característico entre amarillo y pajizo con tonos verdosos. Su sabor es fresco, ligeramente ácido y se sirve de forma similar a la sidra, en vaso ancho y chato y a distancia. Se recomienda consumir recién servido, antes de que el borde de espuma desaparezca. La denominación de origen Chacolí de Getaria-Getariako



Txakolina se estableció en 1989 para Guetaria, Zarautz y Aya. En 2007, la denominación fue ampliada a todos los municipios de la provincia de Guipúzcoa. Actualmente cuenta con unas 433 hectáreas de viñedo, en territorios mayoritariamente emparrados y en zonas costeras. La uva blanca que se emplea se denomina "Ondarrabi Zuri".

Guía práctica



La zona que visitamos, entre Askizu y San Prudencio cuenta con más de media docena de bodegas inscritas en la Denominación de Origen Chacolí de Getaria-Getariako Txakolina. En la zona de Askizu destacan las bodegas Aguerre (943 140 446), Gañeta (943 140 174) y Urki (943 140 049), mientras que en San Prudencio se encuentran las bodegas Aizpurua (943 140 696), Akarregi-Txiki (635 737 079), Gaintza (943 140 032) y Ulacia (943 140 893). En la visita a la Toscana Guipuzcoana nos podemos alojar en los hoteles San Prudencio (943 140 411), Iturregi (943 896 134) o el hotel rural Gaintza (943 896 038), además de los agroturismos Agote-Aundi (943 140 455), Usotegi (943 140 407), las casas rurales Gure Ametza (676 547 067) y Xabin Etxea (943 246 864) y el albergue Askizu (943 833 641).



¿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.



¿QUIERE GANAR UNA TARJETA REGALO DE AMAZON DE 50€?

Regístrese en el Club de Ventajas del RACVN antes del 31 de julio y participe en el sorteo de una tarjeta Amazon de 50€.



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:



Ese dinero se acumula en una hucha, y cuando ahorre 10€ o más podrá mandar gratis el dinero ahorrado a su cuenta corriente.



Convierte el dinero ahorrado en tu Hucha en un Cheque de regalo de Amazon.es con un 3% extra.



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.



MÁS VENTAJAS :



**Hasta 6%
de reembolso**



**Hasta 12%
de descuento**



**Hasta 25€
de reembolso**



**Hasta 6%
de reembolso**

Los descuentos son orientativos, acceda al Club de Ventajas para conocer las ofertas vigentes.
El uso de marcas se hace a título informativo, podrá encontrar la información al completo en <https://ventajas.racvn.net>

POR SER SOCIO DEL RAC VASCO NAVARRO

Dispone de ventajas exclusivas en grandes marcas

Más de 300 ofertas para ahorrar en el día a día



**Hasta 15%
de descuento**

HAWKERS

**10%
de reembolso**



**20%
de descuento**

Barceló
HOTELS & RESORTS

**10%
de reembolso**

M.
MAURTEN

**15%
de descuento**

CALZEDONIA

**9%
de reembolso**

Descuentos en estas marcas... ¡y en muchas más!

Para comprar con ahorro, es así de sencillo:



1. Navegue por las diferentes categorías: hogar, viajes, tecnología...
2. Compare. Mire las opiniones y valoraciones de otros usuarios o déjese llevar por ese descuento que ha llamado su atención.
3. Acceda desde el botón de la oferta a la página para hacer su reserva o compra.
4. Si la oferta es de ahorro en hucha, verá el descuento en su hucha poco después de finalizar la compra o reserva. Si es un descuento directo, ¡no olvide aplicar el código! Y si se trata de una página con el descuento ya aplicado, ¡ya tiene su ahorro!



ESCANÉAME

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

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.

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



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



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).



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



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



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

www.boxcarcenter.com

www.carglass.es

Tel. 636 93 08 66



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.autoescuelasdam.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 Iturrodo.

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.caferacersspirit.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. en reparaciones particulares. Más de 40 años de experiencia. En San Sebastián (Apostolado, 36).

www.carroceriasbiyona.com



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

Tel. 948 312 726



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



10% de dto. en mano de obra y descuentos en recambios y franquicia. En Vitoria-Gasteiz (Venezuela Kalea, 1).

Tel. 945 21 34 54



10% de descuento en reparaciones (mecánicas, eléctricas y mantenimiento). En Iurreta (Vizcaya).

Tel. 946 20 33 48



10% dto. en material eléctrico. Asesoramiento gratuito en puntos de recarga de vehículos eléctricos.

Tel. 662 37 55 85 / 662 37 55 58



15% en sesión fotográfica de vehículo clásico y 10% en resto de sesiones fotográficas. Tel. 605 76 84 45 (San Sebastián)

www.ohimat.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



Explora, sueña & descubre

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

Reservas www.atotxarooms.com



Sercotel Hotels

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

Tel. 943 21 22 00



School & Business

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



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 Amézaga 3, (Bilbao).

www.masajesbilbaoholus.com



Ingeniería forense

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

Tel. 944 44 28 08



CONOSTIA

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

Tel. 943 42 95 00 (S. Sebastián)



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)



CRC.CFC. CAMPUS SL.

CENTRO DE RECONOCIMIENTOS MÉDICOS

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

Tel. 946 12 27 67 (Bilbao)



CENTRO MEDICO PSICOTECNICO

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



AFECTA EXCLUSIVAMENTE A LOS RAMOS DE VIDA Y DE AHORRO

El blanqueo de capitales y la actividad aseguradora

LA ECONOMÍA SUMERGIDA PROCURA BLANQUEAR DINERO OBTENIDO FRAUDULENTAMENTE. POR ELLO, EL SECTOR ASEGURADOR SE HA VISTO AFECTADO POR LAS DISPOSICIONES LEGALES QUE LO INTENTAN CONTROLAR. NO ES HABITUAL, PERO LA LEGISLACIÓN OBLIGA A ENTIDADES ASEGURADORAS Y MEDIADORES DE SEGUROS A REALIZAR DETERMINADAS GESTIONES DE CONTROL PARA EVITAR QUE ESTAS PRÁCTICAS SE PRODUZCAN EN EL SECTOR. POR REDACCIÓN RACVN.

El riesgo de penetración de importantes sectores del sistema financiero por parte de las organizaciones criminales, al que los instrumentos existentes no proporcionaban una respuesta adecuada, dio lugar a una política internacional coordinada. Su manifestación más importante fue la creación en 1989 del Grupo de Acción Financiera (GAFI). Las recomendaciones del GAFI, aprobadas en 1990, pronto se convirtieron en el es-

tándar internacional en la materia, constituyéndose en la inspiración directa de la primera directiva comunitaria (Directiva 91/308/CEE del Consejo, de 10 de junio de 1991).

Desarrollo normativo

- Primera directiva: 91/308/CEE del Consejo, de 10 de Junio de 1991. Derogada por la 2005/60.
- Segunda directiva: 94/19/CE del Parlamento Europeo y del

Consejo. Relativa a los sistemas de la garantía de depósitos. En vigor.

- Tercera directiva: 2005/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, del 26 de octubre de 2005. Deroga la 91/308.
- Directiva 2006/70/CE de la Comisión, de 21 de agosto de 2006. Complementa la anterior. Y en España:
- Ley 19/1993, de 28 de diciembre, sobre determinadas medidas de prevención del blanqueo

de capitales. (Derogada por la Ley 10/2010).

- RD 925/1995 de 9 de junio.
- Ley 10/2010 y su Reglamento del 2014. En vigor.

Concepto de

"blanqueo de capitales"

A los efectos de la presente Ley, se considerarán "blanqueo de capitales" las siguientes actividades:

- a) La conversión o la transferencia de bienes, a sabiendas de

El Grupo de Acción Financiera (GAFI) se creó en 1989 para mantener una política internacional coordinada

que dichos bienes proceden de una actividad delictiva o de la participación en una actividad delictiva, con el propósito de ocultar o encubrir el origen ilícito de los bienes o de ayudar a personas que estén implicadas a eludir las consecuencias jurídicas de sus actos.

b) La ocultación o el encubrimiento de la naturaleza, el origen, la localización, la disposición, el movimiento o la propiedad real de bienes o derechos sobre bienes, a sabiendas de que dichos bienes proceden de una actividad delictiva o de la participación en una actividad delictiva.

c) La adquisición, posesión o utilización de bienes, a sabiendas, en el momento de la recepción de los mismos, de que proceden de una actividad delictiva o de la participación en una actividad delictiva.

d) La participación en alguna de las actividades mencionadas en las letras anteriores, la asociación para cometer este tipo de actos, las tentativas de perpetrarlas y el hecho de ayudar, instigar o aconsejar a alguien para realizarlas o facilitar su ejecución.

Existirá blanqueo de capitales aun cuando las conductas descritas en las letras precedentes sean realizadas por la persona o personas que cometieron la actividad delictiva que haya generado los bienes.

A los efectos de esta Ley se en-

tenderá por bienes procedentes de una actividad delictiva todo tipo de activos cuya adquisición o posesión tenga su origen en un delito, tanto materiales como inmateriales, muebles o intangibles, así como los documentos o instrumentos jurídicos con independencia de su forma, incluidas la electrónica o la digital, que acrediten la propiedad de dichos activos o un derecho sobre los mismos, con inclusión de la cuota defraudada en el caso de los delitos contra la Hacienda Pública. Se considerará que hay blanqueo de capitales aun cuando las actividades que hayan generado los bienes se hubieran desarrollado en el territorio de otro Estado.

Y se considerarán países terceros equivalentes aquellos Estados, territorios o jurisdicciones que, por establecer requisitos equivalentes a los de la legislación española, se determinen por la Comisión de Prevención del Blanqueo de Capitales e Infracciones Monetarias.

Concepto de "financiación del terrorismo"

"A los efectos de la presente Ley, se entenderá por financiación del terrorismo el suministro, el depósito, la distribución o la recogida de fondos o bienes, por cualquier medio, de forma directa o indirecta, con la intención de utilizarlos o con el conocimiento

Rincón del seguro



EDUARDO MARTÍNEZ
GERENTE RAC VASCO NAVARRO

Respondemos a las dudas de los socios sobre los seguros

¿Puede una aseguradora reclamar el impago de un recibo de una póliza?

1. La respuesta es afirmativa. Para que podamos tener la tranquilidad de que no prosperaría una reclamación de una aseguradora por la solicitud de anulación de un recibo se debe preavisar con un mes de antelación de manera fehaciente. El contrato de seguro es bilateral; es decir, recoge derechos y obligaciones de las partes firmantes, la aseguradora y el tomador de la póliza. El artículo 22 de la Ley de Contrato de Seguro recoge en sus apartados 2º y 3º lo siguiente:

2. Las partes pueden oponerse a la prórroga del contrato mediante una notificación escrita a la otra parte, efectuada con un plazo de, al menos, un mes de anticipación a la conclusión del período del seguro en curso cuando quien se oponga a la prórroga sea el tomador, y de dos meses cuando sea el asegurador.

3. El asegurador deberá comunicar al tomador, al menos con

dos meses de antelación a la conclusión del período en curso, cualquier modificación del contrato de seguro.

Por tanto, si no cumple con los plazos establecidos en la ley o impaga el recibo, la aseguradora podrá reclamarlo. La Ley regula que el tomador está obligado al pago de la prima en las condiciones estipuladas en la póliza. Si se han pactado primas periódicas, la primera de ellas será exigible una vez firmado el contrato. Si en la póliza no se determina ningún lugar para el pago, se entenderá que debe hacerse en el domicilio del tomador del seguro. Y añade que si por culpa del tomador la primera prima no ha sido pagada o la prima única no lo ha sido a su vencimiento, el asegurador tiene derecho a resolver el contrato o a exigir el pago de la prima debida en vía ejecutiva con base en la póliza.

**LA INFORMACIÓN
CONTINUARÁ EN LA
PRÓXIMA REVISTA**

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.



Internacionalización del delito

En la actualidad, el alcance internacional del delito aumenta y los seguimientos son más complejos debido al avance de la tecnología y la globalización. Hoy todo pasa más rápido y de manera más digital, lo que facilita determinadas operaciones opacas o fraudulentas.

de que serán utilizados, íntegramente o en parte, para la comisión de cualquiera de los delitos de terrorismo tipificados en el Código Penal.

Se considerará que existe financiación del terrorismo aun cuando el suministro o la recogida de fondos o bienes se hayan desarrollado en el territorio de otro Estado". (Art. 1.3º)

Los sujetos obligados

El Art. 2., en su epígrafe b) recoge que la presente ley será de aplicación, entre otros actores, a las entidades aseguradoras autorizadas para operar en el ramo de vida y los corredores de seguros cuando actúen en relación con seguros de vida u otros servicios relacionados con inversiones, con las excepciones que se establezcan reglamentariamente.

La ley recoge que tienen la consideración de sujetos obligados las personas físicas o jurídicas que desarrollen las actividades mencionadas anteriormente. No obstante, cuando las personas físicas actúen en calidad de empleados de una persona jurídica, o presten servicios permanentes o esporádicos, las obligaciones impuestas por esta Ley recaerán sobre dicha persona jurídica respecto de los servicios prestados.

Los sujetos obligados quedarán, asimismo, sometidos a las obligaciones establecidas en la presente Ley respecto de las operaciones realizadas a través de agentes u otras personas que actúen como mediadores o intermediarios de aquéllos.

Medidas normales, simplificadas y reforzadas de la diligencia debida

La normativa establece aquellas medidas que deben de realizar los sujetos obligados.

Entre las normales destaca:

1. Identificación Formal:

- Los sujetos obligados identificarán a cuantas personas físicas o jurídicas pretendan establecer relaciones de negocio o intervenir en cualesquiera operaciones. Si no, no pueden actuar.

- La comprobación se hará previamente y mediante documentos fehacientes. Provisionalmente, si no hay un especial riesgo, cabe admitir la firma electrónica o un primer ingreso procedente de una cuenta a nombre del mismo cliente, debiendo aportar físicamente el documento fehaciente en un mes.

- Se determinará reglamentariamente qué documentos deben de reputarse fehacientes a estos efectos.

2. Identificación del titular real:

- Los sujetos obligados recabarán información de los clientes para determinar si éstos actúan por cuenta propia o de terceros. Cuando existan indicios o certeza de que los clientes no actúan por cuenta propia, los sujetos obligados recabarán la información precisa a fin de conocer la identidad de las personas por cuenta de las cuales actúan aquéllos.

- Adoptarán medidas adecuadas al efecto de determinar la estructura de propiedad o de control de las personas jurídicas. Si no puede determinarla, no establecerán o mantendrán relaciones de negocio, especialmente si se trata de sociedades cuyas acciones estén representadas mediante títulos al portador.

- Se hará con carácter previo al establecimiento de relaciones de negocio o a la ejecución de cualesquiera operaciones.

3. Propósito e índole de la relación de negocios:

- Los sujetos obligados obtendrán información sobre esta materia. En particular, recabarán de sus clientes información sobre la naturaleza de su actividad profesional o empresarial e intentarán comprobar su veracidad.

- Realizarán un seguimiento continuo de la relación de negocios.

4. Seguimiento continuo de la relación de negocios:

Medidas Simplificadas de diligencia debida
El Reglamento recoge dentro del sector asegurador qué situaciones entran dentro de estas medidas simplificadas y son las siguientes:

- Las Pólizas de seguros de vida cuya prima anual no exceda de 1.000 euros o cuya prima única no exceda de 2500 euros, salvo que se aprecie fraccionamiento en la operación.

- Los instrumentos de previsión social complementaria enumerados en el artículo 51 d la ley 35/2006 del IRPF.

- Los seguros colectivos que instrumenten compromisos por pensiones

Medidas Reforzadas de diligencia debida:

Y dentro de las Medidas reforzadas recoge los siguientes supuestos:

- Relaciones de negocio no presenciales
- Corresponsalía de banca transfronteriza.
- Personas con responsabilidad pública
- Productos u operaciones propicias al anonimato y nuevos desarrollos tecnológicos

Este artículo seguirá en el próximo número de la revista

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



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

pelayo

EL DÍA 20 DE JULIO, EN EL HOTEL BARCELÓ COSTA VASCA DE SAN SEBASTIÁN

Convocatoria para la Asamblea General Ordinaria del RAC Vasco Navarro



El Real Automóvil Club Vasco Navarro celebrará su Asamblea General Ordinaria el día 20 de julio, a las 11:00 horas en primera convocatoria y en segunda a las 11:30 horas, en el Hotel Barceló Costa Vasca de San Sebastián (avenida de Pío Baroja, 15), de acuerdo al siguiente orden del día:

ORDEN DEL DÍA

1. Informe de la Gestión Social, Memoria de la Junta Directiva, y aprobación en su caso.
2. Presentación y aprobación, en su caso, de las cuentas balances del ejercicio anterior (2020).
3. Presentación y aprobación, en su caso, del presupuesto del ejercicio 2021.
4. Renovación de la Junta Directiva.
5. Ruegos y preguntas.
6. Designación de dos socios para la aprobación del acta de la Asamblea.

3. Presentación y aprobación, en su caso, del presupuesto del ejercicio 2021.
4. Renovación de la Junta Directiva.
5. Ruegos y preguntas.
6. Designación de dos socios para la aprobación del acta de la Asamblea.

La copia de la documentación de las cuentas balances y presupuesto se halla a disposición de los socios en el domicilio social.

Nos agradecería contar con su presencia, pero en caso de que no le sea posible asistir, le rogamos nos envíe el cupón de delegación de voto que aparece en la carta que adjuntamos en esta revista. Simplemente deberá marcar con una cruz la opción elegida, firmarla y devolverla en el sobre de respuesta que le adjuntamos y que no necesita franqueo.

COINCIDE CON LA POSTURA MANTENIDA POR EL RACVN

El Supremo inadmite a trámite el recurso sobre Madrid Central



El Tribunal Supremo ha ratificado la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en relación a la anulación de Madrid Central. La ratificación responde al recurso presentado por Ecologistas en Acción contra una sentencia que anulaba esta medida (recordemos que prohibía el acceso de vehículos al centro de la ciudad). Con ella, se cierra definitivamente este tema ya que la sentencia es firme. La resolución supone la ratificación de la postura del Grupo Municipal Popu-

lar de Madrid, además de un refrendo en los altos tribunales de las políticas sobre movilidad que propone el RAC Vasco Navarro. El Club siempre ha defendido que no se deben poner pegas a la circulación de automóviles —en particular, en ciudad—, porque el camino de cara al futuro pasa por renovar el parque de vehículos en España, uno de los más antiguos de Europa y, por tanto, uno de los más contaminantes. La renovación del parque permitirá rebajar sustancialmente las emisiones y, por si fuera poco, la seguridad, ya que los coches nuevos equipan sistemas de ayuda que reducen notablemente la accidentalidad. Para conseguir esta meta es necesaria la colaboración de las diferentes administraciones mediante ayudas a la compra.

CARTA DE UN SOCIO DEL RACVN

En contra de la medida de 30 km/h en ciudad

Carlos Sancho, ex concejal del Ayuntamiento de San Sebastián, comparte su opinión sobre la limitación a 30 km/h:

Con la entrada en vigor de la ley que reduce la velocidad de los vehículos a 30 km/h, corresponde a las autoridades municipales concretar su aplicación, y desde Movilidad del Ayuntamiento ya se ha confirmado su aplicación. La razón se basa en la reducción de accidentes. Llevando el razonamiento al extremo, se reducirían todos los accidentes si paráramos todos los vehículos. La reducción de velocidad hará que el tráfico sea más lento, afectando al transporte particular y al colectivo. ¿Se ha calculado el mayor gasto de tiempo que la Norma va a imponer a los usuarios? ¿Como afecta a la velocidad media de los autobuses municipales? La rebaja, y ahora, con las paradas, no va más allá de los 16 km/hora. El tiempo será más largo para cada carrera y para mantener la frecuencia, se deberá aumentar el número de buses y conductores. Lo que supondrá un aumento de costes, y mayor duración del viaje.



EL ROJO GENERALI NO SE DETIENE NUNCA

Con asistencia en carretera en menos de 1 hora
para que sigas tu camino.
Contigo, con tu coche, tu casa y tu salud.
Más en Generali.es y con nuestros agentes.

CONTIGO, TODO

Guía de servicios

NECESITE LO QUE NECESITE, **ACÉRQUESE A UN PUNTO DE ATENCIÓN DEL RACVN** Y DESCUBRA TODO QUE EL CLUB PUEDE HACER POR USTED. CON EL CARNÉ DE SOCIO, SU FAMILIA Y USTED SE BENEFICIARÁN DE GRANDES VENTAJAS Y SERVICIOS EXCLUSIVOS.



En la carretera

- » **Asistencia Mecánica 24 horas**, con reparaciones de emergencia en el lugar de la avería.
- » App exclusiva para solicitar asistencia en carretera. Incluye **sistema de geolocalización** para seguimiento del coche taller.
- » **Segunda opinión mecánica**, mediante asesoramiento telefónico.
- » Recurrirnos sus multas gratuitamente.
- » Aseguramos su vehículo, con la más completa oferta de pólizas de las mejores compañías.
- » Solucionamos sus trámites de forma ágil.



De viaje

- » La **mejor protección para sus viajes**, en todo el mundo y cualquier medio de transporte: asistencia personal y sanitaria urgente.
- » En modalidades Senior y Travel, cobertura de Asistencia Sanitaria en el Extranjero hasta los 30.000 € y robo de equipaje hasta 600 €. Sin incremento en la prima.



Con su familia

- » Protección para toda la familia, con los carnés de **socio beneficiario y RAC Gazte**.
- » Le aconsejamos y le ayudamos a elegir **los mejores seguros** para usted.
- » **Gestoría**: solución a los trámites legales relacionados con el vehículo y el conductor.
- » **Descuentos** en centros seleccionados.
- » **Segunda opinión médica** en la Clínica Universitaria de Navarra



En casa

- » Línea directa con un médico las **24 horas**, para resolver cualquier duda.
- » **Reparación Urgente 24 horas** en emergencias de fontanería, electricidad y cerrajería..
- » **Asistencia jurídica**: resolución en el acto y de forma gratuita de dudas de carácter legal.
- » **Asistencia informática**: resolvemos sus dudas y problemas con su ordenador.
- » Los mejores **seguros de hogar** para que su casa esté siempre protegida.

Puntos de atención RACVN

ÁLAVA

Vitoria-Gasteiz
Micaela Portilla, 2
Tel. 945 14 65 90

GUIPÚZCOA

Arrasate
Concepción, 6 bajo
Tel. 943 79 86 77

Eibar

Urtzaile, 1 (Edif. Aurrera)
Tel. 943 20 37 13

Irún

Francisco de Gainza,
2 entlo. A
Tel. 943 62 76 32

San Sebastián

Fueros, 4
Tel. 943 43 08 00

VIZCAYA

Barakaldo
Av. Euskadi, 26
Tel. 944 99 55 04

Bilbao

Hurtado de Amézaga, 3
Tel. 944 10 66 22

NAVARRA

Pamplona
Sancho El Fuerte, 29
Tel. 948 26 65 62

Sartaguda

Pablo Sarasate, 19
Tel. 948 66 71 15

Andosilla

Ramón y Cajal, 74
Tel. 948 67 40 74

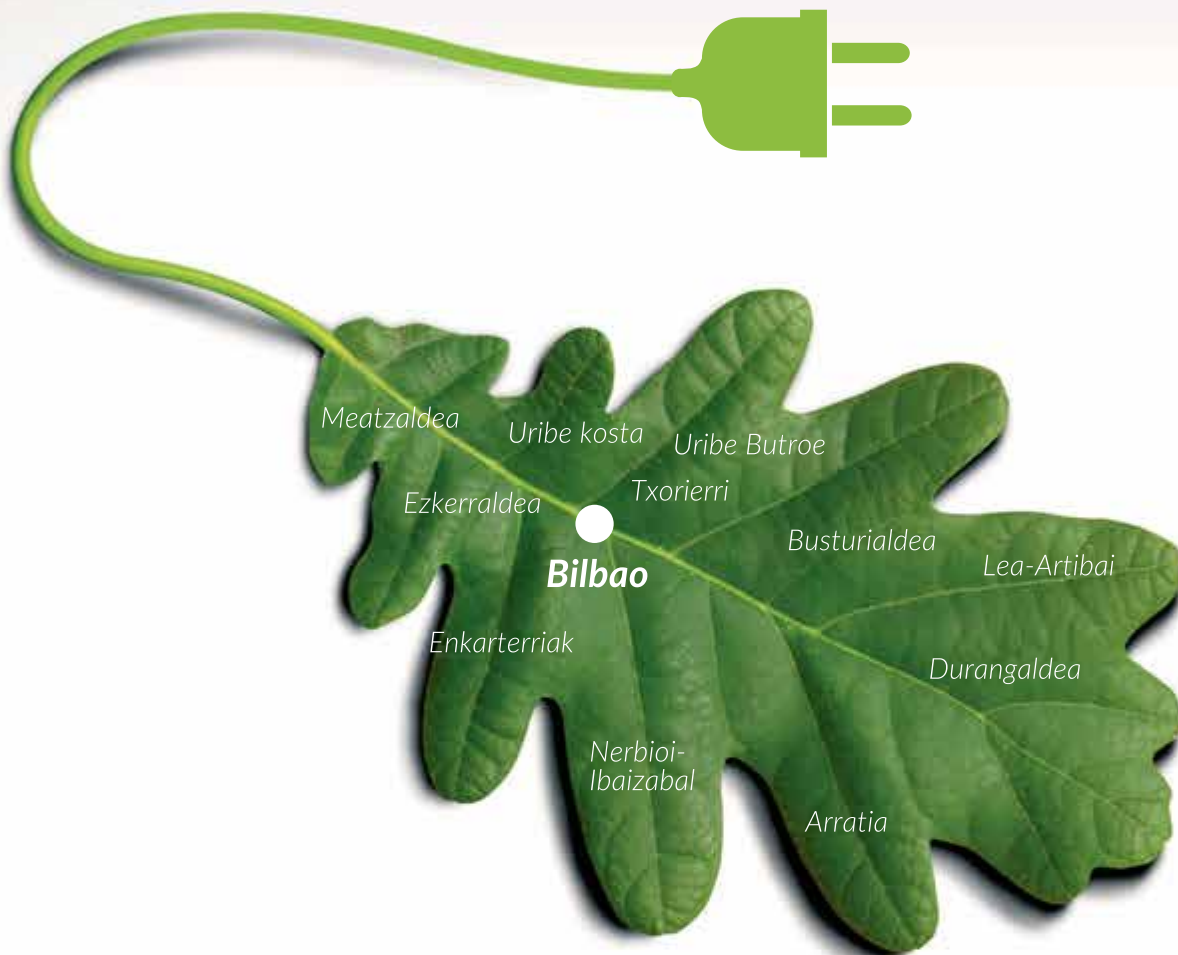
Este texto es informativo y no tiene valor contractual. Las coberturas y exclusiones son las que figuran en el folleto de prestaciones del carné de socio.

Web y teléfonos del RAC Vasco Navarro

INFORMACIÓN GENERAL	902 34 34 35	ASISTENCIA 24 HORAS	902 106 116 • 943 35 88 80
INTERNET	www.racvn.net	ASISTENCIA EN EL EXTRANJERO	34 943 43 44 58
ASISTENCIA JURÍDICA TELEFÓNICA (PARA SOCIOS Y BENEFICIARIOS SENIOR)		902 520 650	

Consultar horarios de puntos de atención de lunes a viernes.

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

SEAT León

Híbrido enchufable



**En un país muy lejano...
o muy cercano.**

Por 200 €/mes*.

48 cuotas / Entrada: 4.831,20 €

Cuota final: 12.924,77 €

TAE 10,77%. | TIN: 9,25%.

La historia ha cambiado. Con el **SEAT León Híbrido enchufable** da igual donde esté tu próxima aventura. Su motor de gasolina te llevará todo lo lejos que quieras. Y si el plan es moverse por la ciudad, tendrás hasta 60 km de autonomía eléctrica y todas las ventajas de la etiqueta 0.

Consumo medio combinado gama SEAT León e-HYBRID 1,0 a 1,2 l/100 km. Emisiones ponderadas gama SEAT León e-HYBRID de CO₂ de 23 a 28 g/km (Valores WLTP). Imagen acabado SEAT León FR con opcionales. Oferta calculada para un SEAT León 1.4 e-HYBRID 150 kW (204 cv) DSG-6 St&Sp XCELLENCE GO "L" e-HYBRID. PVP recomendado en Península y Baleares 21.770,20 € (IVA, transporte, impuesto de matriculación, bonificación SEAT Financial Services, descuento de marca y concesionario incluidos). Oferta de financiación válida para clientes particulares que financien un crédito mínimo de 11.500 € a través de SEAT Financial Services (según condiciones contractuales). **TAE 10,77%. Entrada: 4.831,20 €. Importe total del crédito: 16.939,00 €. Comisión de apertura al contado 3,00 % (508,17 €). TIN: 9,25%. Importe de los intereses 5.585,77 €. 48 Cuotas de 200,00 € y una última cuota adicional en el mes 48 de 12.924,77 € (calculada con 20.000 km anuales). Coste total del crédito 6.093,94 €. Importe total adeudado: 23.032,94 €. Precio total a plazos: 27.684,14 €.** Inicio del periodo de opciones: mes 29. Desde el inicio del periodo de opciones y hasta el final del contrato, podrás renovarlo, devolverlo (según condiciones de contrato), o quedártelo pagando el capital pendiente. A la finalización del contrato, en caso de renovar o devolver el vehículo, dispondrás de 1.685,84 € para tu próximo SEAT. Sistema de amortización francés. Incompatible con otras ofertas financieras. Oferta válida hasta el 30/06/2021. SEAT Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Bank GmbH S.E. El precio incluye ayuda del programa de incentivos a la movilidad eficiente y sostenible (Programa MOVES III) que puede no estar disponible en tu Comunidad Autónoma. Incentivos plan MOVES aplicables a particulares que compren un vehículo híbrido enchufable, entregando un vehículo con un mínimo de 7 años de antigüedad para achatarramiento, acreditando el titular del vehículo al menos 12 meses de titularidad de éste. Pack Confianza SEAT gratuito si se financia la compra con Volkswagen Bank GmbH S.E (ver las condiciones contractuales). Los servicios incluidos son los siguientes: 5 años de mantenimiento SEAT Service o 80.000 km (lo que antes suceda) y extensión de garantía durante 3 años adicionales a los 2 años de garantía del fabricante o 100.000 Km (lo que antes suceda).