



REAL AUTOMÓVIL CLUB
VASCO NAVARRO

RAC

Movilidad
Motor
Viajes
Servicios

Nº 193 / JUNIO 2022
www.racvn.net
902 343 435

**ENTREVISTA A
RAMÓN URDIÁIN,
DIRECTOR GERENTE
DE LA SOCIEDAD
PÚBLICA NAVARRA IMPULSA**

**LA
ASAMBLEA
DEL RACVN,
EL 13 DE
JULIO**

**LOS ARGUMENTOS DEL
RACVN QUE CUESTIONAN
LA ORDENANZA DE
"DONOSTIA CENTRAL"**

**RUTAS EN COCHE
PARA ESTE VERANO**
LA PROVENZA, ALGO MÁS QUE LAVANDA
RUTA DE LOS MERCADOS DE ÁLAVA

CADA VIAJE NECESITA UN SEGURO Y LAS VENTAJAS DEL RACVN

Hyundai KONA Eléctrico.

Hasta 660 km de autonomía*.

Punto de recarga e instalación gratis**.



Para alcanzar lo extraordinario hay que superar las expectativas. De esta filosofía nace el Hyundai KONA Eléctrico. Su nuevo diseño, junto con lo último en tecnología de seguridad y conectividad, y sus hasta 660 km de autonomía* con una sola carga, hacen que su conducción sea una experiencia única. Además, gracias al paquete del Plan Full Electric, Full Care, el KONA Eléctrico incluye punto de recarga e instalación, gratis**. También dispones de seguro personalizado Eco y vehículo de préstamo gratuito, entre otros servicios. Supera lo establecido con el Hyundai KONA Eléctrico.

On to better.

En Hyundai ya estamos trabajando para eliminar la huella de carbono.
Gama 100% eléctrica en Europa en 2035.



5 AÑOS **Garantía**
sin límite de km

8 AÑOS **Garantía de**
Batería

Gama Nuevo Hyundai KONA EV: Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 0 durante el uso. Consumo eléctrico (Wh/km): 143 (batería 39,2 kWh) – 147 (batería 64 kWh). Autonomía en uso combinado (km)*: 305 (batería 39,2 kWh) – 484 (batería 64kWh). Autonomía en ciudad (km)*: 435 (batería 39,2 kWh) – 660 (batería 64kWh). Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP. (*La autonomía real estará condicionada por el estilo de conducción, las condiciones climáticas, el estado de la carretera y la utilización del aire acondicionado o calefacción).

**Promoción exclusiva para vehículos nuevos vendidos a clientes particulares y autónomos o en operaciones renting a clientes particulares y autónomos por la red de concesionarios Hyundai Motor España. Más información en www.hyundai.com/es/fullelectricfullcare. Modelo visualizado: KONA EV Style. La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje y la de 8 años o 160.000 km (lo que antes suceda) para la batería de alto voltaje, ofrecidas 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



12



34



14



44

Sumario JUNIO 2022

04 Editorial

Panorama

06 Mujeres piloto a inicios del siglo XX

08 Socio del mes: Luis Chillida, presidente de la Fundación Eduardo Chillida-Pilar Belzunce

10 Coche del socio: Mercedes Benz 170 SV de Agustín Lazpiur

12 Entrevista a Ramón Urdiáin, director gerente de la sociedad pública Navarra Impulsa

Movilidad

14 Los argumentos del RAC Vasco Navarro contra "Donostia Central"

18 ¿Bonificar el precio del carburante o reducir su carga fiscal?

20 Nuevas señalizaciones sobre movilidad eléctrica

21 Nuevo permiso B1, a partir de 16 años

24 Entrevista a Justiniano Redondo, jefe provincial de Tráfico de Álava

Motor

26 Las últimas novedades del mercado del motor

30 Hyundai BAYON: SUV urbano, práctico, amplio y muy seguro

Motorsport

34 Travesía Don Bosco 2022

36 Rallye Lea-Artibai

37 Rallye de Tierra de Murchante

38 Rallye Bidasoa

39 Entrevista a José Antonio 'Cohete' Suárez

40 Nueva edición del curso de copilotos

41 Subida a Jaizkibel, Rallye de Tierra RACVN - Circuito de Navarra y Gala del Deporte

42 Artículo de Rafa Marrodán: la historia de pundonor y determinación de 'El ranita'

Viajeros

44 La Provenza, algo más que lavanda

48 Mercados de Álava, tradición y resistencia

Servicios RACVN

52 Club de Ventajas 56 Descuentos para el socio 60 Un viaje necesita un seguro y prestaciones asistenciales del RACVN 64 Convocatoria para la Asamblea General Ordinaria del RAC Vasco Navarro y la opinión del Club sobre la peatonalización de Ramón y Cajal en Gros 66 Ya está en marcha "A quien corresponda"



**PEDRO MARTÍNEZ
DE ARTOLA**
PRESIDENTE / LEHENDAKARIA

El conflicto Rusia-OTAN, que ha despertado con toda virulencia tras el inicio de la guerra de Ucrania, ha puesto sobre la mesa con crudeza el problema siempre latente del suministro de las necesarias fuentes de energía, imprescindibles para el mantenimiento y desarrollo de las sociedades occidentales y de su nivel y modo de vida.

Nos hemos dado cuenta –una vez más– que la energía, tan fundamental e imprescindible, es escasa y muchas naciones pueden verse avocadas a no poder disponer de ella, cuando menos en la cantidad y fluidez habituales.

Parece que ahora la cuestión fundamental no es cómo cambiamos y sustituimos nuestras fuentes de energía, sino cómo mantenemos el aprovisionamiento y disponibilidad de las que hasta ahora utilizamos (gas, carbón, petróleo, etc.).

Esa es la cuestión vital y no la descarbonización y la sustitución por energías “limpias” y “verdes”.

Así, resulta que hay que asegurar los aprovisionamientos de petróleo y gas –de donde es Rusia– y reutilizar el carbón, las centrales de combustión –térmicas, etc.– y las centrales nucleares, que por arte de magia se convierten en fuentes de “energía verde”.

Social y conceptualmente, este “imprevisto cambio” necesita una seria reflexión. Es decir, ¿eso de la “descarbonización” era un cuento chino para incautos e ignorantes?

Psicológicamente, las sociedades occidentales, ante el temor de la pérdida de la necesaria energía, hacen de la necesidad virtud y se agarran a lo ya conocido –petróleo, carbón y nuclear– y dejan para mejores tiempos los experimentos “verdes”. Incluso en ello están ahora los grandes fondos e inversores occidentales.

Todo ello tendrá, en nuestro criterio, trascendencia en cuanto a los combustibles a utilizar en los vehículos automóviles; al menos, en cuanto a “los tiempos” de su eventual cambio.

Por otra parte, ¿la situación actual de crisis energética podrá ser un revulsivo para progresar en ese campo? ¿Y en qué dirección?

Ver para creer.

Feliz verano y mucha prudencia en la conducción.

Ukrainako gerra hasteaz batera, ERRUSIA-NATO gatazka piztu da, eta energia-iturrien horniduran dauden arazoak azaleratu ditu; izan ere, energia-iturriak ezinbestekoak dira Mendebaldeko gizarteei eta haien bizimoduari eta bizi-mailari eusteko, eta haiek garatzen jarraitzeko.

Jabetu gara, beste behin, energia, hain funtsezkoa eta ezinbestekoa izanagatik ere, urria dela, eta nazio askok arazoak izango dituztela eskuratzeko, bai behintzat orain arte bezainbeste eta orain arteko erraztasunarekin.

Badirudi orain funtsezko kontua ez dela gure energia-iturriak nola aldatuko eta ordeztuko ditugun, baizik eta orain arte erabiltzen ditugunen hornikuntzari eta eskuragarritasunari nola eutsiko diogun (gasa, ikatza, petrolioa...).

Hori da berebiziko kontua, eta ez deskarbonizazioa eta energia “garbiak” eta “berdeak” erabiltzea.

Hala, petrolio- eta gas-hornidura bermatu behar omen da –delenda da Errusia-, eta ikatza, errekontza-zentralak –termikoak, etab.– eta zentral nuklearrak berrehabili, zeinak “energia berdea”ren iturri bihurtu baitira, magiaz bezala.

Sozialki eta kontzeptualki, “ustekabeko aldaketa” horrek hausnarketa sakona eskatzen du. Zer zen bada “deskarbonizazioa”rena? Arduragabe eta ezjakinentzako asmakizun bat?

Psikologikoki, Mendebaldeko gizarteek, hain beharrezko duten energia galtzeko beldurrez, beharra bertute bihurtu dute, eta dagoeneko ezagutzen dugunari heldu diote, petrolioari, ikatzari eta energia nuklearrari, eta garai hobeak datozenerako utzi dituzte esperimentu “berdeak”. Are gehiago, horretan daude orain Mendebaldeko funts eta inbertitzaile handiak.

Horrek guztiak, gure iritziz, eragin handia izango du ibilgailu automobiletan erabili beharreko erregaiei dagokienez; gutxienez, haien aldaketaren “denborei” dagokienez.

Bestalde, energia-krisiaren egungo egoera izan al liteke eremu horretan aurrera egiteko pizgarri bat? Zer norabidetan?

Hamaika ikusteko gaude!

Uda zoriontsua izan eta zuhurtzia handiz gidatu.

PIONERAS EN EL CIRCUITO DE LASARTE

Mujeres piloto a inicios del siglo XX

EN ESTA SECCIÓN DE LA REVISTA REPASAMOS HECHOS Y PERSONAJES DESTACADOS DE LA HISTORIA DEL AUTOMOVILISMO, COMO PILOTOS, TECNOLOGÍAS Y OTROS TEMAS DE INTERÉS. EN ESTA OCASIÓN, NOS FIJAMOS EN ALGUNAS DE LAS PRIMERAS MUJERES PILOTO. POR SOCO ROMANO



El motor en general y el automovilismo en particular se suelen considerar ámbitos exclusivamente masculinos. Sin embargo, encontramos ejemplos que demuestran que no es una visión completa. Desde los inicios de la invención del automóvil, ya hubo mujeres que conducían aquellos primeros vehículos. Aunque en menor medida que los pilotos masculinos, a comienzos del pasado siglo XX también participaron en pruebas deportivas automovilísticas.

Repercusión europea

En 1928, dos de estas pioneras participaron en el mítico Circuito de Lasarte: Jeannine Jenky y Anne Cecile Rose Itier, al mando de sendos Bugattis. Las imágenes del archivo fo-

tográfico del Real Automóvil Club Vasco Navarro dan fe de ello. Cabe recordar que el conocido Circuito de Lasarte se celebró de 1923 a 1935. Las diferentes pruebas que se llevaban a cabo tuvieron una gran repercusión internacional ya que muchos de los pilotos procedían de diferentes países europeos. Estas pruebas gozaron además de una gran aceptación popular. ■

Fotos Carte. San Sebastián (1928). Archivo fotográfico del Real Automóvil Club Vasco Navarro.

El coche favorito según los que más saben de coches.

Kia EV6. Ganador del Coche del Año 2022.



Movement that inspires



El Kia EV6, nuestro SUV 100% eléctrico con espíritu deportivo, acaba de ser nombrado Coche del Año 2022 por los principales periodistas del motor en Europa. Nos sentimos tan agradecidos como orgullosos porque, si alguien sabe de coches, son ellos.

Emisiones CO₂ combinadas WLTP (g/km): 0. Consumo combinado WLTP (kWh/100km): 16,5-18.



“Lástima que en carreras como el Dakar no pudiera contar con la asistencia del RACVN”

LUIS CHILLIDA BELZUNCE (SAN SEBASTIÁN, 1962), SOCIO DEL CLUB DESDE 1987, ES TÉCNICO DE EMPRESAS Y ACTIVIDADES TURÍSTICAS. DIRIGIÓ EXPOSICIONES DE SU PADRE, EDUARDO, A NIVEL NACIONAL E INTERNACIONAL. APASIONADO DE LAS MOTOS Y LOS COCHES, PARTICIPA EN LA COPA COOPER CON UN MINI. ES PRESIDENTE DE LA FUNDACIÓN EDUARDO CHILLIDA-PILAR BELZUNCE. POR JIVIEDMA. FOTOS SARA SANTOS

PILOTO DE CARRERAS.

“COMPITO EN LA COPA COOPER AL VOLANTE DE UN MINI. UN AÑO DESPUÉS DE HACERME SOCIO DEL RACVN COMENCÉ A COMPETIR EN MOTOS Y LUEGO EN COCHES. CONCURSANDO SIEMPRE BAJO LAS SIGLAS DEL RACVN.”

J. Ignacio Viedma. Tras dos años de cierre, ¿ya está el extraordinario Chillida Leku preparado para los amantes y curiosos del arte?

Luis Chillida. Efectivamente, el museo se reabrió en 2019 de la mano de la galería de arte suiza Hauser & Wirth bajo la dirección de Mireia Massagué. Supuso una actualización del museo, por lo que suelo decir que ahora es el Chillida Leku del siglo XXI. Tanto la programación como la accesibilidad y la relación con nuestro entorno se trabaja de una manera muy satisfactoria para la familia. Hoy, presido nuestra fundación, la Fundación Eduardo Chillida-Pilar Belzunce, y trabajo con el equipo del museo como si fuese uno más.

J.I.V. Como experto conocedor de la trayectoria de su padre, nos recuerda por qué escogió el hormigón para sus obras.

L.CH. Por una cuestión de escala. Mi padre fue una persona que nunca pudo trabajar en una obra hueca porque para él una escultura hueca tenía un espacio inaccesible que no tenía ningún sentido. Una obra, para ser de verdad, tenía que ser de gran envergadura. No aparentar que es maciza sino serlo. Al plantearse una obra pública, mi padre lo primero que hacía era buscar el lugar, una posible localización.

Llevaba mucho tiempo buscando espacios para hacer el “Elogio al horizonte”. Para él, era la patria de todos los hombres, ese lugar que nos pertenece a todos, y los que vivimos junto al mar lo apreciamos mucho. Se dio cuenta de que casi todos los sitios que le habían parecido adecuados para esta obra eran fortificaciones militares. Pero un día, un arquitecto de Gijón al que le habían en-

“En 2024 celebraremos el **centenario del nacimiento de Eduardo Chillida** con un extenso programa de actividades de formación y difusión de su obra”



cargado una reforma en el Cerro de Santa Catalina, que antes era zona militar, llamó a mi padre y le dijo: «Eduardo, tienes que venir a ver este sitio porque es lo que estás buscando». Y así fue.

J.I.V. La Fundación Chillida Belzunce y el Ministerio de Cultura colaborarán en la celebración del Año Chillida.

L.CH. Así es. El 3 de marzo se firmó un protocolo que será el punto de partida para la colaboración entre ambas instituciones de cara al centenario del nacimiento del artista, que se celebrará en 2024. La colaboración se desarrollará en ámbitos como la elaboración y el desarrollo de programas didácticos sobre las colecciones del Chillida Leku y de los museos estatales, y la puesta en marcha de actividades culturales que ayuden a la reflexión conjunta sobre el arte y la cultura contemporánea y sobre la función de las instituciones museísticas. También se pretende impulsar las colecciones del museo Chillida Leku y de los museos estatales, además de la realización de actividades culturales en torno a las mismas. Otro de los objetivos del protocolo es contribuir a la conservación de los bienes culturales del centro vasco mediante los estudios, tratamientos e intervenciones necesarios, con la posible involucración del Instituto del Patrimonio Cultural de España. Su vigencia será de cuatro años renovables.

J.I.V. ¿Qué supone la muestra de Chillida y Oteiza en el Museo de San Telmo?

L.CH. He de reconocer que fue una sorpresa

cuando desde la Fundación Bancaja de Valencia nos llegó la petición... Después de llevarse a cabo en Valencia con un gran éxito, se decidió traerla a Museo San Telmo. Como indica su título, “Diálogo en los años 50 y 60”, además de mostrar obras de ambos en estos años, hay mucho material de archivo como manuscritos y cartas que muestran la estupenda relación que mantuvieron ambos artistas. Javier González de Durana, como comisario e historiador del arte, ha hecho un gran trabajo.

J.I.V. ¿Qué queda del piloto de carreras que fue?

L.CH. Eso queda para siempre. Además, desde el año pasado compito en la Copa Cooper con un MINI. Un año después de hacerme socio del RACVN comencé corriendo en motos y después en coches, en diferentes disciplinas, concursando siempre bajo las siglas del Club.

J.I.V. Cómo valora el papel del RAC Vasco Navarro en el mundo del automóvil

L.CH. Creo que es algo único. Como puedes imaginar, entre carreras, desplazamientos y viajes de trabajo, llevo muchos millones de kilómetros siendo socio y no puedo estar más agradecido. Lástima que en carreras como el Dakar no pudiera tener la asistencia del RAC Vasco Navarro cuando tenía algún problema en mitad del desierto del Sahara o en Atacama. Por otro lado, en la sede del RACVN en Donostia me siento como en casa, es un trato y una amistad de años, y cuestiones burocráticas complicadas se convierten en algo sencillo y agradable. Gracias a todos los que lo hacen posible. ■

Mercedes 170 SV, tecnología alemana de referencia dentro de un coche

AGUSTÍN LAZPIUR LAMARIANO (BERGARA, 1946) ES SOCIO DEL CLUB DESDE 1987. HA SIDO SIEMPRE UN APOYO INCONDICIONAL PARA EL RÁPIDO PILOTO BERGARÉS AITOR ZABALETA, CAMPEÓN DE ESPAÑA DE MONTAÑA ENTRE 1995 Y 1999. SIEMPRE HA SIDO UN GRAN AFICIONADO A LOS VEHÍCULOS CLÁSICOS. TEXTO: JIVIEDMA FOTOS: SARA SANTOS.



MODELO
MERCEDES BENZ 170 SV
AÑO
1936
MOTOR
4 CILINDROS
1.700 CC
VÁLVULAS LATERALES
4 VELOCIDADES EN EL VOLANTE
ENGRASE PIEZAS MÓVILES POR PEDAL
POTENCIA
46 CV
VELOCIDAD MÁXIMA
108 KM/H

Nuestro protagonista es un Mercedes 170 SV de gasolina, que se empezó a fabricar en 1936. Según señala Agustín, “está verdaderamente muy bien hecho, todo un prodigio para la época”. Además, comenta que “le tengo un cariño especial pues perteneció a Patricio Echeverría, industrial muy conocido, que tuvo una gran acería en Legazpia, y que lo matriculó en 1954”. Una anécdota que cuenta es que la versión diésel de este modelo se conoció en nuestro país como “Lola Flores”, por su traqueteo muy similar al sonido de las castañuelas.

Nos encontramos también ante un coche que ha tenido sus escarceos con el arte y ha vivido anécdotas interesantes... Agustín recuerda que “se lo adquirí a Gonzalo Calderon, un yerno de la familia Chillida, que se acercó alguna vez al taller pues le solíamos hacer algunas piezas al piloto

Luis Chillida. Llegamos a un trato y me lo quedé. Estaba algo deteriorado de carrocería, el motor no iba muy ‘redondo’ y tenía ‘cosillas’ en el interior”. Sobre el proceso de restauración y su traslado, recuerda que “le quitamos la carrocería, desmontamos el motor, pusimos ballesas nuevas, etc. Como el coche estaba en Madrid, Aitor Zabaleta, que tenía que ir por temas con la Federación de Automovilismo, se ofreció a traérmelo... en marcha. Gastaron más aceite que gasolina para llegar aquí. Pararon en la Plaza Mayor de Lerma a comer, donde casualmente estaba la cuñada de Gonzalo –el vendedor–, una hija de Chillida. Lo vio y llamó a Gonzalo para preguntarle si le habían robado el coche”. Hoy, Agustín suele disfrutar de esta joya los fines de semana con buen tiempo. Asegura que es excelente en su manejo y muy comfortable.■



NUEVO 308 SW HYBRID

Sensaciones únicas

Nuevo PEUGEOT i-Cockpit® — Sistema multimedia personalizable
Hasta 60 km de autonomía en modo 100% eléctrico — Espacio para nuevas emociones



Compra online en store.peugeot.es

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

Gama Peugeot 308 SW Hybrid: Valores WLTP: Consumo de carburante (L/100 km) mínimo y máximo de 1,1 a 1,2 ciclo combinado - Emisiones CO₂ (g/km) mínimo y máximo de 25 a 26 en ciclo combinado. Más información en <http://wltp.peugeot.es>



“La formación del RACVN en movilidad y seguridad vial me parece importantísima”

RAMÓN 'MONCHO' URDIÁIN ESPARZA (PAMPLONA, 1977) ES, DESDE EL PASADO AÑO, DIRECTOR GERENTE DE LA SOCIEDAD PÚBLICA NAVARRA IMPULSA CULTURA, DEPORTE Y OCIO (NICDO). SU OBJETIVO ES GENERAR RIQUEZA E IMPACTO POSITIVO EN LA COMUNIDAD FORAL. PRACTICA VARIOS DEPORTES, ENTRE ELLOS, EL CICLISMO. POR JUAN IGNACIO VIEDMA

RAMÓN URDIÁIN ESPARZA LICENCIADO EN ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN DE EMPRESAS POR LA UNIVERSIDAD DE NAVARRA. CUENTA CON MÁS DE 15 AÑOS DE EXPERIENCIA EN PUESTOS DE DIRECCIÓN FINANCIERA Y DIRECCIÓN GENERAL EN EMPRESAS DEL SECTOR PÚBLICO EMPRESARIAL DE NAVARRA. EN 2003 COMENZÓ A TRABAJAR EN EL SECTOR PÚBLICO EN EL DEPARTAMENTO FINANCIERO DE NAVARRA DE GESTIÓN PARA LA ADMINISTRACIÓN S.A. Y DESDE ENTONCES HA DESARROLLADO DISTINTOS PUESTOS DE DIRECCIÓN EN DIFERENTES EMPRESAS PÚBLICAS. HA OCUPADO LA DIRECCIÓN FINANCIERA EN NICDO Y LA DIRECCIÓN GENERAL EN EL CENTRO NAVARRO DE AUTOAPRENDIZAJE DE IDIOMAS.

Juan I. Viedma. La sociedad pública Navarra Impulsa Cultura, Deporte y Ocio (NICDO) se ocupa espacios muy distintos (Navarra Arena, Baluarte, Planetario o el Circuito de Navarra). ¿Cómo se gestiona esta variedad?

Ramón Urdiáin. Efectivamente, como sociedad pública del Gobierno de Navarra integrada en la Corporación Pública Empresarial de Navarra (CPEN), tenemos el encargo de servir de revulsivo, a través de nuestra actividad, para los sectores de la cultura, el deporte, el ocio y el turismo de reuniones en nuestra comunidad. Este impulso lo desplegamos desde las distintas infraestructuras que gestionamos directamente: el Auditorio y Palacio de Congresos Baluarte, el Pabellón Navarra Arena, el Centro de Esquí Nórdico Larra-Belagua, el Planetario y el Circuito de Navarra. Y también mediante la Filmoteca de Navarra, con la actividad estratégica que desarrollamos en el área de programación; la Navarra Film Commission, que acompaña,

asesora y atrae rodajes que tengan como base Navarra; la recién estrenada Navarra Music Commission, que se ocupa de lo propio en el sector musical navarro; o el Festival Punto de Vista, una de las citas de referencia internacional en el cine documental. Desde luego, el mayor activo de NICDO es un equipo que, aunque no muy numeroso (unas 60 personas de plantilla), está muy motivado y acumula mucha experiencia.

J.I.V. Su fin último es “generar riqueza y un impacto positivo en la Comunidad Foral”. ¿Tiene todo lo necesario para ello?

R.U. Como digo, en NICDO tenemos los ingredientes necesarios para acometer ese gran reto con bastantes garantías: una plantilla cualificada y motivada; y la confianza del Departamento de Cultura y Deporte –de quien dependemos directamente–, del conjunto del Gobierno de Navarra, y de la propia ciudadanía navarra. Además, trabajamos con muchas otras empresas que nos dan so-

“El mayor activo de NICDO es un equipo que, aunque no muy numeroso (unas 60 personas), está muy motivado y acumula mucha experiencia”



porte y servicio, y que resultan imprescindibles en aspectos como en el montaje de eventos y escenarios, la atención del público, la asistencia en salas, etc.

J.I.V. ¿Se ha aprovechado el periodo de pandemia para realizar mejoras?

R.U. En NICDO tratamos de no parar en ningún momento. Ideamos soluciones creativas, incluso cuando estábamos todos encerrados, como el Km Zero Musik Fest, la transformación del Navarra Arena en autocine o los primeros conciertos en formato Arena Club. Todo de la mano de promotores, músicos, asociaciones, salas, etc. Esa experiencia, y los nuevos formatos desplegados, han quedado integrados en nuestro know-how y han multiplicado nuestras posibilidades de adaptarnos.

J.I.V. ¿Por qué fue controvertida la puesta en marcha del Navarra Arena? A usted le tocó muy de cerca...

R.U. Más que controvertida, lo que se discutió fue cómo dotarlo de actividad. Hoy, casi cuatro años después, hay que subrayar que es una infraestructura muy bien valorada por la sociedad, las empresas y promotoras, los distintos sectores en los que impacta y el Ejecutivo foral. Ejecutivo que, como digo, confía en el equipo que tenemos allí porque han demostrado una altísima profesionalidad y capacidad de sacar adelante proyectos muy complejos en un tiempo récord. Por poner un ejemplo, recientemente se han concentrado en solo siete días un concierto con pabellón completo (casi 12.000 personas), la gala anual de los Premios de la Música Independiente y un campeonato nacional de judo con tres modalidades, que implica montaje de tatamis, zonas de entrenamientos, vestuarios, etc.

J.I.V. Imagino que para el equipo del NICDO habrá sido una excelente noticia que el Balaarte vaya a acoger hasta 17 congresos nacionales e internacionales. ¿Es una cifra récord?

R.U. Efectivamente, es un número muy elevado que nunca habíamos logrado en el Palacio de Congresos. Entre ellos, el 55º congreso de la Sociedad Española de Neumología y Cirugía Torácica (SEPAR), que se celebrará entre el 2 y el 5 de junio de 2022 y que traerá a la ciudad a más de 2.500 especialistas. De nuevo, con un gran impacto en alojamiento, taxis, comercio, etc.

J.I.V. Parece ser que hay intención de privatizar algunas áreas. ¿En que situación se encuentra actualmente el Circuito de Navarra?

R.U. En el análisis de las fórmulas de gestión más interesantes para el Circuito de Navarra, se ha decidido que en este momento la compra-venta puede ser una opción óptima. Óptima para la propia instalación, que pasaría a estar dirigida por un operador especializado en el sector, que podrá obtener el partido que la instalación posee; y también óptima para Gobierno de Navarra, ya que no podemos ofrecer esa especialización en la gestión al nivel de un operador privado.

J.I.V. Como aficionado al ciclismo, ¿cómo valora la labor del RAC Vasco Navarro para que bicis y automóviles convivan perfectamente en las carreteras?

R.U. Soy un apasionado del deporte en general y, por supuesto, también del ciclismo... La actividad que desarrolla el RACVN para proteger al colectivo de automovilistas y toda la labor de formación en movilidad y seguridad vial o para reducir la siniestralidad me parecen importantísimas. ■

NAVARRA ARENA. EN SOLO SIETE DÍAS HA HABIDO UN CONCIERTO CON PABELLÓN COMPLETO (CASI 12.000 PERSONAS), LA GALA ANUAL DE LOS PREMIOS DE LA MÚSICA INDEPENDIENTE, Y UN CAMPEONATO NACIONAL DE JUDO CON TRES MODALIDADES, QUE IMPLICA MONTAJE DE TATAMIS, ZONAS DE ENTRENAMIENTOS, VESTUARIOS, ETC.

LOS MISMOS QUE HA TUMBADO EL TSJC DE LA ORDENANZA DE BARCELONA

Los argumentos del RAC Vasco Navarro contra “Donostia Central”

UNA DE LAS PREMISAS DEL RAC VASCO NAVARRO ES LA DEFENSA DE LOS AUTOMOVILISTAS EN EL USO RESPONSABLE Y RACIONAL DE SU VEHÍCULO. POR ELLO, Y TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL PRECEDENTE DE BARCELONA, EL RACVN NO DESCARTA IMPUGNAR JUDICIALMENTE LA MEDIDA DE DONOSTIA CENTRAL EN CASO DE QUE FINALMENTE SE LLEVE A CABO. POR PRENSA RACVN. FOTOS SARA SANTOS



La sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (TSJC) sobre la ordenanza relativa a la restricción de la circulación de determinados vehículos en la ciudad de Barcelona (Zona de Bajas Emisiones) con el objetivo de preservar y mejorar la calidad del aire da la razón a las tesis que ha defendido el RACVN en las capitales vascas. Según la resolución del tribunal, existe una desproporción en las restricciones y su ámbito de aplicación resulta excesivo. Además, argumenta que algunas de las restricciones ca-

recen de informes concluyentes que la avalen. Según la resolución del TSJC, la aplicación de las restricciones no está correctamente justificada y carecen de alternativa a la prohibición expresa de la circulación de vehículos en la zona. El TSJC reconoce que la medida produce un efecto negativo en las personas y empresas menos solventes; es decir, en aquellos conductores que no pueden afrontar la renovación de sus vehículos por otros más modernos. Asimismo, reconoce que la medida no toma en consideración las consecuencias económicas y sociales que

pueden derivarse de las medidas restrictivas, ni se valoran medidas alternativas menos restrictivas.

Los mismos argumentos del RACVN

El TSJC ha tenido en cuenta los recursos planteados por distintos colectivos afectados por la medida y ha puesto en valor los mismos argumentos que ha defendido el RACVN contra la medida planteada por el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián del cierre del centro de la ciudad al tráfico privado en 2023 y su posible extensión al barrio de Gros y el Antiguo



Los agentes de movilidad, descontentos

Al descontento social con las políticas de movilidad del Consistorio se suma el de los agentes de movilidad de San Sebastián. La Comisión de Personal del Ayuntamiento ha denunciado una situación que ha generado un malestar en el colectivo: se destinan agentes a una praxis que tiene como objetivo el “afán recaudatorio” (el radar móvil), mientras que muchas otras cuestiones prioritarias que deberían ser cubiertas por los agentes quedan descuidadas y sin poder realizar.

El RACVN comparte el diagnóstico que realizan los agentes sobre la defectuosa regulación del tráfico, que a juicio del Club resulta endémica, y recuerda que los agentes realizan las labores que se les encomiendan y están en los lugares en los que son destinados y no en los que ellos voluntariamente deciden.

En declaraciones del representante del Comité de Personal del Ayuntamiento y agente de movilidad, Arkaitz Antía, a la nueva sección del RACVN, #aquienconresponda, la política de movilidad del Ayuntamiento es procurar que los vehículos no entren en la ciudad poniéndolo difícil, resultando el acceso problemático, incómodo y desagradable para los ciudadanos. El RACVN considera que esta tesis es contraria a la que supuestamente el Consistorio persigue (“procurar una ciudad más vivible, amigable y amable”) y pregunta, ¿cómo pretenden facilitar la vida a los donostiarros dificultándoles sus desplazamientos? ¿Acaso el Consistorio diferencia entre dos tipos de donostiarros (los privilegiados que pueden prescindir del automóvil y residen en el Centro y el resto)?

en futuras fases. Es una medida desproporcionada para un problema que no existe en San Sebastián, que impide a los donostiarros realizar sus desplazamientos vitales, sobre todo a los no residentes en el Centro, y puede tener una incidencia muy negativa en la economía

Medidas restrictivas y desproporcionadas

Con el pretexto de “presentar un nuevo modelo de movilidad para San Sebastián para luchar contra el cambio climático y mejorar la vida de los donostiarros”, el Consistorio propone el cierre total a los vehículos privados en el Centro sin importar el distintivo medioambiental, la tipología del vehículo y los motivos que llevan a los donostiarros a utilizar su vehículo privado.

La propia concejala de Movilidad, en declaraciones realizadas a los medios de comunicación, ha reconocido que la ciudad no presenta un problema de contaminación y que la calidad del aire es buena habitualmente, salvo en casos muy puntuales que constituyen una ex-

cepción. Por lo tanto, la medida que se quiere aplicar en Donostia-San Sebastián carece de justificación y es, además, más desproporcionada que el caso de Barcelona.

En una nota de prensa enviada por el RACVN el 24 de enero, el club automovilista mostraba su disconformidad con el proyecto de cierre del Centro de Donostia-San Sebastián al tráfico rodado y advirtió que no se ajusta a la realidad, resulta ambiguo y poco aclaratorio. El RACVN recordó que se trata de una medida permanente para un problema puntual, que en todo caso está motivado por otras causas no resueltas (la aglomeración de tráfico en el Centro, días concretos en los que la ciudad recibe un gran número de visitante, la coincidencia de obras en distintos puntos de la ciudad, el estrechamiento de carriles y la apertura de nuevos hoteles en el Centro de la ciudad sin parking propio).

El RACVN considera que ahora hay más problemas de tráfico en la ciudad que unos años atrás y se plantea si la creación de los mismos >

> se ha producido de forma inintencionada, debido a la proliferación de obras descoordinadas y a las políticas erróneas e improvisadas de movilidad, o bien si se han realizado de forma intencionada para justificar sus políticas y medidas (buscar un pretexto para imponer las restricciones de tráfico, obligar a la ciudadanía a utilizar el metro, etc.).

Antes de establecer restricciones, el Consistorio debería apostar de manera decidida por medidas alternativas que ofrezcan otras opciones y soluciones en vez de restricciones y perjuicios a la ciudadanía. Los parkings disuasorios reales y permanentes siguen brillando por su ausencia.

Maltrato a los automovilistas y desprecio a las propuestas del RACVN

El RACVN forma parte del Consejo de Movilidad de Donostia-San Sebastián. En las últimas intervenciones, las diferentes propuestas han sido rechazadas con argumentos muy escuetos que han demostrado un escaso interés pese a que algunas de ellas se centraban en procurar una mayor seguridad a ciclistas y motoristas. Por ejemplo, eliminar elementos cortantes decorativos en glorietsas o sustituir postes metálicos por otros de plástico o goma deformables para minimizar las consecuencias en caso de impacto. La respuesta que dio el Consistorio fue que “esos elementos se colocan porque hay personas que conducen y estacionan mal su vehículo”.

Además, a comienzos del 2020, el RACVN presentó un informe detallado de la movilidad en la ciudad, tras un 2019 caótico, especialmente en verano. En el informe, el Club analizaba los problemas de movilidad, destacaba lugares y situaciones de peligro y de aglomeración de tráfico, y realizaba una serie de propuestas para mejorar la movilidad y garantizar la coexistencia pacífica entre los distintos medios de transporte. Sin embargo, el Ayuntamiento despreció el informe y acusó al RACVN de “ser

una parte interesada que buscar la proliferación de vehículos para poder vender más seguros”.

Esas declaraciones ponen en evidencia el poco interés del Consistorio hacia el club o su ánimo despectivo, ya que el RACVN es una organización sin ánimo de lucro.

El RACVN denuncia que, hasta el momento, el Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián ha mostrado un nulo interés y una empatía cero con el colectivo de automovilistas y usuarios de vehículos privados (automóviles, motocicletas, vehículos de reparto, etc.). No se ha preocupado en ofrecer alternativas, ni interesarse por las causas que llevan a los donostiarros a utilizar su vehículo privado y si éstas son sustituibles o no. Se ha obsesionado con poner todo tipo de trabas y restricciones a su uso y solo se ha interesado por los mismos como fuente recaudatoria. San Sebastián ocupa las primeras plazas en el ranking de capitales del Estado con los impuestos municipales de vehículos más caros.

El RACVN denuncia y comparte el malestar que han generado las políticas de movilidad de este Consistorio y afirma que no es exclusiva de los usuarios de automóviles privados. A tenor de lo sucedido los últimos días, queda patente el descontento de los

motoristas, pero también de los repartidores, taxistas y conductores de autobuses regulares y discrecionales, e incluso de ciudadanos que sin ser conductores de vehículos se ven afectados de forma directa o indirecta. Por ejemplo, a causa de los cambios constantes en líneas de autobuses por obras o los comerciantes cuyos clientes encuentran dificultades de acceso con su vehículo y optan por acudir a una gran superficie.

Falta de concreción y rumbo

Hace pocos días, el RACVN recordaba que, en declaraciones a los medios de comunicación, el Ayuntamiento manifestaba su intención de realizar encuentros con distintos colectivos afectados por la política de movilidad entre los que se encuentra el RACVN. Según el Consistorio, “tendrán la oportunidad de ofrecer su punto de vista sobre una cuestión de ciudad que no se quiere imponer, sino consensuar”. Una declaración de intenciones sorprendente porque hasta ese momento todas las medidas se habían llevado por imposición, sin consensuar ni tomar en cuenta al RACVN. Y, recientemente, el Ayuntamiento ha suspendido temporalmente las reuniones y mesas de trabajo con otros grupos políticos y colectivos. ■



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

IMPACTO DE LA GUERRA EN UCRANIA EN LOS PRECIOS

¿Bonificar el precio del carburante o reducir su carga fiscal?

EL RACVN CONSIDERA FUNDAMENTAL INTERVENIR EN EL PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES Y APLAUDE LA BONIFICACIÓN DEL GOBIERNO, ARGUMENTANDO QUE "LO PEOR SERÍA NO HABER HECHO NADA". SIN EMBARGO, CONSIDERA QUE LO MÁS APROPIADO SERÍA QUE EL GOBIERNO REDUJERE TEMPORALMENTE LOS IMPUESTOS A LOS CARBURANTES AL IGUAL QUE HIZO CON LA LUZ. POR REDACCIÓN RACVN.



Tras el comienzo de la guerra en Ucrania el precio de los carburantes experimentó una fuerte subida, que ha repercutido en un aumento generalizado de los precios de los bienes y servicios. Ante la subida de precios, el RAC Vasco Navarro apremió al Gobierno de España a que redujese con carácter urgente y temporal la carga fiscal de los combustibles, hasta que el precio de los carburantes y del barril de Brent volvieran a estabilizarse.

En la nota enviada a los medios de comunicación a mediados de marzo, el RACVN alertaba sobre las conse-

cuencias de unos precios de los combustibles que ya habían superado todos los récords históricos. Nunca antes los combustibles habían tenido precios tan elevados como ahora. El Club recordaba que el incremento afecta a toda la economía, debido a que la cadena de suministros cuenta con una red de distribución por carretera, mar o aire en la que el combustible es preciso. Si no se actúa pronto, la cesta de la compra se encarecerá aún más: subirán los precios de todo tipo de productos y servicios, desde los más elementales hasta los de lujo. Además, el Club señalaba que, si no se actuaba de forma rápida y efectiva,

se pondría en peligro la subsistencia de las empresas de transportes. Si no pueden repercutir los incrementos del combustible a los contratos y facturas finales, estas empresas deberían paralizar su actividad.

¿Medida ineficiente?

El 1 de abril, el Gobierno de España puso en marcha de forma operativa una bonificación de 20 céntimos por litro de carburante. La medida, que estará en vigor hasta el 30 de junio, es accesible para todos los consumidores, sin realizar distinciones. El RACVN valora de forma positiva que el Gobierno haya accedido finalmen-

SABÍA QUE...

- El aumento de precio de los carburantes pone en riesgo miles de puestos de trabajo.
- La escalada de precios puede ser inasumibles para muchas economías.
- Pone en riesgo la subsistencia de miles de empresas; especialmente, del sector del transporte.
- Afecta las empresas y economías domésticas con independencia de su actividad.
- Puede producir una parada en el sector de transportes, que impida que los bienes de primera necesidad lleguen a los consumidores.



Mejor rebaja fiscal que bonificación

El RACVN considera que sería más apropiado actuar mediante una rebaja fiscal que mediante una bonificación. Es decir, actuar del mismo modo que se ha hecho con la factura eléctrica, reduciendo el porcentaje de impuestos. El Club recuerda que aproximadamente el 52% del precio final del litro de gasolina corresponde a impuestos, así como el 48% en el caso del gasoil. Es decir, de cada 100 euros de gasolina, 52 son impuestos y de cada 100 euros de gasoil, 48 son impuestos. Con la subida del barril de Brent, a causa principalmente a la guerra en Ucrania, han subido los precios de los combustibles antes de impuestos (base imponible). Sin embargo, como los impuestos que se aplican se calculan porcentualmente sobre la base imponible, el Gobierno está obteniendo una recaudación fiscal de los combustibles mucho mayor a la que obtenía antes de la escalada de precios. Es decir, con la subida de precios el Gobierno está recaudando más. Por esa razón, el RACVN considera que el Gobierno tiene margen para reducir la carga fiscal a los combustibles con carácter temporal sin que descuadren sus cuentas.

te a intervenir para alivianar la subida de precios de los combustibles. Sin embargo, discrepa en las formas y alerta sobre una cuestión que ya han advertido los economistas: la posibilidad de que las distribuidoras aprovechen la bonificación del Gobierno y encarezcan artificialmente los precios todavía más, haciendo ineficiente la medida. Sin embargo, el Club matiza que cualquier medida (o la que propone el RACVN o la del Gobierno) es mejor que no hacer nada, lo que tendría unas consecuencias todavía peores.

Actualmente, el Gobierno está realizando un desembolso de 20 cénti-

mos por litro consumido, mientras que la propuesta del RACVN supondría que dejase de ganar tanto para ganar algo menos. El RACVN considera que, si se realizase una rebaja fiscal, el Gobierno tendría margen para cuadrar las cuentas y también para poder repercutir en el precio final sin tener que realizar un desembolso. En concreto, el club automovilista propone una reducción de los impuestos aplicados a la gasolina/diésel hasta que el barril de Brent vuelva a situarse por debajo de 80 dólares/barril (a cierre del 14 de marzo, su precio se sitúa en 106,4 y el 28 de febrero registró un valor máximo de 139,13). ■

Nuevas señalizaciones sobre movilidad eléctrica

LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO (DGT) HA PRESENTADO LOS NUEVOS PICTOGRAMAS PARA IDENTIFICAR A LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS Y LOS PUNTOS DE RECARGA CON ESTA TECNOLOGÍA. SU IMAGEN SE ALINEA CON LAS SEÑALES QUE YA EXISTEN EN OTROS PAÍSES DE LA UNIÓN EUROPEA. POR FERNANDO SOLAS, DE PONS SEGURIDAD VIAL. FOTOGRAFÍA: PHOTOCALL.



La DGT ha publicado en su página web la Instrucción MOV 2022/12 que recoge la nueva señalización para que los ciudadanos identifiquen la ubicación y las principales características de los puntos de recarga de vehículos eléctricos. La aplicación de esta nueva señalización será progresiva a medida que las señales actuales sean renovadas. Los puntos de recarga eléctrica ya instalados en carreteras y vías urbanas necesitaban ser señalizados e incorporados al catálogo oficial de señales de circulación, por lo que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y el Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, se pusieron a trabajar conjuntamente con el objetivo de acordar su contenido en línea con las señales que ya existen en

otros países de la Unión Europea. Además, también se ha consensuado el correspondiente pictograma de “vehículo eléctrico” para su utilización cuando sea preciso identificar a esta tipología de vehículos.

Señalización de puntos de recarga

Los puntos de recarga se señalizarán en las vías con las señales siguientes:



Surtidor de carburante y estación de recarga eléctrica: indica la situación de un surtidor o estación de servicio de carburantes con disponibilidad de estación de recarga eléctrica.



Estación de recarga eléctrica: indica la situación de una estación de recarga eléctrica.



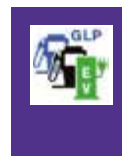
Surtidor de carburante, GLP y estación de recarga eléctrica: indica la situación de un surtidor o estación de servicio de carburante con disponibilidad de gas licuado de petróleo (GLP) o auto-gás y estación de recarga eléctrica.

Pictograma de señalización de vehículo eléctrico

Este pictograma se utilizará cuando sea necesario indicar que el alcance de la señalización se refiere a este tipo de vehículos.



Todos estos pictogramas podrán ser colocados de forma individual o colectiva en las señales de servicio que los ciudadanos pueden encontrar tanto en carretera como en zona urbana. A continuación, varios ejemplos:



La instrucción entró en vigor el 8 de abril y las señales de nueva instalación deberán ajustarse a los formatos en ella recogidos. No obstante, su aplicación será progresiva a medida que las señales sean renovadas debido a su estado de conservación.■

Nuevo permiso B1, a partir de 16 años

LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO ESTUDIA LA IMPLANTACIÓN EN ESPAÑA DEL PERMISO DE CONDUCIR B1, QUE DARÍA RESPUESTA A LOS RETOS DE LA EVOLUCIÓN ACTUAL DE LA MOVILIDAD. POR FERNANDO SOLAS, DE PONS SEGURIDAD VIAL.



La movilidad está cambiando a muchos niveles: las vías públicas acumulan nuevas tipologías de vehículos, con usuarios de edades muy diversas, mientras vivimos la progresiva electrificación del parque. Cada vez son más los fabricantes que anuncian el fin de los motores de combustión y las matriculaciones de eléctricos son las únicas que han aumentado el último año en España.

¿Por qué es necesario un permiso B1?

El permiso B1 ya existe en diversos países europeos (Portugal, Italia, Francia o Reino Unido), pero todavía no en España. Las entidades que defienden su creación señalan que facilitaría un acceso escalonado a la movilidad eléctrica a los jóvenes desde los 16 años. Otros motivos para promover su implantación son que ayudaría a reducir la elevada siniestralidad de los vehículos de dos ruedas, permitiría reducir la contaminación ambiental, o contribuiría a una menor ocupación de espacio mediante vehículos compactos y menos pesados. Según estimaciones de Pons Seguridad Vial y la Asociación

Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica (AEDIVE), daría la posibilidad de un primer acceso a la movilidad eléctrica a cerca de un millón de personas cada año.

¿Qué vehículos permitiría conducir?

Autorizaría a conducir cuatriciclos cuya masa en vacío sea inferior o igual a 400 kg (se ampliaría a 550 kg, en vehículos destinados al transporte de mercancías), no incluida la masa de las baterías en vehículos eléctricos, y con un motor cuya potencia máxima sea inferior o igual a 15 kW. La velocidad máxima a la que se puede circular con este tipo de vehículos es de 90 km/h.

¿Cómo se obtendría el permiso?

En lo relativo a la formación necesaria para su obtención, la directiva europea sobre este permiso no distingue entre la formación teórica del B y del B1 y deja el contenido de examen a criterio de cada país. PONS Seguridad Vial considera que la formación teórica debe ser equivalente al permiso B, pero el examen práctico sí que precisaría pruebas diferenciadas. ■

Otros permisos de conducir para menores

A la espera de la implantación del carné B1, en España existen otras dos modalidades de permisos de conducir para menores.

El **permiso AM** puede obtenerse a partir de los 15 años y autoriza a conducir todo tipo de ciclomotores y vehículos para personas de movilidad reducida. La velocidad máxima de circulación permitida es de 45 km/h.

Por su parte, el **permiso A1** puede obtenerse a partir de los 16 años y autoriza a conducir tres tipologías de vehículos: primero, motocicletas con una cilindrada máxima de 125 cm³, una potencia máxima de 11 kW y una relación potencia/peso de 0,1 kW/kg como máximo; segundo, vehículos para personas de movilidad reducida; y, tercero, triciclos de motor con una potencia máxima no superior a 15 kW.

Jaque al alcohol

EL ALCOHOL ES LA SEGUNDA CAUSA DE ACCIDENTES DE TRÁFICO CON VÍCTIMAS MORTALES EN ESPAÑA, SOLO POR DETRÁS DE LAS DISTRACCIONES. LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS DEBEN AYUDAR A REDUCIR SU INCIDENCIA. POR FERNANDO SOLAS, DE PONS SEGURIDAD VIAL.



IMAGEN DEL ALCOHOLÍMETRO INTEGRADO DE VOLVO

Interfaz para alcoholímetros antiarranque

El denominado 'alcolock' o 'interlock' es un dispositivo de bloqueo de puesta en marcha del vehículo en base al nivel de alcoholemia.

Este sistema consta de un terminal que analiza el aire espirado del conductor antes de iniciar la marcha. En función del resultado del análisis, una unidad de control permite o no el arranque del motor. A la práctica, equivale a que un agente sometiera al conductor a un control de alcoholemia cada vez que se dispone a conducir el vehículo. Antes de arrancar el vehículo es necesario superar la prueba de alcoholemia a la que somete este sistema. Es decir, se debesoplar en un etilómetro para medir la concentración en aire espirado. Si se detecta que se supera la tasa legalmente permitida, el sistema impediría arrancar el vehículo.

Según la Comisión Europea, España es el país de la Unión Europea en el que el alcohol está implicado en un mayor número de accidentes de tráfico con víctimas mortales. En más de un 50% de los accidentes se encuentran implicados las drogas y el alcohol.

Influencia del alcohol en la conducción

El alcohol es una droga psicodpresora de carácter sedante e hipnótico, que incluso en pequeñas cantidades, tiene influencia negativa en la conducción. Entre sus efectos negativos destacan la pérdida de atención, la alteración de la percepción del riesgo, la aparición del cansancio con bastante rapidez, la alteración de la capacidad de reacción, el aumento de agresividad o la reducción del campo visual, entre muchos otros. Además, estos efectos pueden verse aumentados por factores personales (edad, peso, género, situación psicológica) y las modalidades de ingestión (hora del día, acompañado o no de comida, mezcla con otras sustan-

cias, cantidad consumida, ritmo de ingestión, tipo de bebida, etc.).

Tecnología contra alcohol

A partir del 6 de julio de 2022, los vehículos de motor nuevos vendidos en Europa estarán equipados con una serie de sistemas avanzados de seguridad, como el asistente de velocidad inteligente, el sistema de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor, el sistema avanzado de advertencia de distracciones del conductor, la señal de frenado de emergencia, el detector de marcha atrás, el registrador de datos de incidencias y la interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque (ver columna derecha). Además, en esta misma fecha, los autobuses de más de ocho plazas además de la del conductor (categoría M2 y M3) que dispongan de interface normalizada para la instalación de alcoholímetros antiarranque deberán disponer de dichos alcoholímetros. Los conductores de estos vehículos estarán obligados a utilizar estos dispositivos de control del vehículo. ■

**Un buen viaje necesita
el mejor seguro**



**Lo nuestro es
despreocuparte**



Viajeros Plus



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



“El RACVN es un actor importante para la mejora del tráfico y la seguridad vial”

JUSTINIANO REDONDO BERMEJO (SAN SEBASTIÁN, 1975) ES JEFE PROVINCIAL DE TRÁFICO DE ÁLAVA DESDE 2012. LICENCIADO EN DERECHO, ACUMULA UNA GRAN EXPERIENCIA EN LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO DESDE QUE INGRESARA, EN 2006, EN LA ESCALA SUPERIOR DE TÉCNICOS DE TRÁFICO. SEÑALA QUE EL SISTEMA DEL PERMISO POR PUNTOS ESTÁ SIRVIENDO PARA MEJORAR LA CONDUCCIÓN. POR JUAN IGNACIO VIEDMA. FOTOS: DGT.

SIEMPRE EN LA DGT

TODA SU VIDA PROFESIONAL ESTÁ UNIDA A LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. YA EN 2006 FUE JEFE DE SERVICIO DE CONDUCTORES DE LA JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO DE BARCELONA Y DURANTE UN AÑO ESTUVO DE SUBJEFE EN LA JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO DE LUGO. EN 2009, VOLVIÓ A BARCELONA PARA SER JEFE DE ÁREA DE PRUEBAS DE APTITUD, Y YA EN 2012 SE HIZO CARGO DE LA JEFATURA DE TRÁFICO DE ÁLAVA, DONDE CONTINÚA.

Juan Ignacio Viedma. ¿Con cuántos municipios alaveses tiene firmada la adhesión al convenio para el intercambio de información y mutua colaboración administrativa?

Justiniano Redondo. Este convenio se firmó en 2006 entre la Jefatura Central de Tráfico y la Federación Española de Municipios y Provincias, con el objetivo de evitar al ciudadano desplazamientos innecesarios. Gracias a este acuerdo, el ciudadano puede realizar el cambio del domicilio de conductores (domicilio de notificaciones a efectos de tráfico) o del domicilio fiscal de sus vehículos en su ayuntamiento en el momento de empadronarse, sin necesidad de tener que desplazarse posteriormente a Jefatura para comunicar el nuevo domicilio. Para ello, la comunicación de dicho cambio de domicilio se realiza directamente entre el

Ayuntamiento y la Jefatura, siempre que el ciudadano así lo solicite. Actualmente son 13 los municipios alaveses que se han adherido a este convenio. De todos modos, cabe recordar que hoy en día ya no es necesario desplazarse a la Jefatura para realizar estos trámites, puesto que la notificación del domicilio de conductores puede realizarse mediante la sede electrónica de la DGT, por teléfono llamando al 060 o a través de la app miDGT. En el caso del cambio de domicilio fiscal de vehículos, el trámite puede realizarse también en la sede electrónica de la DGT o por teléfono, a través del 060.

J.I.V. ¿Cómo valora la función de las etiquetas medioambientales de la Dirección General de Tráfico?

J.R. La conciencia general con relación a los temas medioambientales es cada vez

“Hoy en día, ya son **13 los municipios alaveses** que se han adherido al **convenio para el intercambio de información** y mutua colaboración administrativa”

mayor, como se observa en todos los ámbitos de la sociedad. Desde el punto de vista del tráfico, la adopción del sistema actual de etiquetas medioambientales fue un paso importante en esta dirección. Otro hito importante es la reciente inclusión de la política de medioambiente en la Ley de Tráfico, que recoge por primera vez la obligación de los usuarios de las vías de proteger el medioambiente y contiene referencias expresas a los episodios de alta contaminación. El compromiso de la DGT en esta materia es firme y continuaremos trabajando en este sentido.

J.I.V. Por desgracia, el alcohol y las drogas siguen estando presentes en nuestras carreteras, ¿habría que ser más duros, en todos los aspectos, con los condenados por estos delitos?

J.R. Todas las reformas del Código Penal en los últimos 15 años han ido en esa línea, lo que ha supuesto un importante cambio en la sociedad. No tiene nada que ver la percepción que existía hace 15 años en relación con el consumo de alcohol o drogas al volante con la que existe hoy en día. A todo ello también ha contribuido de manera muy importante el sistema del permiso por puntos y el hecho de que sea delito la conducción tras perder el permiso. También me parece importante destacar el reciente cambio en la Ley de Seguridad Vial, que introduce la tasa de alcohol 0 para los conductores menores de edad. El consumo de alcohol y drogas es un problema para la seguridad vial que debe ser atacado desde muchos puntos de vista; desde el punto de vista penal y administrativo, pero tam-



bién desde un punto de vista de educación y concienciación. Un hito relevante en materia de educación vial es la reciente introducción en la nueva ley educativa, la LOM-LOE, de la formación vial en el currículo de Primaria y Secundaria.

J.I.V. ¿Cómo valora el compromiso del RAC Vasco Navarro en materia de seguridad vial y movilidad?

J.R. La labor desarrollada por los automóviles club en la difusión de la seguridad vial y en la concienciación de la sociedad en general ha sido y sigue siendo muy positiva. Para la consecución del objetivo de reducir la siniestralidad vial, la Administración necesita de la colaboración de la sociedad civil y cuantos más actores estén implicados y alineados en este objetivo, más impacto tendrán sobre la sociedad los mensajes en materia de seguridad vial. En este sentido, el RAC Vasco Navarro es un actor importante que colabora activamente mediante la realización de estudios, informes o campañas en favor de la seguridad vial.■

JUSTINIANO REDONDO CONSIDERA QUE "EL SISTEMA DEL PERMISO POR PUNTOS HA RESULTADO CLAVE EN LA PERCEPCIÓN SOCIAL SOBRE EL CONSUMO DE ALCOHOL O DROGAS AL VOLANTE".

CUPRA Formentor

DEPORTIVIDAD Y CONFORT PARA EL DÍA A DÍA



Estamos ante un SUV de estilizada silueta coupé, pero con alma de compacto muy dinámico por su comportamiento deportivo, verdadero ADN de CUPRA.

A nivel de diseño, sus líneas son muy atrevidas y con mucha personalidad. En el frontal, resalta el paragolpes con entradas de aire laterales, la parrilla delantera en negro junto al logo de la marca en color cobre, y un grupo óptico full LED.

Lateralmente, pasos de rueda muy marcados, fuertes líneas desde la parte

delantera hasta la trasera, y una zona posterior bastante deportiva, ayudan mucho a darle un aspecto coupé. Detrás, continúa su agresivo diseño, destacando el grupo óptico LED, que queda unido entre sí por una línea que también se ilumina, el portón del maletero en forma de uve, y un paragolpes en negro brillo. Dentro, resalta por un diseño muy minimalista y con pocos botones físicos. Ofrece dos pantallas, una para el cuadro de instrumentos digital de 10,25", y otra para el sistema de infoen-



tretenimiento de 10". Tras el volante está la instrumentación con la pantalla del Digital Cockpit. Existe la posibilidad de elegir entre seis presentaciones distintas con la tecla de función del volante View. En cuanto a conectividad, incluye compatibilidad con Android Auto y Apple CarPlay, cargador inalámbrico para el teléfono, y el sistema CUPRA Connect, que permite realizar gestiones del vehículo incluso en remoto a través de la aplicación para el móvil. Es muy completo en elementos de seguridad.

La versión menos potente -1.5 TSI de 150 CV- es capaz de proporcionar una conducción muy satisfactoria, y se ofrece con cambio manual o automático DSG.

A la venta desde 280€ al mes, durante 46 meses y 10.000 km/año. Con una entrada de 8.494,56€ (IVA incluido)

Gama SUV de Hyundai

CUATRO MODELOS DISEÑADOS PARA EUROPA CON TODO TIPO DE MOTORIZACIONES



Con etiquetas C, ECO, y 0, está compuesta por cuatro modelos que abarcan todo el espectro dentro de este segmento de mercado.

El BAYON, ofrece un exterior innovador y compacto (4,18 metros), además de un interior espacioso y muy confortable. Cuenta con una pantalla AVN de 10,25" o el sistema Display Audio con pantalla de 8". También está disponible una instrumentación digital configurable de 10,25".

Hay tres opciones gasolina con potencias entre 84 y 120CV. Los de 100 y 120CV pueden añadir tecnología microhíbrida de 48 voltios y obtener la etiqueta ECO. El KONA, algo más de 4 metros, se puede elegir entre tracción delantera o total. Motor de gasolina de 120CV o diésel de 115 o 136 CV, con opción de equipar hibridación ligera de 48 voltios. También un Motor híbrido de 141CV con etiqueta ECO. Hay una versión 100% eléctrica de 136 CV con autonomía

de 289 km, o 204 CV con autonomía de 449 km, y etiqueta Cero. El Kona N, muy deportivo, equipa un motor 2.0 T-GDI turboalimentado de cuatro cilindros, y 280 CV. Más grande, el TUCSON cuenta con un habitáculo configurable y totalmente digital. Todas las funciones del sistema AVN, así como de la calefacción, la ventilación y el aire acondicionado se controlan de manera táctil. Sus motores: 1.6 diésel de 115 CV, y un gasolina de 150. Mild-hybrid de 150 o 180 gasolina y diésel de 136 CV. Versión híbrida de 230 CV. Variante PHEV de 265 CV (gasolina de 180 CV y eléctrico de 90), y una autonomía de más de 50 Km. Con 4,77 metros, el SANTA FE llega a las 7 plazas. Tiene motores diésel de 202 CV, con tracción a dos o a las cuatro ruedas. Una versión híbrida de 230 CV, y un PHEV con 265 CV y autonomía de 58 Km. Todos con 5 años de garantía y distintas formas de compra.

¿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



Peugeot 308 híbrido enchufable

DISEÑO, DEPORTIVIDAD Y ELECTRIFICACIÓN

Este modelo demuestra que la deportividad no está, en absoluto, reñida con la electrificación. Excelentes prestaciones y placer de conducción resaltan junto a unos consumos ajustados. La atrevida verticalidad de la parrilla pronunciada se prolonga con un largo capó y sus llamativos "colmillos" delanteros para los faros diurnos; el perfil elegante y fluido revela sus líneas atléticas; la parte trasera es musculosa y poderosa con los pilotos traseros en forma de tres garras. Su habitáculo destaca por diseño, despliegue tecnológico y sensación de calidad percibida. El cuadro de instrumentos i-Cockpit ofrece instrumentación digital 3D, personalizable. El sistema multimedia, se llama Peugeot i-Connect y se maneja a través de una pantalla táctil de 10". Ofrece dos híbridos enchufables: Hybrid 180 e Hybrid 225, de 180 y 224 CV respectivamente. En ambos modelos, la batería es de 12,4 kWh, homologando 60 km de autonomía eléctrica. El 308 Hybrid 225, 59 km. El motor eléctrico está integrado en la caja de cambios automática EAT8.

El Peugeot 308 5P Hybrid 180e EAT8 sale por 35.830€, o 250€ al mes a través de renting.

Nuevo Opel Astra

UNA NUEVA GENERACIÓN ATREVIDA Y TAMBIÉN ELECTRIFICADA

El compacto alemán se renueva con una completa oferta mecánica y con versiones híbridas enchufables. Es un compacto que se caracteriza por el lenguaje de diseño Opel Vizor, más dinámico, con su característico frontal con una pieza de color negro brillante que se extiende a lo ancho de toda la zona delantera y que también integra, a la perfección, tecnologías como los faros delanteros muy finos y opcionales Intelli-Lux LED, la cámara frontal y sistemas de radar del sistema Intelli-Drive, y las cuatro cámaras perimetrales del sistema Intelli-Vision. En la parte trasera, vuelve a "aparecer" el Opel Compass con el Blitz montado en el centro, la luz de freno situada en lo alto y alineada verticalmente, y las luces traseras (LED de bajo consumo). Dentro destaca una instrumentación inédita, totalmente digital PurePanel, con superficies totalmente acristaladas que incluyen dos pantallas panorámicas en formato horizontal de 10" orientadas al conductor que ofrecen la información

necesaria de forma sencilla e intuitiva. Tiene mecánicas convencionales de gasolina: 1.2 T de 110 CV, y el 1.2 T de 130 CV, y gasóleo: 1.5 de 130 CV. También híbrida enchufable: Hybrid 180 de 180 CV, y la Hybrid 225 de 225 CV de potencia combinada. El precio, ofrece una cuota de 230€/mes, tanto versión térmica como Hybrid.



Jeep Gladiator

PODEROSO PICK-UP DIÉSEL

Con tracción 4x4, y un poderoso propulsor diésel de 264 CV -asociado a una caja de cambio automática de 8 relaciones-, es el miembro de este segmento más potente del mercado nacional. Rozando los 5,60 metros de largo, al principio asusta realizar cualquier maniobra con él ya que destaca su plataforma de carga, el gran parachoques delantero o los sobresalientes pasos de rueda. Prestacionalmente, sus cifras son de vértigo: 8,6 segundos de 0 a 100 km/h y 177 km/h de velocidad máxima. Por carretera muestra un excepcional aplomo, la dirección es bastante precisa, y muy buena estabilidad. Excepto en zonas muy trialeras, su conducción off road le permite pasar por lugares insospechados dada su eficacia, eso sí, tiene que caber. Desde 72.000€.



MINI Untamed

TODO UN 'PREMIUM' AVENTURERO

El MINI Cooper S Countryman ALL4 aprovecha al máximo su capacidad fuera de las carreteras. Con la ayuda del espacio para dormir montado en el techo, este modelo se convierte en una caravana a la moda y muy versátil. Para el descanso, la tienda de techo AUTOHOME ofrece el lugar perfecto. La caja pesa 58 kilos y mide 210 x 130 centímetros. La altura interior del alojamiento móvil es de 94 centímetros. Su montaje es fácil: se desbloquea la caja por delante y por detrás, y los resortes de gas a presión abren la solapa. La tienda se sube a través de una escalera plegable de aluminio. Cuenta luz LED para la visión nocturna.



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

HYUNDAI BAYON

SUV urbano, práctico, amplio y muy seguro

CONCEBIDO COMO UN SUV EN EL SEGMENTO B, EL BAYON ES EL ÚLTIMO Y MÁS PEQUEÑO MIEMBRO DE LA CRECIENTE FAMILIA DE SUVs DE HYUNDAI. DESTACAN UN EXTERIOR COMPACTO, UN INTERIOR ESPACIOSO Y MUCHO EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD Y CONECTIVIDAD. ADEMÁS, DEMOCRATIZA LA TECNOLOGÍA PUNTERA AL PONERLA AL ALCANCE DE TODOS LOS CONDUCTORES.



El BAYON se distingue por sus fuertes rasgos estilísticos. Forma parte de la identidad de diseño 'Sensuous Sportiness' de la marca, definida por la armonía entre proporción, arquitectura, estilo y tecnología. Su imagen puede calificarse de original y atrevida. En el frontal se emplean faros divididos, con los principales en forma de flecha, y se recurre a una gran parrilla trapezoidal. En la zaga, los pilotos también reproducen flechas y están unidos por una fina tira luminosa, que separa la luneta trasera de un marco de color negro, con el logotipo integrado.

Interior familiar

En el interior, el salpicadero recuerda claramente al del i20, con un diseño y disposición de componentes semejantes. Así, nos encontramos con una pantalla central flotante de 10,25", desde la que se gobierna un sistema de infoentretenimiento compatible con Android Auto y Apple CarPlay. No faltan ni una instrumentación digital, también de 10,25" y configurable, ni mandos convencionales para la climatización, que reducen las distracciones al volante. Pero más allá de este sabor tecnológico, hay que destacar el espacio que

ofrecen todas las plazas interiores, verdaderamente cómodas. También la capacidad del maletero destaca entre los SUV urbanos: de 411 a 1.205 litros, en función de la posición de la segunda fila de asientos.

Como en el i20, el BAYON cuenta con asistentes a la conducción que se ofrecen en el sistema SmartSense, como el mantenimiento activo del carril, el control del ángulo muerto y, naturalmente, la frenada automática de emergencia. Pero el dispositivo más interesante quizás sea el control de crucero inteligente, que trabaja juntamente con el sistema de nave-

1. EN LA PARTE TRASERA LOS PILOTOS REPRODUCEN FLECHAS Y ESTÁN UNIDOS POR UNA FINA TIRA LUMINOSA, QUE LOS SEPARA DE LA LUNETETA. **2. EN SU FRONTAL** EMPLEA FAROS DIVIDIDOS, CON LOS PRINCIPALES EN FORMA DE FLECHA. **3. LA ALTURA SOBRE EL SUELO** LE PERMITE CIERTAS 'AVENTURAS' POR CAMINOS DE TIERRA. **4. LA GAMA DE MOTORES** SE COMPONE ÚNICAMENTE DE PROPULSORES DE GASOLINA; LA MAYORÍA DE ELLOS, ELECTRIFICADOS.



2



3



4

Máxima conectividad



El BAYON también equipa la última actualización de Hyundai Bluelink, lo que significa que los usuarios pueden beneficiarse de los servicios de coche conectado de última generación de la marca. La última versión de Bluelink incluye servicios como rutas conectadas y una nueva función de perfil de usuario. La principal novedad de esta generación es la integración del calendario, que permita al conductor sincronizar su calendario de Google o Apple en el sistema de infoentretenimiento del vehículo. Si la cita añadida en el calendario incluye una dirección, se puede importar directamente en el sistema de navegación del vehículo. Asimismo, los clientes pueden localizar, bloquear y desbloquear el coche a distancia mediante la aplicación Bluelink, o comprobar información del vehículo como el mantenimiento necesario o el nivel de combustible.

gación y es capaz de adaptar automáticamente la velocidad a la curva que se va a afrontar.

Propulsores con hibridación

La gama de motores se compone únicamente de motores de gasolina, la mayoría de ellos electrificados. La mecánica de acceso es la 1.2 MPi atmosférica, que entrega 84 CV y se combina con una caja manual de cinco velocidades. Los otros dos propulsores son los 1.0 T-GDi de 100 y 120 CV. El primero podrá escogerse con un sistema de

hibridación ligera, mientras que el segundo solo se comercializará con tecnología 'mild-hybrid'. Ambos disponen de la caja manual inteligente iMT6 de seis marchas o la transmisión automática de doble embrague DCT de siete relaciones. La caja iMT6 cuenta con un embrague controlado electrónicamente, sin conexión por cable, lo que permite la conducción a vela como en los coches automáticos y contribuye al ahorro de combustible. El precio de la gama del Hyundai BAYON empieza en 14.190 euros. **I**



EL CLUB DEL AUTOMOVILISTA

Ser socio del RACVN, más de lo que se imagina

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

1

TENDRÁ UN MECÁNICO A SU SERVICIO LAS 24 HORAS

Tanto si se encuentra en su ciudad como en cualquier carretera de Europa, tendrá asistencia mecánica de urgencia a todas horas y todos los días. Y un equipo de mecánicos expertos a su servicio telefónicamente para resolver cualquier duda. **Porque ser del RACVN es tener un taller cerca todos los días.**

2

REPARAMOS SU VEHÍCULO ESTÉ DONDE ESTÉ

Siempre que podamos, repararemos su vehículo en el acto para que pueda seguir su camino. Con la nueva 'app' de geolocalización puede realizar el seguimiento del coche-taller. Si la reparación es más compleja, llevaremos su vehículo al taller más cercano, le acercaremos a su domicilio o le ofreceremos un hotel y vehículo de sustitución. **Porque con el RACVN las reparaciones no se hacen esperar.**

3

DISPONDRÁ DE UN EQUIPO MÉDICO EN TODO EL MUNDO

En cualquier viaje tendrá siempre a su servicio un equipo médico profesional para atenderle. En caso de enfermedad o accidente, el Club cubre los gastos sanitarios y la posible repatriación. Además, Médico de Guardia las 24 h del día para consultar dudas médicas. **Nuevos límites en Asistencia Sanitaria en el extranjero: hasta 30.000 euros para socios senior o travel.**

4

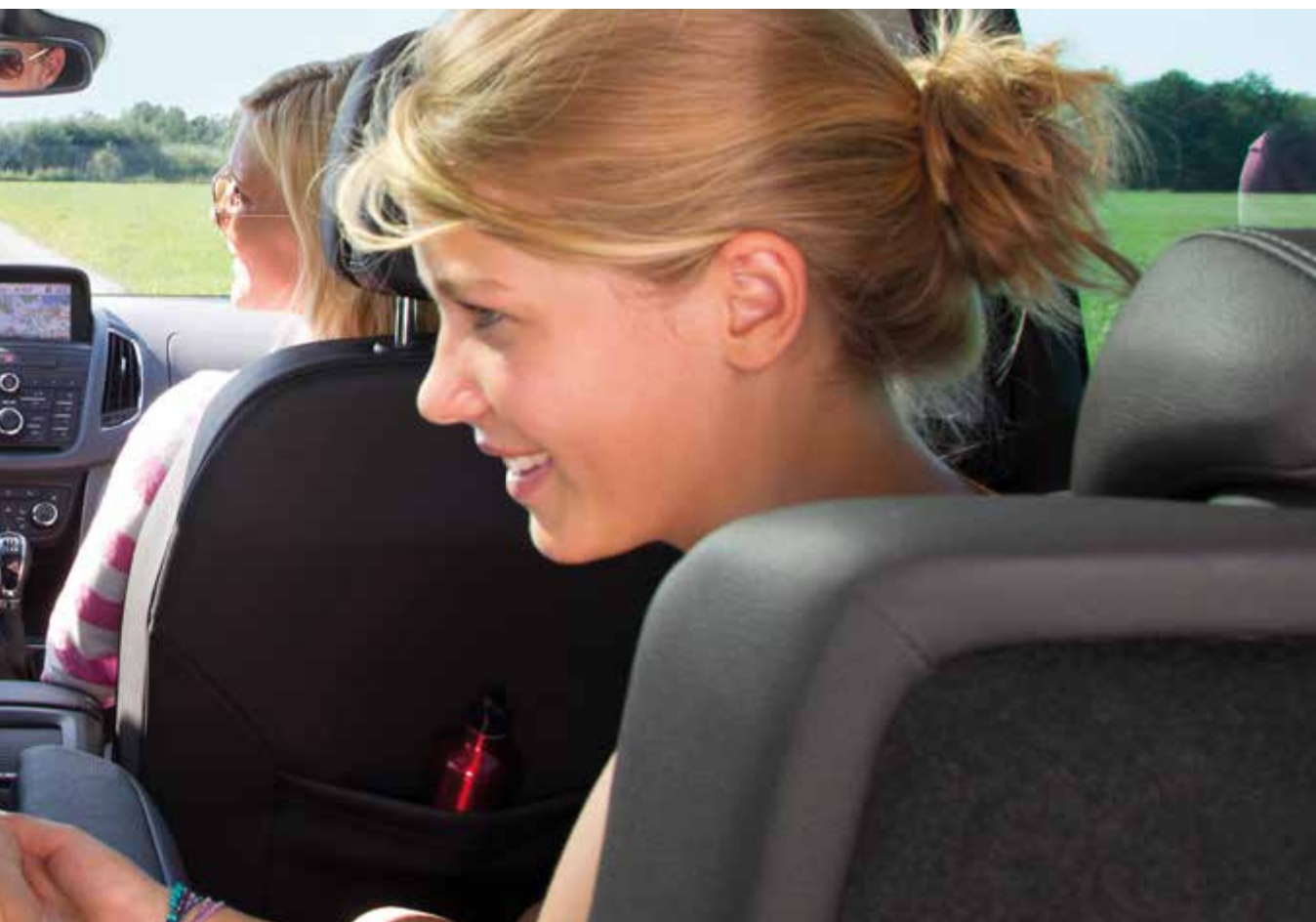
RESOLVEMOS LOS PROBLEMAS DE SU HOGAR

En casa siempre surgen imprevistos que no sabemos cómo resolver. Con el RACVN, encontrar soluciones rápidas y eficaces a las incidencias es muy fácil. Cerrajereros, fontaneros, carpinteros... Servicios de urgencias las 24 horas del día. **Para que nada interfiera en su vida cotidiana.**

5

USTED VIAJA TRANQUILO, SUS HIJOS TAMBIÉN

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



6

LA PROTECCIÓN MÁS COMPLETA EN SU ESTANCIA EN LA NIEVE

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

Disfrute del esquí con tranquilidad.

7

DEFENDEMOS SUS DERECHOS COMO CONDUCTOR

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

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

8

LE AYUDAMOS A ESCOGER EL MEJOR SEGURO

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

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

9

GESTIONAMOS LOS TRÁMITES RELACIONADOS CON EL VEHÍCULO

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

Ahorre tiempo y preocupaciones con la Gestoría del Club.

10

UN EQUIPO DE PROFESIONALES, 24 H A SU LADO

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

RACVN, un club muy cercano.

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

ETXENAUZIA Y ARRIETA, VENCEDORES EN LA TRAVESÍA DON BOSCO 2022

Una temporada más, la prueba resultó muy disputada

EL MAL TIEMPO NO DESLUCIÓ LA XII TRAVESÍA DON BOSCO, QUE ADECUÓ SU FORMATO PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD FRENTE AL CORONAVIRUS Y REUNIÓ A UN CENTENAR DE VEHÍCULOS CLÁSICOS EL PASADO 2 DE ABRIL. EL PÚBLICO RESPONDIÓ Y ACUDIÓ AL INSTITUTO DE ERRETERIA A CONTEMPLAR LOS CLÁSICOS EN UNA JORNADA FESTIVA. POR REDACCIÓN RACVN.



Clasificación por clases y premios a la elegancia

Manuel Hernández y Roberto Mateos se hicieron con el premio en la clase F (matriculados hasta el 31/12/1969), con un Volvo 142S de 1969 (160,7 puntos). Iñaki Etxenausia y Julen Arrieta hicieron lo propio en la clase G (matriculados hasta el 31/12/1969) con su Ford Escort Mk2 de 1977 (90 puntos). En la clase H (matriculados hasta el 31/12/1989) el premio fue para los segundos en la clasificación general, Igor Amado y Unai Muro con su Ford Fiesta 1.4S de 1988 (137,4 puntos). Juan Luis Echeverría y Gabriel Vidaurre vencieron en la clase I (matriculados hasta el 2/04/1997), con 189,5 puntos. Iban Rojo y Ricardo Diez (Renault 5 GT turbo 1988) recibieron el premio correspondiente al curso de regularidad que impartió la organización de la prueba unas semanas antes. La organización también otorgó el primer premio a la elegancia a Enrique Navarrete que, venido desde Lleida, participó por primera vez en la Travesía Don Bosco con un flamante Porsche 356 Pre-A de 1954. El segundo premio en esta categoría fue para Sebastián Redondo con su imponente Opel GT de 1969.

La XII Travesía Don Bosco, organizada por el CIFP Don Bosco LHII y el RAC Vasco Navarro, transcurrió según lo previsto y la meteorología dio un respiro tanto a participantes como al público. Pese a ser la primera edición que se celebraba en primavera, un tiempo invernal acompañó a los participantes durante buena parte de la prueba. Viento, aguanieve y lluvia marcaron el inicio de la jornada, aunque según se acercaba la hora de la salida comenzó a salir el sol. Finalmente, el cielo dio un respiro y la prueba se pudo realizar en su totalidad sin precipitaciones y sin incidencias.

Clasificación general

El rally, con seis tramos regulados, resultó muy disputado y no se decidió hasta después del parón para comer. La parada en el ecuador de la competición supuso un punto de inflexión y la prueba se decidió en su segunda mitad, cuando el paisaje cambió drásticamente... Los participantes pudie-

ron completar el recorrido por carreteras guipuzcoanas y navarras y llegaron a atravesar paisajes cubiertos de nieve, que recordaron pruebas como el legendario Rally Monte Carlo.

Iñaki Etxenausia y Julen Arrieta se proclamaron vencedores con su Ford Escort Mk2 de 1977, marcando un total de 90 puntos. Además, consiguieron el primer premio en la categoría G (coches matriculados hasta el 31 de diciembre de 1979). En segunda posición se clasificó el equipo cántabro formado por Francisco Benavente y Pilar Iglesias con un Porsche 911SC de 1979 (104,4 puntos). El podio lo completaron Igor Amado y Unai Muro con un Ford Fiesta 1.4S de 1988 (137,4 puntos). Cabe destacar también la evolución del equipo formado por Alfonso Aguinaga y Edurne Lekuona (Opel Kadett GSI 16v de 1981), que decantándose por participar en la modalidad de media de velocidad baja, empezaron muy fuertes y lideraron la prueba durante los tres primeros tramos. ■

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**

X RALLYE LEA-ARTIBAI

Los vigentes campeones ya puntúan

LA SEGUNDA PRUEBA DEL **CAMPEONATO VASCO DE RALLYES RAC VASCO NAVARRO** TUVO LUGAR LOS DÍAS 29 Y 30 ABRIL EN LA COMARCA VIZCAÍNA DE LEA ARTIBAI. EL VIGENTE EQUIPO CAMPEÓN DE LA COPA, FORMADO POR IORITZ ODIAGA E IKER MINTEGIA (RENAULT MEGANE), SE HIZO CON LA VICTORIA TRAS SER EL MÁS RÁPIDO EN SEIS DE LOS DOCE TRAMOS CRONOMETRADOS. TEXTO J.I. VIEDMA FOTOS: ANDER ZELAIA



El X Rallye Lea-Artibai contó con la singularidad de celebrar su primera etapa el viernes por la tarde, con lo que las dos últimas pasadas a los tramos cronometrados fue de noche. La prueba constó de seis tramos, que se pasaron en dos ocasiones cada uno: Markina-Xemein/Alesti (4,60 km), Munitibar/Ziortza-Bolibar (7,01 km), Ondarroa/Mendexa-Lekeitio (10,87 km), Gizaburuaga/Ispaster (6,74 km), Etxebarría/Elgoibar (10,70 km), y Eibar/Etxebarria (11,83 km). En total, 281,79 kilómetros, de los que 102,60 fueron cronometrados (36,49%). Tomaron la salida un total de 54 equipos, de los que 33 finalizaron la prueba

La jornada de viernes terminó con Odiaga-Mintegia encabezando la clasificación con una ventaja de medio minuto sobre Mikel Bilbao y Aitor Rocha (Mitsubishi Lancer EVO V). El tercer equipo en discordia fue el formado por Gorka Aginaga-Ignacio Fondado (Peugeot 208 Rally4). La segunda etapa comenzó con el dominio de los ganadores de la jornada precedente, mientras que, en la segunda especial, Bilbao-Rocha recortaron tiempo. En la segunda pasada por los mismos tramos se repitieron las posiciones y se llegó al reagrupamiento con una ventaja de 20 segundos a favor del equipo Odiaga-Mintegia. Por detrás, en la se-

gunda y tercera posición, seguían los mismos equipos que al final de la etapa anterior. De los cuatro tramos finales de la prueba, Arkaitz y Oihane Uranga (Peugeot 208 Rally2) vencieron en tres, los que les permitió remontar posiciones de cara a la clasificación final.

Después de los 281 kilómetros totales del rally y tras ganar seis de los doce tramos, Ioritz Odiaga e Iker Mintegia se hicieron con la victoria al aventajar a Mikel Bilbao y Aitor Rocha en 1 minuto y 14 segundos. En tercera posición, Gorka Aginaga e Ignacio Fondado acabaron a 1 minuto y 27 segundos de los vencedores. ■

II RALLYE DE TIERRA DE MURCHANTE

Gabriel Jiménez y Xabier Irurtzun comienzan mandando

VENCEDORES DEL TROFEO JUNIOR EN SU PRIMERA PARTICIPACIÓN, GABRIEL JIMÉNEZ Y XABIER IRURTZUN FUERON LOS MÁS RÁPIDOS DE LA COPA RACVN DE RALLYES DE TIERRA EN LA SEGUNDA EDICIÓN DEL RALLYE DE MURCHANTE (14 DE MAYO).



Era la primera carrera de este año y todos los participantes de la Copa RACVN la afrontaron con especiales ganas para empezar a competir. Participaron un total de 38 equipos, prácticamente la totalidad de los 40 inscritos en la Copa de este año, de los que 32 llegaron a meta. La prueba se organizó en torno a una etapa con dos tramos (de 12,3 km y 9,1 km) que se repetían tres veces, de lo que resultaban seis pasadas y un total de 64,2 km de recorrido puntuable.

Meteorología cambiante

El calor y, en los dos últimos tramos del día, la lluvia fueron los protagonistas del día, junto al buen hacer y puesta a punto de los vehículos de los equi-

pos inscritos. La prueba finalizó con el equipo Jiménez-Irurtzun en el cajón más alto del podio, seguidos de los Unais Álvarez, que demostraron su regularidad y elevado ritmo, y si consiguen mantenerse libres de percances... son serios candidatos al título en 2022. El último cajón fue para los vigentes campeones de la Copa RACVN, Raúl Pérez y Nagore Yáñez, que supieron "nadar y guardar la ropa" y obtener un resultado muy valioso en una carrera en la que no estuvieron libres de problemas mecánicos. El resultado les permite no quedar rezagados al título, como les ha ocurrido a otros aspirantes, e intentar alcanzar el logro nunca conseguido en esta competición: revalidar título. También contentos acabaron Ekaitz y Mikel Kortaxa-

rena, que marcaron el mejor tiempo en el último tramo del rally (otorga 5 puntos extras al ganador).

Los junior, muy rápidos

La categoría Junior se va afianzando y, en esta ocasión, cuatro pilotos luchan por conseguir el premio final: poder disputar, a gastos pagados, una carrera a bordo de un vehículo de mayores prestaciones al de la Copa que les permita demostrar toda su valía. Iker Etxeberria, copilotado por Miguel Narváez, subió a lo más alto del podio en el primer asalto. Aunque no debe descuidarse porque la temporada es larga. Como ya es norma, los verificadores de Don Bosco DBK y de I+D Motorsport se emplearon a fondo por velar por la igualdad entre monturas.

XIII RALLYE BIDASOA

Lasa y Martiarena pueden con todo y con todos

EL DÍA 2 DE ABRIL ARRANCÓ LA TEMPORADA DEL **CAMPEONATO VASCO DE RALLYES RACVN**, CON LA DISPUTA DE LA 13ª EDICIÓN DEL RALLYE BIDASOA. JOSEBA LASA Y MAITANE MARTIARENA (BMW M3) MANDARON EN LA PRUEBA DESDE EL PRIMER TRAMO. TEXTO J.I. VIEDMA FOTOS: ANDER ZELAIA.



La meteorología tuvo un protagonismo muy importante en la celebración de la prueba: mucha agua, un poco de nieve (en el tramo de Castillo del Inglés) y, más tarde, sol. Los 77 equipos inscritos tenían por delante una jornada verdaderamente complicada, con tres tramos y siete especiales cronometradas: dos pasadas al Castillo del Inglés (14,03 kms), otras dos a San Marcial (4,46 kms) y tres a Jaizkibel (14,76 kms). Un total de 196,76 kilómetros, de los que 81,26 kms fueron cronometrados (un 30,2%), por trazados míticos de la comarca del Bidasoa. Una muestra de la dureza de la prueba fue que abandonaron 35 de los competidores que partieron

de Hondarribia. Pese al mal tiempo al inicio de la competición, cabe destacar que muchos aficionados se animaron a seguir la prueba.

Liderazgo de inicio a fin Joseba Lasa y Maitane Martiarena (BMW M3) iniciaron la carrera con el mejor tiempo en el primer tramo del día (Castillo del Inglés), con una meteorología adversa para su montura. No abandonaron ese primer puesto hasta finalizada la prueba, demostrando una excelente mentalidad de victoria y una perfecta puesta a punto del coche.

El segundo equipo clasificado, formado por Joseba Beola y José Luis Iratzoki (Mitsubishi Lancer EVO X),

intentó alcanzarles durante toda la carrera, pero no pudieron recortar la ventaja a pesar de haber rodado muy fuerte y ganar los dos últimos tramos de Jaizkibel.

La tercera posición en el podio fue para el equipo formado por Gorka Antxustegi y Xabat Urresti (Citroën AX), que demostraron estar en forma y confirmaron su firme propósito de mejorar el segundo puesto en el Campeonato de Euskadi de Rallyes RAC Vasco Navarro que consiguieron la temporada pasada. La prueba también fue puntuable para el Campeonato Vasco de Regularidad Sport y contó con una categoría *Legend* de exhibición (no competitiva). ■



“Es de admirar la implicación del RACVN en el apoyo al automovilismo deportivo”

EL PASADO AÑO, **JOSÉ ANTONIO ‘COHETE’ SUÁREZ MIRANDA** (PRAVIA, ASTURIAS, 1990) SE PROCLAMÓ VENCEDOR DEL SUPERCAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES (S-CER) CON MUCHA SOLVENCIA. PARTICIPA CON EL GRUPO RECALVI A LOS MANDOS DE UN SKODA FABIA RALLY2 EVO. EL INICIO DE 2022 NO HA SIDO EL MEJOR. POR J. IGNACIO VIEDMA.

J. Ignacio Viedma. ¿Qué es el Supercampeonato de España de Rallyes (S-CER)?

J. Antonio Suárez. Está en marcha desde 2019 y es un campeonato de carácter mixto; es decir, combina pruebas sobre asfalto (puntuables para el CERA) y pruebas sobre tierra (puntuables para el CERT). Nació por iniciativa de la RFEDA para potenciar que los pilotos dominen ambas superficies, ya que en España somos tradicionalmente más especialistas sobre el asfalto. Se trata, de alguna manera, de estar más y mejor preparados de cara al salto a competiciones internacionales, como el mismo WRC. Esta temporada, el Supercampeonato consta de 10 pruebas, de las que seis son de asfalto, tres son de tierra y se cierra con el rallyshow de fin de temporada en el circuito del Jarama.

J.I.V. Le sobraron cuatro carreras el pasado año para ser campeón. Mucho margen, ¿no?

J.A.S. Quizás pueda parecerlo, pero hubo mucha pelea. Nos salió un año perfecto ya que tuvimos más aciertos que los rivales y cometimos menos errores que ellos. Todo fue bien, estuvimos muy centrados y el

equipo estuvo a gran altura. Este año no hemos comenzado muy bien, por diferentes motivos, y vamos a ver si encauzamos las cosas. Será un año de pelea dura.

J.I.V. Empezó muy pronto y, ya en su época en karts, le apodaron ‘Cohete’. ¿Tan rápido era?

J.A.S. Sobre los nueve años empecé en los karts -mi padre me inició en esto, ya que siempre estaba arriba y abajo con los coches-, y lo de ‘cohete’ me viene, además de que se me daba bien, por accidentes y que a veces salía volando.

J.I.V. ¿Cómo ve el papel del RAC Vasco Navarro en la promoción del automovilismo?

J.A.S. Siempre se ha hablado muy bien de su labor; lógicamente, dentro de sus posibilidades. Por ejemplo, la Copa de Rallyes de Tierra de Navarra me parece un gran acierto para que, con costes muy bajos, la gente pueda empezar a correr en una superficie que no se practica mucho. De hecho, tengo un amigo que corre de copiloto en ese certamen. También me parece importante el apoyo al Campeonato Vasco de Rallyes de asfalto. Animo al RACVN a que siga por este camino.■

FUE SUBCAMPEÓN DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES DE ASFALTO EN 2020, QUEDÁNDOSE A UN SOLO PUNTO DE PROCLAMARSE VENCEDOR EN LA ÚLTIMA PRUEBA. ANTERIORMENTE, HA FUE CAMPEÓN DE ESPAÑA DE RALLYES DE TIERRA EN 2017, GANADOR DE LA VOLANT PEUGEOT DE FRANCIA EN 2015, SUBCAMPEÓN DE LA ACADEMIA WRC EN 2012 Y SUBCAMPEÓN DE ASTURIAS EN 2010.

CUARTA EDICIÓN DEL CURSO

Los copilotos se preparan a conciencia para las carreras

EL CIRCUITO DE NAVARRA ACOGIÓ EL PASADO 9 DE ABRIL EL CURSO DE NOTAS Y COPILOTO, QUE ORGANIZA EL RAC VASCO NAVARRO POCO TIEMPO ANTES DEL INICIO DE LA TEMPORADA AUTOMOVILÍSTICA. HAY QUE RESEÑAR QUE YA SON 40 LOS EQUIPOS INSCRITOS EN LA OCTAVA EDICIÓN DE LA COPA RACVN DE RALLIES DE TIERRA DE NAVARRA. POR JUAN IGNACIO VIEDMA. FOTOS: FOTOMOTOR



Con una asistencia que rondó las 30 personas, las instalaciones del Circuito de Navarra abrieron sus puertas para albergar la parte teórica del curso. La formación dio comienzo a las 9:30 horas, con la entrega del material a los alumnos, y tras una breve parada para comer continuó en la sesión de tarde hasta las 17 horas. Sin duda, esta formación contribuye en gran medida a que la Copa RACVN sea considerada la mejor escuela para todos aquellos que se inician en el mundo de los rallies. Nadie pone en duda que sentar las bases de un sistema de notas adecuado, y explicar al detalle todo lo que tiene que hacer un copiloto dentro de la propia carrera, es el complemento ideal que necesitan todos aquellos pilotos y copilotos que eligen esta especialidad de los rallies de tierra. Antes de la jornada, los equipos inscritos tuvieron acceso a una completa formación a través de la página web de la Copa, que abarca todo aquello que de-

ben saber para competir. Este curso 'online' que aprovecha las posibilidades que ofrece la tecnología actual para practicar situaciones reales a través de la simulación de una carrera.

Profesores competentes

Los formadores sobre el sistema de notas fueron los pilotos Igor Izagirre y Aitor Zubillaga, mientras que el capítulo de copilotos corrió a cargo de Nacho Manero. Todos ellos, con amplia experiencia en competición a nivel nacional. Hay que reseñar las importantes aportaciones de colaboradores como Fotomotor, cronometradores de las pruebas de la Copa, que explicaron al detalle el funcionamiento de los controles horarios y el carné de ruta; Isaías Martín, que explicó su experiencia en materia de seguridad como director de carrera; y Pablo Basaldua y Xabier Arzamendi, que en representación del RACVN dieron su punto de vista de todas aquellas áreas de la mo-

dalidad de rallies en las que les ha tocado participar.

Después de la jornada de mañana, en la que expusieron y explicaron a fondo diferentes sistemas de notas y las labores más importantes del copiloto, los equipos pusieron en práctica lo aprendido en un simulacro real de tramo de enlace y pasada de reconocimientos, en el que fueron asesorados de manera personalizada.

Algunos de los aspectos más relevantes tratados en el curso fueron: detallar en qué consiste un rally y cómo se debe actuar en los controles horarios; cómo utilizar el 'road book' o los reglamentos; ofrecer a los equipos un sistema de notas que sirva como punto de partida y explicación sobre cómo tomarlas; o el simulacro de la parte correspondiente a los tramos de enlace en un rally con controles horarios y siguiendo un recorrido por las proximidades del circuito con un 'road book' preparado para la ocasión. ■

XLIV SUBIDA A JAIZKIBEL

La mítica Subida Automovilística vuelve en septiembre



SE ESTÁN DANDO LOS PASOS PARA QUE LA NUEVA EDICIÓN DE LA SUBIDA A JAIZKIBEL (17 Y 18 DE SEPTIEMBRE) SEA LA MÁS ESPECTACULAR DE LAS REALIZADAS HASTA LA FECHA.

No nos confundimos mucho si decimos que la subida al monte Jaizkibel es una de las pruebas automovilísticas con mayor solera en nuestra zona. La prueba ha pasado por un sinfín de avatares –valedera para diferentes campeonatos, con mayor o menor recorrido, etc.– desde la primera ascensión a mediados de la década de 1960. En la actualidad, la subida está confeccionada como sigue: dos jornadas (sábado y domingo); la primera con las verificaciones por la tarde y la segunda con las dos mangas de carrera, además de los entrenamientos oficiales. La salida se ubica en el punto kilométrico 1,45 y la llegada, en el punto 6,92. La distancia total es de 5,466 km, con un desnivel de 360 metros y una pendiente media de 6,6%.

Todos los aficionados al mundo del motor conocen la gran vinculación que tiene la Subida a Jaizkibel con el RAC Vasco Navarro. La primera prueba se celebró en 1967 y cuatro ediciones más tarde se convirtió en valedera para el Campeonato de España. En la década de 1980 fue puntuable para dicho Campeonato de Montaña y en la etapa de 1991 a 2000 también puntuó para el Campeonato Europeo de la especialidad. Tras varios años sin estar presente en la prueba, el RACVN volvió en 2018 a la Subida a Jaizkibel como coorganizador, junto con la Escudería Jaizkibel.

Recordamos que la edición pasada fue ganada por Joseba Iraola con su Norma NP01, con un tiempo de 2'23"389 milésimas.

Por fin, todos juntos en la entrega de premios



Tras dos años sin poder celebrarse la gala de entrega de premios de los campeonatos que organiza la Federación Vasca de Automovilismo, por razones obvias, la cita sirvió para reconocer y felicitar a todos los que demostraron su valía en 2020 y 2021.

Además, supuso el reencuentro entre los participantes en todas las pruebas de las distintas especialidades, donde se comentó la



actualidad del mundo del motor deportivo, las posibilidades de cada uno de seguir participando, o posibles cambios de campeonatos. No obstante, hay que reconocer que todos y cada uno de los presentes, hayan obtenido o no alguna recompensa, son unos campeones. En la gala el responsable de la oficina del RACVN de Álava, Venancio Oguesta, hizo entrega de los mismos.



RALLYE DE TIERRA RACVN – CIRCUITO DE NAVARRA

Reinicio de la competición en un entorno de lujo

EL 1 Y 2 DE OCTUBRE VUELVE, CON MÁS FUERZA QUE NUNCA, UNA DE LAS PRUEBAS QUE MEJOR HA REPRESENTADO A NAVARRA EN EL PANORAMA AUTOMOVILÍSTICO A NIVEL NACIONAL: EL RALLYE DE TIERRA RACVN – CIRCUITO DE NAVARRA.

Tras el parón de más de un año en las competiciones automovilísticas motivado por la situación pandémica, la sexta edición de la prestigiosa prueba pretende dar continuidad a las cinco ediciones consecutivas que organizó el Circuito de Navarra entre 2015 y 2019 y tiene el objetivo de volver a ser el referente en este tipo de competición.

Sin duda, dicho objetivo se logrará teniendo en cuenta el valor añadido que ofrece una instalación como el Circuito de Navarra en Los Arcos.

Por sus instalaciones y servicios de altísimo nivel, es el mejor lugar para albergar gran parte de los actos de una carrera deportiva de estas características. Las verificaciones técnicas se realizarán la tarde del sábado 1, con los habituales controles para certificar que todos los vehículos que van a tomar la salida en la carrera cumplen con el reglamento de la prueba a nivel técnico y cuentan con las medidas de seguridad exigidas para participar en un rallye de estas características. Esa misma tarde, los participantes tendrán la oportunidad de recorrer una vez los tramos cronometrados y tomar notas de cara a la carrera, que se celebrará el día siguiente. La prueba se compone de tres bucles (dos tramos cronometrados en cada bucle), cada uno de los cuales acabará nuevamente en el parque de asistencia.

TALENTO Y VALENTÍA, A RAUDALES; PRUDENCIA Y BUEN JUICIO, ESCASOS

'El ranita', una historia de pundonor y determinación

3 DE FEBRERO DE 1973. CIRCUITO URBANO DEL PARQUE DE ZARAGOZA. DURANTE LA CELEBRACIÓN DEL PREMIO INTERNACIONAL FIESTAS DEL PILAR SE ESPERABA, JUNTO A ÁNGEL NIETO, A SU BUEN AMIGO FERNANDO GONZÁLEZ DE NICOLÁS, 'EL RANITA', POR SU GRAN HABILIDAD PARA PILOTAR BAJO LA LLUVIA. POR RAFAMARRODÁY JUAN MANUEL LÓPEZ



Fernando no pudo llegar a su destino por un grave accidente poco antes de llegar a Calatayud. Salvó la vida milagrosamente, pero las consecuencias fueron devastadoras, ya que perdió el riñón izquierdo y el bazo. Sin embargo, lo más le dolió fue que la Federación Española de Motociclismo le retirara la licencia para competir a nivel profesional por no considerarlo apto físicamente.

Fernández de Nicolás, heredero natural de Ángel Nieto, sufrió un doloroso revés. De origen humilde, el popular barrio madrileño de Vallecas fue testigo de sus primeras carreras clandestinas a lomos de su Ossa. No obstante, sus vidas profesionales fueron completamente dispares. Mientras Nieto no paraba de batir récords a lomos de su Derbi oficial, "El ranita" participaba en las carreras después de recorrer miles de kilómetros y dormir en una furgoneta junto a su amigo del alma y también piloto Carlos de San Antonio (1950-2019), "El trompa". Finalmente, y si conseguía llegar sin mayores con-

tratiempos a su destino, se asomaba al paddock con una motocicleta con piezas construidas por él mismo en un taller llamado El Quemahierros.

De nuevo en la competición

En 1979 las autoridades le permitieron volver a competir. No obstante, el infortunio volvió a cebarse con "El ranita" y el 19 de agosto sufrió otra gravísima caída en el Gran Premio de Checoslovaquia y, de nuevo, una intervención quirúrgica a vida o muerte. La lógica invitaba a pensar que su trayectoria había finalizado y que su carácter se atemperaría... ¡Error!

Talento y valentía, a raudales; prudencia y buen juicio, escasos. El 31 de marzo de 1981 no se le ocurrió nada mejor que atracar una sucursal del Banco de Valencia en pleno barrio de Salamanca, ¡a cara descubierta! Detenido por la policía y encarcelado en la prisión de Carabanchel, llegó a organizar una carrera de minimotos en el interior de la cárcel.

Después de cumplir la pena, compitió

entre 1985 y 1990 y, aunque finalizó un reducido número de carreras, logró un hito que aún perdura: Fernández de Nicolás es el único hombre que ha pilotado en todas las categorías individuales que en algún momento han formado parte del calendario del Campeonato del Mundo de Motociclismo: 50, 80, 125, 250, 350, 500 y 750 c.c.

Intentó disputar al menos una prueba del Mundial de Sidecars y así formar parte del Libro Guinness de los Récords. Casi lo logra en el Circuito de Valencia, pero a última hora la Federación decidió que los mayores de 55 años no podían participar ni en carreras de superbikes ni de sidecars. Le arreó un puñetazo al organizador del gran premio, lógico en un tío que vendió su sangre para comprar piezas para su Bultaco.

Pero lo que nada ni nadie podrá robarle es la sensación de libertad cuando cabalga su moto. Para Fernando González de Nicolás, eso es simple y llanamente hacer lo que más ama en la vida. ■



PORQUE NOS UNE UNA PASIÓN ESPECIAL

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

ENTRE LOS DOS TENÍA QUE SALIR ALGO IGUAL DE ESPECIAL.



**OFERTA EXCLUSIVA
SOCIOS RACVN**

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



LAGUN ARO



La Provenza, algo más que lavanda

PEQUEÑAS POBLACIONES QUE MANTIENEN EL TRAZADO MEDIEVAL OTEAN EL PAISAJE DESDE LO ALTO. EL VALLE SE VISTE DEL VIOLETA DE LA LAVANDA EN JULIO, PERO TAMBIÉN DE VIÑA Y CEREAL. EL DEPARTAMENTO DE VAUCLUSE ES UNA AMALGAMA DE COLOR Y OLOR. TEXTO Y FOTOS: JORDI BASTART

La Provenza seduce. La lavanda le ha dado fama, pero su floración sólo se produce de mediados de junio a finales de julio, poco tiempo para disfrutar de un paisaje que nos oculta muchos más tesoros. **Orange**, población situada por encima de Avignon, es un buen punto de partida. Los romanos la escogieron como lugar de reposo. De aquella época conserva un poderoso arco de triunfo y un teatro que tenía capacidad para diez mil personas, catalogados como Patrimonio de la Humanidad. En él, durante los meses de julio hasta principios de agosto, tiene lugar un festival de música y ópera. Numerosas placitas adornadas por el rumor de sus fuentes se reparten por el casco antiguo de Orange, con tiendas en las que aso-

man los productos de la Provenza y un buen número de restaurantes.

Si tomamos la D68 llegaremos en 10 km a **Châteaufort-du-Pape**. El sobrenombre le viene dado porque fue residencia papal pero la fama actual se la llevan sus vinos, unos de los más valorados de Francia. El castillo en lo alto fue quemado por los hugonotes a mitad del siglo XVI. Consolidados sus restos, justo detrás, una viña nos informa de todas las variedades que se cultivan en la región. Si queremos conocer algo más sobre este mundo, nada mejor que visitar el **Museo del Vino** que ha habilitado la bodega Brotte. En 24 km, por la D17 y la D38 llegaremos a **Pernes-les-Fontaines**, donde el Nesque aún acaricia las murallas que defendían la antigua población. El apiñado casco antiguo es-

1. FRENTE A LA ABADÍA DE SÉNANQUE, LOS CAMPOS DE LAVANDA APORTAN COLOR DURANTE EL MES DE JULIO. © P.GIRAUD - OTLMV

2. PROCESO DE OBTENCIÓN DE LOS ACEITES ESENCIALES EXTRAÍDOS DE LA LAVANDA EN EL MUSEO DE LA LAVANDA, EN COUSTELLET. © MUSEO DE LA LAVANDA

3. SUBIDA AL CASTILLO DE CHÂTEAUFORT-DU-PAPE

4. "PARTAGE D'EAU" DIVISIÓN DE LAS AGUAS DEL RÍO SORGUE CERCA DE L'ISLE-SUR-LA-SORGUE



1



2



4



3

conde 41 fuentes. Fue en el siglo XVIII con el descubrimiento de la surgencia de agua Saint Roch que la población obtuvo el beneficio de ver como el líquido elemento llegaba cerca de sus casas. Otra sorpresa de este animado pueblo son sus cuatro museos gratuitos. De entre todos nos quedamos con el dedicado a la bicicleta.

Las fuentes del Sorgue

L'Isle-sur-la-Sorgue rodeada completamente por el río Sorgue, es conocida por sus tiendas de antigüedades. Los domingos un popular mercado inunda sus calles. Aunque se puede llegar en coche, vale la pena realizar un corto paseo de veinte minutos (1,5 km) hasta el "Partage d'eau", lugar muy agradable con zona de picnic y restaurantes, donde las aguas del Sorgue se dividen. Y para ver el nacimiento de este río debemos dirigirnos a **Fontaine-de-Vaucluse**, pueblecito muy turístico cuyas casas se reparten alrededor del Sorgue. Una caminata de diez minutos entre tiendas de recuerdos, nos llevará hasta el lugar donde surgen las aguas. Por el amplio camino, el antiguo molino de papeles un buen >

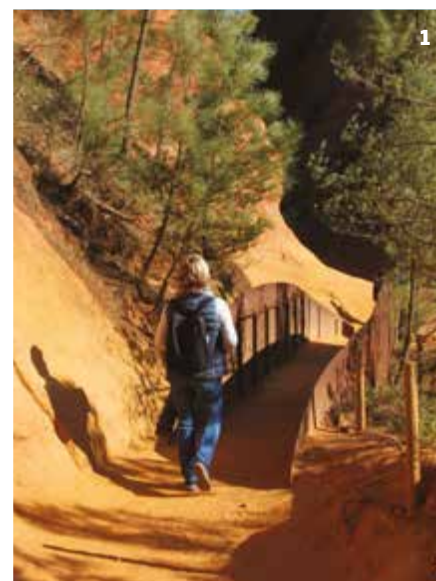
LA LAVANDA

El oro de la Provenza



por todo el mundo. Adorna jardines y su esencia se utiliza para fines industriales como jabones de baño y detergentes. De 40 kg de flores se extrae un litro de aceite. Para comprender todo esto y comprar algún producto hay que visitar el **Museo de la lavanda** en Coustellet. (www.meseeidelavande.com)

La Provenza es conocida entre otras cosas por el color violeta que tiñe sus campos. Tendremos que distinguir entre dos tipos de lavanda: la lavanda fina y la lavanda o lavandin. La primera crece en La Provenza por encima de los 800 metros de altitud y desde siempre se ha utilizado por los grandes perfumistas y en medicina, ya que cicatriza las heridas. Se necesitan unos 130 kg de flores para obtener, mediante destilación, un litro de aceite esencial, de aquí su elevado precio. El lavandin es un híbrido que se ha extendido



1. "SENTIER DES OCRES" EN EL PUEBLO DE ROUSSILLON

2. ROUSSILLON, PUEBLO DE ARTISTAS Y TIENDAS DE PINTURA PARA CREADORES

3. OPPÈDE LE VIEUX, MÍTICO PUEBLO INCRUSTADO EN LAS PAREDES DEL LUBERON

> lugar para aprender todo lo relativo a la fabricación artesanal del papel.

Nuestra próxima parada la podemos realizar en **Gordes**, localidad a la que llegaremos en unos 20 km. Escalonada encima de un promontorio conserva su trazado medieval, con callejuelas de cantos rodados que se distribuyen alrededor del castillo y la majestuosa iglesia. A 5 km al norte de Gordes, la **abadía de Sénanque** de origen románico, está habitada por una pequeña comunidad cisterciense. El claustro y sus dependencias anexas son una verdadera delicia. También desde Gordes podemos dirigirnos al **Village des Bories**. Un pueblo de casas de piedra seca que ha sido recuperado como testimonio de la dura vida de no hace demasiados años. En 10 km nos situaremos en **Roussillon**. El bautizado como "pueblo de los ocres" debe su sobrenombre a las antiguas minas de arenas de ocre que fueron explotadas a cielo abierto. Utilizadas a gran escala en pintura,

ahora el "sentier des ocres" se ha convertido en un atractivo turístico y un reclamo para los fotógrafos.

Espacio protegido de Luberon

Nos toca cruzar el valle del Calavon que queda entre los montes de Vaucluse al norte y el Petit Luberon al sur. Todo este territorio está englobado dentro del Parque Natural Regional de Luberon que abarca desde el Mont Ventoux (1909 m) en su extremo septentrional hasta el río Durance al sur.

Nuestros pasos se dirigirán hasta **Oppède le vieux**, un mítico pueblo incrustado en las paredes del Luberon, el cual ha quedado como refugio de artistas y amantes de la naturaleza. Desde el aparcamiento de Sainte Cécle y subiremos a pie durante quince minutos por un interesante sendero botánico. En la plaza del pueblo, antes de penetrar en lo que fue la muralla defensiva, un restaurante, casas de turismo rural y talleres

Vinos, lavanda y frutas confitadas son algunos de **los productos**



de artistas. Luego hay que seguir los pasos por las callejuelas hasta lo alto donde se encuentra el castillo.

Vamos a cruzar el macizo del Luberon para encarar la última etapa de nuestro viaje. Para ello debemos dirigirnos por la D3 hacia Bonnieux. Antes, resulta más que recomendable una parada en **Ménerbes**. Rodeado de una parte de la muralla, desde lo alto tenemos una bonita vista de todo el valle. Los aficionados a la trufa tienen su momento en la Maison de la truffe. Desde Bonnieux la D36 y la D943 se cuelan entre el gran y pequeño Luberon siguiendo el Aigue Brun. Un estrecho desfiladero nos situará en **Lourmarin**, población acogedora de tiendas, galerías de arte, cafés y restaurantes donde despuntan los tres campanarios de sus respectivas iglesias. Su castillo, mezcla de arquitectura defensiva del siglo XII y estilo renacentista del XVI, es uno de los monumentos que vale la pena visitar. ■

Guía práctica

CÓMO LLEGAR

Desde la frontera de Irún, la forma más rápida de llegar a la Provenza, es a través de las autopistas A64 hasta Toulouse, A61 a Narbonne y A9 hasta Orange, en total cerca de 700 km. El presente itinerario tiene unos 150 km.

PRODUCTOS

Los vinos producidos en Vaucluse se integran en la AOC Côtes-du-Rhône. Se subdividen en diversas zonas y en Châteauneuf-du-Pape, donde salió el premier cru en Francia en el año 1936, encontramos algunos de los más apreciados. Además de la lavanda y el vino, Vaucluse es un territorio donde se producen fresas, espárragos, el melón de Cavaillon y las cerezas. En los mercados tradicionales y en la cocina nos será fácil encontrar estos productos. Si somos aficionados a la fruta confitada hay que visitar la Maison du Fruit confit en las afueras de Apt. Museo y tienda para probar estas deliciosas elaboraciones.

www.lesfleurons-apt.com/fr/content/9-la-maison-du-fruit-confit

MÁS INFORMACIÓN

Vaucluse Provence www.provenceguide.com

Luberon www.luberoncoeurdeprovence.com

Orange www.orange-tourisme.fr

Festival de Orange www.choregies.fr

Pernes-les-Fontaines www.tourisme-pernes.fr

Abadía de Sénaque www.senanque.fr

ÔKHRA Conservatoire des ocres www.okhra.com



a tener en cuenta



Mercados de Álava, tradición y resistencia

OS INVITAMOS A UN PASEO POR LAS RAÍCES DE EUSKADI A TRAVÉS DE SUS MERCADOS Y SUS PRODUCTOS. UN VIAJE AL PASADO DE ESTA TIERRA, ADEREZADO CON TOQUES DE MODERNIDAD, PRODUCTORES EJEMPLARES Y GRITOS DE RESISTENCIA CONTRA LA PÉRDIDA DE SU IDENTIDAD Y TRADICIONES. TEXTO Y FOTOGRAFÍA RAFA MARRODÁN/PHOTOCALL3000

Vitoria-Gasteiz

El Mercado de Abastos de Vitoria-Gasteiz es, muy probablemente, uno de los emblemas de la capital alavesa desde su inauguración el 31 de diciembre de 1899. Su construcción comenzó dos años antes bajo la dirección del arquitecto Javier Aguirre, ante la obsolescencia que sufrían los mercados tradicionales con puestos al aire libre. El mercado y la plaza de Abastos se convirtieron rápidamente en el centro neurálgico de Vitoria y la ciudad empezó a vertebrarse y desarrollarse a su alrededor. El crecimiento natural de la ciudad obligó

en 1975 a construir un nuevo espacio, más amplio y moderno, en su ubicación actual. En 1997 el mercado pasaría a estar gestionado por los propios comerciantes. Como ente vivo y en constante evolución y crecimiento, entre 2012 y 2014 se inauguró el supermercado y la zona de comercio minorista. En 2015, la mutación continuaría con la ampliación de servicios como gastrobares, terraza multiusos, zona de ocio y restauración, o cubierta ajardinada.

A pesar de los cambios y evolución, el Mercado de Abastos de Vitoria ha sabido conservar su esencia tradicional manteniendo un

- 1. JON ATIEGA**
TRABAJANDO SUS TIERRAS
- 2. UAGALUR**
- 3. TXAKOLI ARZABRO**
- 4. CESTA DE LA COMPRA** EN EL MERCADO DE LLODIO
- 5. PAN ARTESANO** DE MENDIALDE (MAEZTU)
- 6. MERMELADA 100% NATURAL** BELTZITINA (ANUZITA)



espacio para los productores locales. En sus puestos encontramos 53 comercios con más de 160 minoristas que ofrecen a diario productos frescos y de calidad para conservar y transmitir las tradiciones vascas a las futuras generaciones.

Ugalur

En Ugalur encontramos el ejemplo perfecto de equilibrio entre productos de calidad y un precio justo, para productores y compradores. Este mercado surgió de la iniciativa de productores alaveses que querían vender sus productos directamente al consumidor, sin intermediarios que encaresen el producto.

Los agricultores ofrecen productos de temporada, cultivados en proximidad y de elaboración artesanal, muchos de ellos con sello ecológico. Productores alaveses que apuestan por la cercanía y el conocimiento de lo que se produce, un alimento “con nombre y apellidos”. Una apuesta atrevida que ofrece una alternativa de consumo en unos tiempos en que se está demostrando que se puede consumir y comer de manera sostenible y respetuosa

Álava, provincia patatera

La provincia de Álava es muy propicia para la producción de patatas debido a su altitud, las características del suelo, y la humedad ambiental.



A pesar de la tradición histórica de Álava como provincia patatera, en los últimos años la producción de la provincia vasca se ha visto diezmada. La patata alavesa sigue siendo sinónimo de calidad, pero en los últimos 20 años las plantaciones para su producción se han reducido de 18.000 a 1.200 hectáreas. Las tres principales variedades que se cultivan en la provincia son Agria, Monalisa y Kennebec, cada una de ellas con unas características muy marcadas. La variedad Agria tiene una piel oscura y una forma ovalada, con una carne amarilla muy adecuada para freír. La variedad Monalisa, de aspecto liso y lim-

pio, es la que mejor aceptación tiene en el mercado y la más versátil en la cocina, ya que es apta para freír, cocer o asar. Por último, la variedad Kennebec se caracteriza por su piel amarilla y su carne blanca firme, que soporta altas temperaturas y es muy apropiada para guisos y cocidos.



1. RED DE SEMILLAS

DE EUSKADI

2. MERCADO DE ABASTOS

DE VITORIA-GASTEIZ

3. CALABAZA DEL

MERCADO DE LLODIO

> Llodio

Este mercadillo de carácter semanal se celebra cada jueves en las calles de la localidad alavesa. Su localización ha sufrido numerosos cambios a lo largo de los años, desde su origen en la plaza de Abastos a las actuales plazas Herriko y Aldai. En sus inicios, los puestos del mercado se encontraban en Abastos; los de productos frescos, en la planta inferior; y los de ropa, en la planta superior. El estado del edificio obligó a su traslado a la Herriko Plaza, hasta que en 1998 las obras del Ayuntamiento les volvió a obligar a cambiar de ubicación.

Pueblos resistentes

En pueblos como Anuzita, Delika, Sendadiano-Kuartango, Llodio, Matauko, Adana y Pobes encontramos ejemplos de resistencia y autogestión, todo ello en un entorno natural privilegiado que es un espectáculo para la vista y el resto de sentidos. Una ruta que

invitamos a realizar sin prisa y repetir en diferentes épocas del año para apreciar los cambios en el entorno según la estación en la que nos encontremos.

En Anuzita, Amparo nos ofrece sus mermeladas 100% naturales con productos de agricultura sostenible. En Delika, junto al salto del Nervión, María ángeles obtiene su 'txakoli' Arzabro de sus tres viñedos. Tintxo Insausti ha logrado plasmar en su maravilloso queso la esencia del respeto a la tierra y el amor por la naturaleza. En Llodio, Ainize elabora un pastel vasco a la antigua usanza de Gastaka que es pura poesía. En Adana encontramos a Jon Atiega, el guardián de la tradición familiar de sus legumbres de toda la vida. En Pobes, Yolanda reina con sus productos naturales y de proximidad que encontramos en cualquier mercado. Por último, Julen cría en libertad a sus vacas terrenas y potros, primando la calidad de su carne sobre la cantidad.

El País Vasco es amor por la tierra, la historia, **la cultura**



Red de Semillas de Euskadi

En 1996 un grupo de hortelanos y técnicos agrarios decidieron formar esta red para recuperar las semillas y frutales antiguos tradicionales del país. Ante la avalancha de productos de fuera, decidieron tomar medidas para que no se perdieran productos como el puerro de Durango, el cardo de Corrella, el tomate Punta Luze o la manzana Bost Kantoi.

La Red de Semillas se articula mediante un banco central en Vitoria, dos provinciales en Guipúzcoa y Vizcaya, y varios viveros frutales. Además, se han creado los llamados “Huertos de Referencia Frutal”, que acogen copias de frutales antiguos provenientes de diferentes zonas de Euskal Herria. Estas semillas tienen más de 30 años y han pasado de mano en mano de agricultores vascos generación tras generación. ■

Guía práctica

CÓMO LLEGAR

Mercado de Vitoria Gasteiz

42.84429224216424, -
2.6666999347638707

Ugalur

42.8495679918571, -
2.6628268347637305

Llodio

43.14480473588458, -
2.9583677560696042

Anuzita

42.801283999837054, -
2.897749883494931

QUÉ VER

En el valle de Ayala y atravesado por el río Nerviñ, encontramos Llodio y un sinfín de oportunidades de ocio, combinando el ambiente rural y urbano. Su entorno montañoso lo hace ideal para los amantes de la naturaleza gracias a sus rutas a pie o en bicicleta, y disfrutar así de los bellos parajes. Llodio goza de un amplio calendario cultural: todos los meses del año están repletos de actividades teatrales, conciertos, exposiciones y cientos de eventos. Tres son las fiestas más reseñables: la feria



del Viernes de Dolores, antes del inicio de Semana Santa; las fiestas en honor a San Roque, patrón del municipio, que comienzan el 15 de agosto; y el Día de las Morcillas, el último sábado de agosto, como una de las fiestas más concurridas. Partiendo de Delika encontramos una hermosa ruta de senderismo que sigue el curso del río Nerviñ hacia el salto de agua. Una ruta de 7 km (ida y vuelta) entre robles y hayas por la parte baja del cañón.



¿QUIERE AHORRAR CON EL CLUB DE VENTAJAS DEL RACVN?

Grandes descuentos solo para socios.
Solo tiene que entrar en: **ventajas.racvn.net**
y darse de alta.

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



ESCANÉAME

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**



**4%
de reembolso**



**Hasta 25€
de reembolso**



**Hasta 6%
de reembolso**

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

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 25% de descuento	 15% de reembolso	 Hasta 25% de descuento
 7% de reembolso	 10% de descuento	 4% 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



BCD Travel es una agencia líder en viajes corporativos que ayuda al cliente en la optimización de sus viajes sin renunciar a nada, con un servicio global y, al mismo tiempo, con flexibilidad local. Gestión integral y personalizada del programa de viajes de la empresa, combinando tecnología innovadora con un servicio flexible y a la medida de cualquier necesidad.

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

Tel. 946 05 00 05

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



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.caferracersspirit.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



10% sobre el precio habitual al identificarse como socio del RACVN. Polígono Industrial Ibur Erreka (Eibar).

Tel. 943 204 122

OHIMAT

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

www.ohimat.com

BIG KARTING

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

www.bigkarting.com

CARROCERIAS ERROTA

10% sobre el precio habitual en reparaciones de carrocería. Polígono 27 (Gipuzkoa). Tel. 943 47 29 51

www.carroceriaserrota.com

DEPORTIVA
TERAPEUTICA
PREVENTIVA
NUTRICION

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

www.javierlarrayoz.com

ATOTXA
ROOMS

Explora, sueña & descubre

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

Reservas www.atotxarooms.com

HOTEL CODINA

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

PADEL
NORTE

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

HOLUS

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

www.masajesbilbaoholus.com

CLINICA
BAVIERA

Primera visita preoperatoria gratuita y **precio especial en corrección visual por láser** (880 €/ojo). Dto. en otros tratamientos. Consultar condiciones.

Tel. 902 180 200



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

Tel. 943 42 95 00 (S. Sebastián)



IBILSA
Centro Médico y Psicotécnico

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

www.ibilsa.com (San Sebastián)



CERTIME SA

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

Tel. 944 42 09 99 (Bilbao)

MEDICAL SANTURTZI

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)

medi car

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



LAS VACACIONES DE VERANO YA ESTÁN CERCA

Un viaje necesita un seguro

CASI TAN IMPORTANTE COMO ELEGIR EL DESTINO DE UN VIAJE ES PLANIFICARLO PREVIAMENTE CON TODAS LAS GARANTÍAS POSIBLES. TANTO SI ES UN DESTINO NACIONAL COMO INTERNACIONAL, LOS **SEGUROS DE ASISTENCIA EN VIAJE** PUEDEN AMPARAR LA MAYORÍA DE LAS NECESIDADES CON LAS QUE NOS PODEMOS ENCONTRAR. POR REDACCIÓN RACVN FOTOS TONI VELÁZQUEZ.

La asistencia en viaje es un seguro de los denominados "prestacionales", ya que lo habitual es que la aseguradora cumpla con su obligación contractual mediante la prestación de un servicio.

Los antecedentes de estatipología de seguros datan de 1964 con el denominado "seguro turístico", que en esa época no constituía un ramo de seguro reconocido sino que combinaba coberturas de otros ramos. Estaba pensado para los ciudadanos que traspasaran alguna frontera (no estaba pensado para el turismo interior) y combi-

naba prestaciones para las personas derivadas de accidente o enfermedad sufridos durante su desplazamiento, con la defensa jurídica y la repatriación de vehículos, sus ocupantes y los equipajes.

Curiosamente, el seguro de asistencia en viaje no aparece regulado en la Ley de Contrato de Seguro (Ley 50/1980). Sí lo regula posteriormente la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados (Ley 30/1995). En la actualidad, la LOSSEAR (julio del 2015) en el punto 18 del anexo lo define como: "Asistencia a las personas

que se encuentren en dificultades durante desplazamientos o ausencias de su domicilio o de su lugar de residencia permanente. Comprenderá también la asistencia a las personas que se encuentren en dificultades en circunstancias distintas, determinadas reglamentariamente, siempre que no sean objeto de cobertura en otros ramos de seguro".

Variedad de coberturas

En la actualidad, podemos indicar que los seguros de asistencia en general y de viajes en particular, se estructuran

en forma de multirriesgo, con una variedad de coberturas y límites importante.

Entre los puntos clave de los seguros de asistencia que hemos de tener en cuenta a la hora de contratar una póliza (no todas las pólizas son iguales ni amparan lo mismo) podemos destacar los siguientes:

- Quién es el asegurado: se debe definir claramente a quién se quiere asegurar.
- Objeto del seguro: si es vacacional o empresa, los límites temporales y prestaciones a asegurar, entre otros.



- Límites de edad: hay prestaciones limitadas a edades bien por demasiado jóvenes bien por exceder una edad.
- Exclusiones y limitaciones: un aspecto importante. Por ejemplo, hay entidades que no dan cobertura a las pandemias, por lo que los efectos de la COVID hubiesen quedado fuera de cobertura, además de determinados deportes de aventura, preexistencias, la práctica de esquí, etc.
- Ámbito territorial: se distinguen tres ámbitos fundamentalmente entre las pólizas que operan en España (ámbitos de España, Europa y resto del mundo).
- Límites temporales o rangos de la duración del viaje previsto: lo máximo que se suelen realizar es de 12 meses, aunque no todas las entidades amparan estancias tan largas ya que se consideran más un cambio de residencia que un viaje.

Prestaciones asistenciales del RACVN: la importancia de nuestras prestaciones

Como muchos de nuestros socios conocerán, en nuestro Club y en determinadas modalidades, la asistencia en viaje, además de a los vehículos, también se presta a las personas. En concreto a nuestras modalidades Senior, Beneficiario Senior, Gazte (modalidad gratuita para los hijos menores de edad de nuestros socios senior) y RACVN Travel.

Operativa y prestaciones en el RACVN

Tal y como indican nuestras condiciones generales, para cualquier prestación que se demande con cobertura, la operativa no varía. El RACVN, previa llamada telefónica a la Central de Alarmas en funcionamiento las 24 horas del día durante todo el año, ayudará al socio y/o asumirá las prestaciones de asistencia cubiertas. En el dorso del carné de socio o en la página web (www.racvn.net) se indica el número de teléfono para solicitar tanto asistencia al vehículo y/o personal como asistencia sanitaria urgente, médico de guardia, asistencia al hogar o asistencia jurídica. El RACVN no se responsabiliza ni se hace cargo de ningún servicio o prestación que no haya sido solicitado previamente a su Central de Alarmas salvo fuerza mayor.

Las prestaciones que el RACVN puede amparar a los socios con las modalidades indicadas anteriormente en asistencia personal son las siguientes:

- Prestaciones en caso de inmovilización del vehículo por avería, accidente o robo (gastos de transporte, repatriación o continuación del viaje, gastos de hotel).
- Prestaciones en caso de inmovilización del vehículo por indisposición del conductor del vehículo (envío de chofer profesional).
- Regreso anticipado en caso de fallecimiento o enfermedad grave repentina de un familiar.
- Regreso anticipado en caso de siniestro en el domicilio del socio.
- Garantías jurídicas en el extranjero: adelanto de los gastos de defensa jurídica automovilística, de intérprete y de las fianzas.
- Adelanto de fondos en el extranjero.
- Mensajes urgentes.
- Traslado o repatriación sanitaria de heridos y enfermos.
- Traslado o repatriación de familiares acompañantes.
- Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y de hospitalización en el extranjero (hasta 30.000 euros).
- Gastos de convalecencia en el extranjero.

- Gastos de desplazamiento y estancia de un familiar en caso de hospitalización.
- Transporte o repatriación de fallecidos y traslado de familiares acompañantes.
- Indemnización por robo, destrucción o pérdida de equipaje (límite de 600 euros).
- Médico de guardia (consulta y asesoramiento telefónico).

Límites y limitaciones de las prestaciones: convivencia con otros seguros de viaje.

Las prestaciones que el RACVN ofrece en garantías asistenciales personales pueden ser suficientes cuando el límite temporal no es muy elevado y los países a los que viajamos son cercanos o con los gastos sanitarios desmesurados. Cuando la duración del viaje va a ser elevada y/o nuestros destinos son países como EE.UU., Canadá, Australia, Nueva Zelanda o Méjico, entre otros, es recomendable que el viajero contrate un seguro adicional que complementa los gastos sanitarios fundamentalmente. La recomendación para estos países u otros es ir cubiertos con gastos sanitarios con un mínimo de 100.000 euros y, si es posible, ampliarlos hasta 250.000 euros. No es excesivamente elevado su coste, pero viajaremos más seguros.

Tres datos relevantes de la modalidad Senior RACVN

- ✓ Se amparan los gastos sanitarios en el extranjero hasta los 30.000 euros en la práctica del esquí.
- ✓ El ámbito de cobertura es el mundo (todos los países salvo los excluidos en las condiciones generales).
- ✓ El ámbito temporal de viaje continuado en el extranjero es de dos meses. El producto es anual pero con una estancia máxima sin regresar al domicilio es de dos meses.

No viaje sin seguro, viaje tranquilo. Para cualquier duda o cuestión pregunte sin compromiso alguno en su delegación RACVN. Estaremos encantados de ayudarle.



Llamando a la Central de Alarmas (24 horas/365 días) el RACVN ayudará al socio y/o asumirá las prestaciones cubiertas

• Límites cuantitativos: los seguros de viaje suelen tener límites, bien temporales (máximo de días de una prestación), bien económicos (ya sea en asistencia sanitaria, gastos de anulación de viajes, responsabilidad civil, o robo o pérdida de equipajes, entre otros).

Necesidad de aseguramiento

Así como en España son menos imprescindibles desde el punto de vista sanitario al disfrutar una sanidad universal, no es menos cierto que hay

garantías que nos generarán una mayor tranquilidad a la hora de disfrutar de nuestros viajes, ya sean vacacionales o de empresa. Por ejemplo, prestaciones como el robo o extravío del equipaje durante los trayectos o la cancelación del viaje por las causas recogidas en los distintos seguros. Pero lo que realmente debemos de tener claro es que en el extranjero debieran de ser imprescindibles. Otros países, otras culturas, otros idiomas, gastos sanitarios muy elevados... No solo está en juego nuestro disfrute, sino que

además puede estar en juego nuestra salud, nuestra vida y finalmente nuestro patrimonio, si hemos de afrontar los gastos sanitarios.

Seis razones para contratarlo

La compañía de Seguros ARAG, uno de los principales actores en España en este ramo, destaca seis razones principales para contratar un seguro de asistencia en viaje:

- Servicios médicos para recibir atención en el lugar en el que nos encontremos.
- Rotura o pérdida de equipaje.
- Protección en el caso de accidente.
- Protección como viajero o consumidor.
- Posible compensación económica en caso de retraso o cambio en nuestra reserva.
- Traslado y asunción de costes en caso de necesidad de una repatriación.

Garantías más comunes

A continuación, detallamos algunas de las garantías más comunes en las pólizas de asistencia en viaje, aunque siempre hay que fijarse en los límites y exclusiones de la póliza a contratar para evitar disgustos futuros. Las garantías más comunes que podemos destacar son:

- Asistencia sanitaria
- Repatriación o transporte de heridos o enfermos
- Desplazamiento de un familiar o acompañante en caso de hospitalización
- Convalecencia en un hotel
- Repatriación de asegurado fallecido
- Regreso anticipado por el fallecimiento de un familiar
- Regreso anticipado por hospitalización de un familiar (hasta cierto grado de consanguinidad)
- Búsqueda, localización y envío de equipajes extraviados
- Gastos de secuestro



Coberturas RACVN en todo el mundo

Las coberturas al socio del RAC Vasco Navarro alcanzan todo el mundo a partir de los 25 km de su domicilio, excepto en caso de accidente de circulación. En esta situación, el traslado o repatriación sanitaria de heridos se prestará desde el lugar en que se haya producido.

- Robo y daños materiales en el equipaje
- Cambio de servicios inicialmente contratados
- Gastos de anulación de viajes
- Reembolso de vacaciones no disfrutadas
- Envío de medicamentos urgentes
- Defensa de la responsabilidad en el extranjero
- Reclamación de daños en el extranjero

Otras posibles garantías:

- Pérdida de clases
- Reclamación en contratos de compra en el extranjero
- Reclamación en contratos de servicios en el extranjero
- Extensión de coberturas a animales domésticos
- Responsabilidad civil
- Accidentes

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

Rincón del seguro



EDUARDO MARTÍNEZ
GERENTE RAC VASCO NAVARRO

Respondemos a las dudas de los socios sobre los seguros

¿Es lo mismo “carencia” y “franquicia”?

Aunque tengan cierta similitud, son dos figuras distintas en el mundo asegurador. Mientras la “carencia” es aquel periodo de tiempo durante el cual, pese a haberse contratado una póliza de seguro (o incluso puede darse en la contratación de una nueva garantía que se incorpora en una póliza ya existente), sus efectos de cobertura no entran en efecto hasta pasado cierto periodo de tiempo que se indica en el contrato. Por ejemplo, una carencia de nueve meses en las pólizas de salud para las mujeres en la prestación ginecológica por embarazos. Se pretende evitar la contratación para disfrutar de inmediato de los beneficios de una póliza. En cambio, una “franquicia” es aquella parte del importe del siniestro que será a cargo del asegurado,

con independencia del tiempo transcurrido. Por ejemplo, en un seguro de daños en el ramo de automóvil, si se contrata un seguro a todo riesgo con franquicia de 600 euros, significa que los primeros 600 euros son a cargo del asegurado.

¿Qué significa que una póliza se encuentra en suspenso?

Decimos que una póliza se encuentra en suspenso cuando no está surtiendo sus efectos, pero puede volver a surtirlos si se realiza la acción pertinente. Es habitual cuando la póliza se encuentra impagada. En este caso, los efectos entrarán de nuevo si la aseguradora no ha anulado el contrato antes, a la semana 24 de haber efectuado el pago de la prima.

**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.**

EL DÍA 13 DE JULIO, EN EL HOTEL BARCELÓ COSTA VASCA

Convocatoria para la Asamblea General Ordinaria del RAC Vasco Navarro



El Real Automóvil Club Vasco Navarro celebrará su Asamblea General Ordinaria el próximo día 13 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 (2021).

3. Presentación y aprobación, en su caso, del presupuesto del ejercicio 2022.
4. Renovación de la Junta Directiva (presidente y vocales).
5. Ruegos y preguntas.
6. Designación de dos socios para la aprobación del acta de la Asamblea

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.

RIESGO DE MAYOR CONGESTIÓN Y CONTAMINACIÓN

El RACVN, contra la peatonalización de Ramón y Cajal en Gros



El RAC Vasco Navarro no comparte la medida propuesta por el Partido Popular de Donostia-San Sebastián de peatonalizar la calle Ramón y Cajal de Gros. El Club lamenta que el Consistorio haya tomado en consideración la propuesta de los populares y que, según manifiestan, vaya a ser realizada "a la mayor brevedad". Se trata de una vía fundamental en el barrio de Gros que da salida a las tres primeras manzanas entre la

avenida Zurriola y el paseo Colón. Por ello, el RACVN solicita a los ediles que recapaciten sobre su propuesta y pide al Consistorio que no la lleve a cabo.

Los políticos argumentan que la medida evita un efecto embudo; sin embargo, el Club recuerda que precisamente los efectos embudo se forman cuando se restringe de forma sistemática el acceso al tráfico rodado y se concentra la circulación en una sola vía.

En la capital guipuzcoana hay ejemplos muy claros; por ejemplo, los paseos Árbol de Guernica y de los Fueros, donde la aglomeración de tráfico es destacada porque concentra el acceso a la ciudad desde distintos puntos, o la calle Easo, que absorbe el tráfico procedente del Antiguo, de Amara y de Aiete. La medida de Ramón y Cajal afectará a la circulación de vehículos en el barrio y repercutirá en que haya que realizar un recorrido mayor para llegar a un mismo destino. La política de tener que completar grandes vueltas ya se ha llevado a cabo en otros puntos de la ciudad y ha generado aglomeraciones. Además, el RACVN teme que la peatonalización únicamente sirva para crear más zonas de terrazas de hostelería en el barrio de Gros, donde la oferta hostelera es ya muy amplia, tal y como ha sucedido en otras zonas del barrio, como las calles Isabel II de Amara o Peña y Goñi.



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

pelayo

GESTIONADO POR EL PRESTIGIOSO PERIODISTA JUAN MARI MAÑERO

Ya está en marcha "A quien corresponda"



EL PASADO DÍA 2 DE MAYO ENTRÓ EN FUNCIONAMIENTO EL NUEVO SERVICIO DE ATENCIÓN A LA CIUDADANÍA "A QUIEN CORRESPONDA". ESTA INICIATIVA DEL RACVN RECOGE DENUNCIAS, PREGUNTAS O SUGERENCIAS SOBRE ASPECTOS RELACIONADOS CON LA MOVILIDAD.

"A quien corresponda" es una fórmula contrastada en distintos medios de comunicación (radio, televisión y digital), basada en la recogida de inquietudes, sugerencias y denuncias de la ciudadanía. Este formato llega al RAC Vasco Navarro con la misma filosofía con la que se ha desarrollado con éxito en los medios: un servicio gestionado a través de la página web y WhatsApp del RACVN, para poder visibilizar las inquietudes, sugerencias y denuncias de los ciudadanos en cuestiones de movilidad, tráfico y seguridad vial; especialmente, en el País Vasco y Navarra.

¿Es un nuevo canal de comunicación del Club?

No. "A quien corresponda RACVN" tiene vocación de servicio a la sociedad centrándose en las cuestiones relacionadas con los ámbitos de especialización del Club. No pretende competir con los medios de comunicación, sino todo lo contrario.

¿Qué temas trata?

El listado de cuestiones vinculadas a la movilidad y seguridad vial es muy extenso. Por ejemplo, se pueden mandar avisos sobre señales y marcas viales confusas en un municipio, firme desgastado o deslizante, mantenimiento deficiente de la calzada, aceras, carriles bici, intersecciones peligrosas, resaltos pronunciados, ausencia de rebaje en bordillos de pasos de peatones, ausencia de parkings, plazas de aparcamiento mal utilizadas, obras y modificaciones que se estén realizando que afecten a la movilidad y la seguridad vial, mala regulación de semáforos, políticas y acciones de movilidad llevadas a cabo por un Consistorio, Diputación o Gobierno que incidan negativamente en la movilidad y la seguridad vial, etc.

¿Quién y cómo se puede participar?

Pueden participar en este servicio todos los ciudadanos, de forma gratuita, sean o no socios del RACVN.

¿Cómo hacer llegar las denuncias?

Los ciudadanos interesados en contactar con "A quien corresponda" podrán enviar sus denuncias, preguntas o sugerencias a través del correo electrónico

aquienresponde@racvn.net

o el número de teléfono

648 275 430

También se puede acceder en el siguiente enlace:

https://racvn.net/a_quien_corresponde/a-quien-corresponde-llega-al-racvn/

Escanea este código para iniciar un chat de WhatsApp con #Aquiencorresponde



Estos son algunos de los contenidos

Ya hemos empezado a recibir las primeras notificaciones a través de la página web y WhatsApp de "A quien corresponda". Recogemos a continuación los primeros ejemplos.

Ojo con los coches mal estacionados, podría ser el radar de la Policía. Es el caso detectado en la calle Autonomía de Bilbao, junto a la escuela de Indautxu: la Policía Municipal en un perfecto vehículo camuflado con el radar activado.



El precio del combustible es político: deberían bajar los impuestos. En este enlace se puede visualizar la respuesta del presidente del RACVN a las consultas de los ciudadanos:



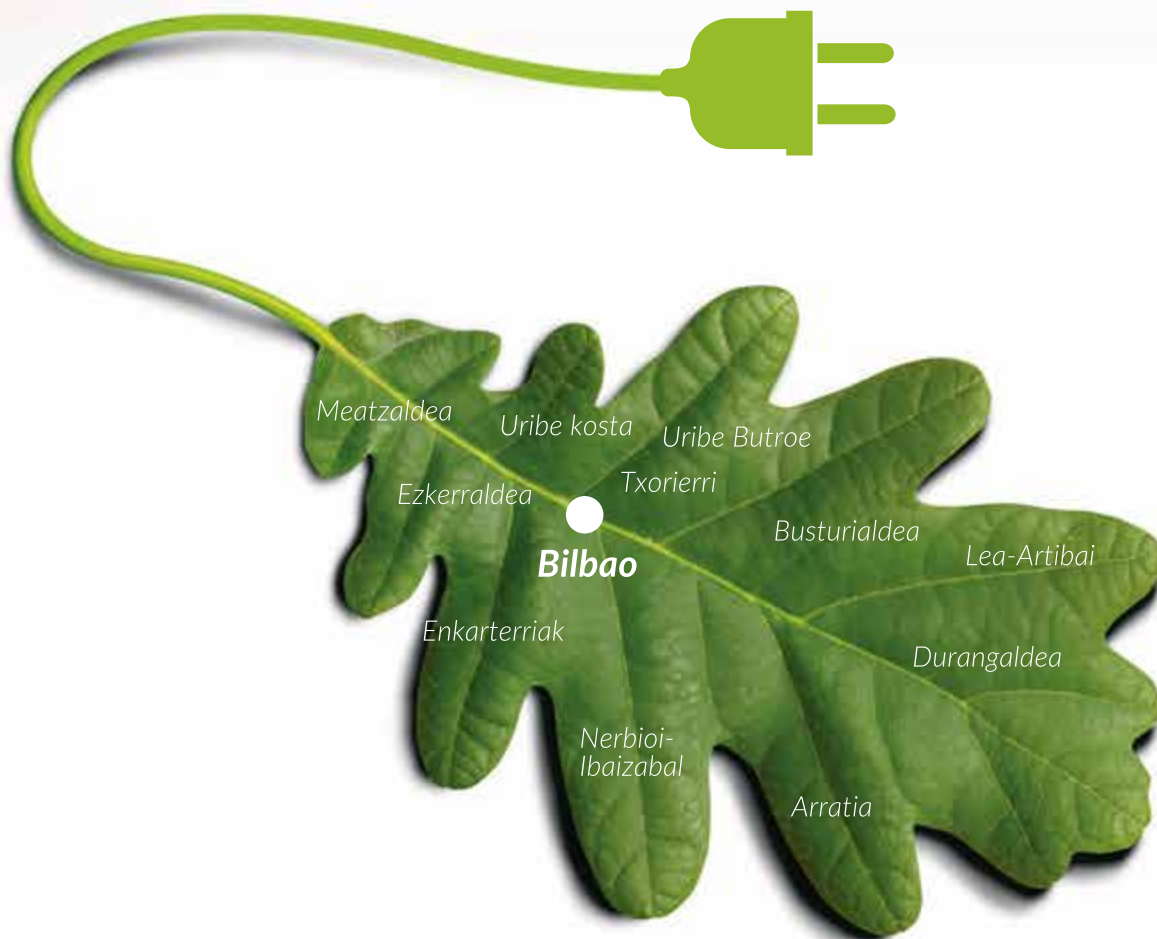
Circular por Donostia es un "sálvese quien pueda". La ciudad está llena de obras, más o menos necesarias, que causan unas molestias que serían más llevaderas si los agentes de movilidad se ocuparan de regular el tráfico en algunos puntos conflictivos.



San Sebastián, fábrica de atascos. Ahora ha tocado el turno a Iztueta, la conexión entre Atotxa y Gros y el Centro de San Sebastián, cerrada durante meses, tras el derribo del viaducto y abierta provisionalmente. Jamás hubo retenciones en esta zona.



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 | f | 



 **Bizkaia**
bizkaibus



CUPRA FORMENTOR

POR 280€/MES CON MY RENTING.

ENTRADA: 8.791€.

En el amor te empuja el flechazo. En el trabajo te guía la intuición. ¿Y qué te hace salir a la carretera? Descubre nuestro SUV coupé con lo último en tecnología y motores desde 110 kW (150 CV) hasta 228 kW (310 CV) con versiones híbridas enchufables.

7 SEGUNDOS PARA SABER QUE ES PARA TI.

📷 SÍGUENOS EN @CUPRA_ESP

[CUPRAOFFICIAL.ES](https://www.cupraofficial.es)



CUPRA

Oferta Volkswagen Renting, S.A. (Av. De Bruselas 34, Alcobendas) para un CUPRA Formentor 1.5 TSI 110 kW (150 CV) MY22, dirigida a particulares. Plazo 48 meses. Cuota de 280 € al mes (IVA inc.). Entrada de 8.791 € (IVA inc.). Precio final completo, incluidos los impuestos 21.951 €. Kilometraje: 10.000 km/año. Incluye todos los servicios en Red Oficial CUPRA de mantenimiento y desgaste, seguro y servicio complementario de reparaciones y asistencia en viaje durante el periodo contratado. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario CUPRA. Oferta válida hasta 30/06/2022 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Consumo medio combinado gama CUPRA Formentor de 1,2 a 9,0 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO₂ de 26 a 203 g/km (Valores WLTP). Imagen acabado CUPRA Formentor VZ con opcionales.