



REAL AUTOMÓVIL CLUB
VASCO NAVARRO

RAC

Movilidad
Motor
Viajes
Servicios

Nº 205 / JUNIO 2025
www.racvn.net
902 343 435

**JOSÉ MANUEL
GARCÍA-MARGALLO**
ENTREVISTA EN
PROFUNDIDAD

**CELEBRACIÓN
DE ASAMBLEAS:
EXTRAORDINARIA
Y GENERAL
ORDINARIA EL
14 DE JULIO**

RUTAS VERANIEGAS

CAMPAÑA DE VERANO RACVN 2025: MOTORISTAS, COLECTIVO VULNERABLE

Kia Sportage.

Ha llegado el momento de pasar del querer al poder.



Movement that inspires

A veces la inspiración llega cuando menos te lo esperas. Y cuando llega, hay que saber aprovecharla. Disfruta de un Kia Sportage con etiqueta ECO y 0 a un precio increíble*. No lo dejes escapar, el momento es ahora.

Emisiones CO₂ combinadas WLTP (g/km): 127-159. Consumo combinado WLTP (l/100km): 5-7.

*Consulta condiciones en www.kia.com





EDITOR

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

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

GUIPÚZCOA-GIPUZKOA

FUEROS, 4.
20005 SAN SEBASTIÁN-DONOSTIA.
TEL.: 943 43 08 00

NAVARRA-NAFARROA

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

VIZCAYA-BIZKAIA

HURTADO DE AMÉZAGA, 3. BILBAO-BILBO.
TEL.: 944 10 66 22

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
OJD)

WWW.RACVN.NET

INFORMACIÓN GENERAL

902 34 34 35

ASISTENCIA 24 HORAS

943 358 880

CONSULTAS O SUGERENCIAS

racvn@racvn.net

Síganos en:



SUMARIO JUNIO 2025

04 Editorial

Panorama

06 Compromiso histórico del Club con los
automovilistas

08 Socio del mes: Felix Mendi Lazcano

09 Coche del mes: AC Cobra Ford

10 Entrevista a José Manuel García-Margallo

14 Entrevistas a Carmen Labraza, directora de
la oficina de Pamplona, y Xabier Arzamendi,
director deportivo del Club, ante su inminente
jubilación

Movilidad

16 La contribución de la ITV a la mejora de la
seguridad vial

18 Novedades en la formación para el permiso de
clase A

20 La importancia del estado de las carreteras

22 ZBEs: Bruselas no obliga

Motor

24 Gama KGM Torres

25 75º aniversario de SEAT S.A. y Hyundai IONIQ 9

26 Jeep Compass y Opel Frontera

28 Las últimas novedades del mercado del motor

Motorsport

30 Entrevista a Efrén Vázquez

32 II Tramo de Tierra Almajano: primera victoria
para el equipo Del Cid/Campos

33 I Tramo de Tierra del Villar de Arnedo: gran
victoria en un tramo muy complicado

34 II Tramo de Tierra Villa de Cintruénigo:
Antxustegi/Urresti, con paso firme a la victoria

35 I Rallye de Tierra Ríoja Alta: los junior Villarán/
González, en lo más alto del podio

36 II Rallye Urdaibai: La primera de la temporada,
para Apalantza/Agirre

38 XIII Rallye Lea Artibai: Saizar y Apalantza ganan
un intenso rallye

40 "Tiene que llover para arriba para que Marc
Márquez no gane este Mundial"

Viajeros

42 Enkarterri en ruta: historia, naturaleza y sabor

46 Descubre el Valle de Léniz, de Arechavaleta a
Salinas de Léniz

Servicios RACVN

50 Club de Ventajas 52 Descuentos para el socio 57 Noticias corporativas del RACVN 62 Convocatoria
Asamblea General Ordinaria y Asamblea General Extraordinaria del Club 64 El CCS como asegurador y
garante de derechos y Rincón del Seguro 66 Nuevos casos de "A quien corresponda"



**PEDRO MARTÍNEZ
DE ARTOLA**
PRESIDENTE / LEHENDAKARIA

Estimado/a consocio/a:

Nos acercamos al verano y, a las puertas del mismo, además de desearles que los que puedan disfruten lo más posible de sus días largos y esperemos que soleados, utilicen su vehículo que, como venimos insistiendo, es un elemento de disfrute y libertad, con la máxima prudencia y cuidado teniendo en cuenta no solo su integridad sino también la de los demás usuarios de la vía pública.

No vamos a insistir más en las políticas a nuestro entender equivocadas que apuntan al automóvil como causante de daños climáticos y como enemigo a batir.

Ya en el ambiente social está calando la realidad de unos hechos tozudos; es decir, que el automóvil no es el causante de la contaminación, que los modernos sistemas de los motores de combustión han reducido hasta límites insignificantes la emisión de gases nocivos a la atmosfera y que las nuevas tecnologías producen unos carburantes cada vez más limpios.

Por eso queremos insistir en lo positivo del automóvil. De su utilización para la actividad laboral o profesional, de su utilidad para comunicarse y disfrutar de la libre circulación de personas y cosas, y de su utilización para el ocio, los viajes con la familia y amigos, aprovechar unas buenas vacaciones, etc.

Disfruten de su automóvil, con libertad y responsabilidad.

Sean prudentes y respeten las reglas de circulación.

Pongan su automóvil a punto, hagan una revisión adecuada de su funcionamiento, revisen el estado de los neumáticos y tengan al día su seguro.

Y como les invito, disfruten de su automóvil este verano.

Mis mejores deseos.

Partzuer estimatua:

da gertu eta ia ate jo a dugun honetan, egun luze eta au eran eguz itsuez ahali eta gehien goza dezazuen opa nahi dizuet. estalde, aintzat harturi ibilgailua gozamenara o elementu bat dela, hainbestetan esan dugun bezala, halaber opa dizuet zue ere zuena erabil dezazuela, zuhurtziari eta arretari handienare in, ontuan izani ez ba arri zuen osotasuna, baizi eta baita bide publi oaren gainera o erabiltzailee-na ere.

Ez dugu gehiago azpimarratu o gure ustez o erra dela automobila hartzea arazo limati oen eragiletzat eta borro atu beharre o etsaitzat.

izartean ere badoa barneratzen errealitate egos or baten ideia, alegia, poluzioa ez duela automobila eragiten, erre untza-sistema modernoe hutsaren hurrengo neurriraino jaitsi dituztela gas altegarrien emisioa , eta te nologia berrie gero eta erregai garbiagoa e oizten dituztela.

orregati , automobilaren alderdi positiboa azpimarratu nahi dugu. Nabarmendu nahi dugu ego ia dela lanera o edo jarduera profesionalera o, omuni atze o eta pertsonen nahiz gauzen zir ulazio libreaz gozatze-o, aisiara o, familiare in eta lagune in bidaiatze o, opor eder batzu aprobetxatze o eta abarrera o.

oza ezazue autoaz as atasunez eta erantzu izunez.

zan zuhurtzia, eta errespetatu zir ulazio-araua .

arri autoa puntuan, egin haren funtzionamenduaren azter eta ego i bat, i usi nola dauden pneumati oa eta izan aseguru egunean.

da honetan automobilaz goatzera gonbidatzen zaituztet.

Nire desiori onene in.

Compromiso histórico del Club con los automovilistas

NOS JACTAMOS EN EL RAC VASCO NAVARRO DE NUESTRA INCANSABLE DEFENSA DE LOS AUTOMOVILISTAS, ALMA MATER DE NUESTRO ADN, AUNQUE ENFRENTÉ TENGAMOS A LA TODOPODEROSA ADMINISTRACIÓN. ES UN COMPROMISO HISTÓRICO DEL CLUB, COMO MUESTRA ESTE DOCUMENTADO ARTÍCULO DE LA REVISTA DEL CLUB DE 1976.

EL AUTOMOVIL NO ES UN LUJO

El automóvil ha dejado de ser un símbolo de riqueza desde hace años en casi todo el mundo, incluyendo España, aunque todavía la Administración siga dándole un tratamiento fiscal propio de un artículo de lujo. Pero la verdad es que ese desfase entre el punto de vista de la Administración y la realidad, que también suele existir en otros aspectos de la vida nacional, tiene que acabar desapareciendo.

Ciertamente que el automóvil no es privativo de las clases pudientes lo demuestra el hecho de que en los últimos tiempos se ha reducido la diferencia de ingresos de las familias que disponen de un vehículo con respecto a aquellas que no lo tienen. Y por otra parte, también es cada vez más acusada la tendencia de los propietarios de automóviles a viajar en transportes colectivos, como el avión, tren, etc., lo que se interpreta como el hecho de haber desaparecido el signo de ostentación que antes suponía viajar en coche. Sólo en las grandes ciudades, en las que los transportes colectivos no están suficientemente desarrollados, o para los fines de semana, es cuando más masivamente se utiliza el automóvil.

Profundizando más, podríamos decir que actualmente en gran número de casos es bastante más signo de riqueza no disponer de un vehículo propio que tenerlo, pues a los niveles que se han puesto las tarifas de la generalidad de los transportes colectivos, viajar resulta claramente más costoso que moverse en

automóvil, y ello a pesar de los sucesivos encarecimientos de los carburantes de auto.

Resulta evidente, por tanto, que las clases de ingresos más altos van utilizando con mayor frecuencia los transportes colectivos que las de ingresos menores, por término medio, de lo que se deduce que el automóvil ha dejado de ser un símbolo de fuerte poder adquisitivo. La Administración española debía ir aceptándolo y considerarlo así ahora que, en un plazo más o menos largo, será obligado ir a una auténtica reforma fiscal.

La socialización del automóvil es un hecho evidente y, como tal, su tratamiento fiscal tiene que ser en el futuro bien distinto de lo que ha sido hasta ahora. Y tampoco vale ya el argumento de que el automóvil constituya para la Administración algo así como una especie de censo de contribuyentes, pues en nuestro país la gente, por fortuna, tiene ya otros muchos signos externos que pueden servir para esos fines, sin que sea precisamente el automóvil el "chivato" ideal e infalible. La verdad es que la utilización del coche origina ya suficientes dificultades y molestias para que encima el fisco lo maneje, como lo ha hecho hasta ahora, como localizador de "clientes". El lujo del automóvil, a no dudarlo, es uno de tantos tabús que se han venido abajo con el tiempo y así hay que admitirlo por todos.

Son tiempos convulsos para el mundo del automóvil y la industria que lo sustenta. En su relativamente corta vida, el automóvil ha pasado en un breve lapso de tiempo de héroe a villano. Se encuentra hoy en una encrucijada, que es también una gran oportunidad: puede hacer del futuro un plácido viaje o una tortura.

Lujo o derecho

El artículo que reproducimos en esta ocasión (página 14 de la revista núm. 96 del Club, editada en 1975), el RAC Vasco Navarro ya ponía el punto de

mira en el problema fiscal que suponía la equivocada consideración del automóvil como un objeto de lujo. A pesar, y aquí está el meollo de la cuestión, de que ya se hablaba en aquel momento del logro que suponía la "socialización del automóvil". Pues bien, es eso exactamente lo que hoy está sobre el tapete: volver a convertir al automóvil en un artículo de lujo, al alcance de los más favorecidos. Supondría vulnerar, nada más y nada menos, que el derecho consagrado en nuestra Constitución a la igualdad. Es decir, retroceder prácticamente medio siglo. ■

¿SÍMBOLO DE RIQUEZA?

EL ARTÍCULO REFLEXIONA A FONDO SOBRE SI EL AUTOMÓVIL PODRÍA CONSIDERARSE UN SÍMBOLO DE RIQUEZA, CON CONCLUSIONES BASTANTE SORPRENDENTES.

VANGUARDIA E INNOVACIÓN EN **SALUD**

CON **CONDICIONES ESPECIALES** PARA LOS SOCIOS DE RACVN

LA **MEDICINA** DEL
FUTURO HOY, SOLO CON
ACUNSA, SEGUROS DE SALUD



RAC
VASCO NAVARRO



SEGUROS DE SALUD
ACUNSA
CLÍNICA UNIVERSIDAD
DE NAVARRA

“Salvaguardar los derechos de los usuarios del automóvil es una labor muy importante”

FELIX MENDI LAZCANO (LLODIO, ÁLAVA, 1970) ES SOCIO DEL CLUB AL QUE CONOCE DESDE HACE MUCHO TIEMPO. LICENCIADO EN DERECHO POR LA UNIVERSIDAD DE DEUSTO (1994), HA DESARROLLADO TODA SU VIDA PROFESIONAL EN MAPFRE OCUPANDO DIFERENTES PUESTOS; ENTRE ELLOS, DIRECTOR DE LLODIO, DE EIBAR, DIRECTOR DE MAPFRE VITORIA Y, ACTUALMENTE, DIRECTOR DE CORREDORES DE BILBAO. POR J. IGNACIO VIEDMA. FOTOS: RAFA MARRODÁN

J. Ignacio Viedma. ¿Cómo es su papel en la oficina de atención a corredores de MAPFRE en el País Vasco?

Felix Mendi. Nos damos servicio a los diferentes corredores (mediadores que comercializan seguros de varias compañías) que asesoran a sus clientes en todo tipo de productos y soluciones aseguradoras. Nos esforzamos de poner al servicio del corredor la mejor oferta y servicios para que el cliente se decida por MAPFRE. Lógicamente, otras compañías están en nuestra misma situación, por lo que se genera una sana competencia que da la posibilidad al cliente final de elegir la opción que más se ajuste a sus necesidades.

J.I.V. ¿Qué tipo de seguros tienen más aceptación en nuestra zona de influencia?

F.M. Al margen del seguro del automóvil, que es obligatorio, el seguro de hogar ha experimentado en los últimos años un repunte importante en su contratación debido, entre otros aspectos, a la prontitud y profesionalidad en la atención y gestión de siniestros. En cualquier caso, desde MAPFRE ofrecemos todo tipo de soluciones aseguradoras que van desde los anteriormente mencionados al seguro para mascotas o productos más complejos como el de empresa, vida, construcción y comunidades, etc. Todos ellos avalados por el rigor y con la confianza MAPFRE.

J.I.V. La Fundación MAPFRE ha cumplido 50 años. ¿Cómo influye su incesante labor en nuestra sociedad?

F.M. Efectivamente, en estas cinco décadas la Fundación MAPFRE ha invertido 1.14 millones de euros que han dotado de esperanza, salud, educación y bienestar a 179 millones de personas.

J.I.V. Es socio del RAC Vasco Navarro, ¿qué valoró en su momento para dar el paso y que valora hoy día para mantener esta fidelidad al Club?

F.M. Soy socio del RACVN desde que me vinculé a él por mi actividad y relación profesional. Bien es cierto que admiro su labor en favor de los derechos de los automovilistas y soy socio también a título personal para contribuir y, a su vez, estar siempre informado de las acciones que se llevan a cabo para salvaguardar los derechos de los usuarios del automóvil.



DESCONECTAR EN LA RIOJA. TODOS LOS FINES DE SEMANA ENCUENTRA EN LA RIOJA EL REMANSO PARA DESCANSAR. AUNQUE TAMBIÉN SE “MACHAQUE” EN MOUNTAIN BIKE. ESTÁ ENCANTADO CON SU FAMILIA: MUJER Y DOS HIJAS DE 18 Y 15 AÑOS Y ES MUY DEL ATHLETIC COMO, SEGÚN SEÑALA, TODOS LOS DE LLODIO.

J.I.V. ¿Cómo valora la labor del RACVN en favor de los derechos de los automovilistas?

F.M. Están haciendo un fantástico trabajo de concienciación y formación en todos los aspectos de seguridad vial paralelamente, apoyan con su patrocinio a numerosas iniciativas relacionadas con actividades del automóvil, deportivas y lúdicas, preservando incluso el valor histórico de nuestros primeros vehículos.

J.I.V. Parece que se acumula el trabajo: Ciudad 30, ZBE's... ¿Somos más necesarios que nunca?

F.M. Sin duda, en este contexto de movilidad cambiante y con un parque automovilístico cada vez más diverso, contar con un Club que defiende los intereses de los conductores y que ofrece asesoramiento, servicios y apoyo especializado es muy necesario. Desde nuestra oficina valoramos mucho su labor, tanto en la promoción de una movilidad segura y sostenible como en el respaldo que brinda a los automovilistas vascos. ■

Réplicas con mucho orgullo

ARTURO MANUEL LAGO URTIAGA (BILBAO, 1955), SOCIO DEL RACVN DESDE 2006, ES UN ENAMORADO DE LOS VEHÍCULOS CLÁSICOS DE TODO TIPO. SIN EMBARGO, MANTIENE UNA COMUNICACIÓN ESPECIAL CON AQUELLOS DE CORTE DEPORTIVO. UNA BUENA MUESTRA DE ELLO ES EL COBRA RECREACIÓN CON EL QUE SE PASEA EN DÍAS BENIGNOS, CONCENTRACIONES Y RALLYES DE CLÁSICOS. POR: JUAN I. VIEDMA. FOTOGRAFÍAS: ARTURO LAGO



MODELO

AC COBRA FORD

AÑO

1963

MOTOR

MOTOR FORD V8,
CARBURADOR DE
DOBLE CUERPO.

POTENCIA DE 200 A 450 CV
SEGÚN VERSIONES

El Ford Mustang Cobra de 197 fue un intento de Ford de revitalizar la imagen de alto rendimiento de su modelo Mustang en la segunda generación. Se lanzó como una edición limitada, con un diseño distintivo que incluía franjas, una calcomanía de serpiente cobra en el capó y un capó abultado. Aunque no fue el Mustang más potente del mercado, sí se considera una versión notable en la historia de este modelo. Se puede decir que es un vehículo que no abunda, sobre todo si se tiene en cuenta que únicamente se produjeron 4.1 unidades. Seguro que los americanos no son supersticiosos...

La pieza de Arturo es una recreación del AC Shelby Cobra fabricado en EE. UU. en la década de 1960. El original es un modelo muy buscado y valorado: en la actualidad, puede estar entre uno y tres millones de euros. Como se decía el propio Arturo, "lo mejor de esta recreación es que, sin arries-

gar esa cantidad de dinero, puede conducirse sin miedo a que cualquier accidente o incidente le deje a uno arruinado".

Continúa comentando que "cuenta con un chasis galvanizado construido por la fábrica Pilgrim de Inglaterra, con una carrocería de fibra de vidrio. Equipa un motor Ford, una caja de cambio de cinco relaciones y suspensiones modernas adaptadas a las que llevaba de origen". Hay detalles de construcción prácticamente artesanal, como las réplicas de llantas alibrand, con sus palomillas centrales, o todas las bisagras cromadas. Al volante, Arturo tiene muy claro que "es un coche rápido, pero hay que saber respetarlo... Con lluvia, puede resultar complicado dominarlo dada su relación peso-potencia crítica. Pero cuando comienza la primavera, pasear con él por carreteras secundarias escuchando el ronroneo de sus escapes. No tiene precio". ■



“La Agenda 2030 es un mito que confunde a la opinión pública”

JOSÉ MANUEL GARCÍA-MARGALLO Y MARFIL (MADRID, 1944) YA VISITÓ NUESTRA REVISTA ALLÁ POR 2017. JURISTA Y POLÍTICO, CUENTA CON UNA TRAYECTORIA CLAVE EN LA POLÍTICA ESPAÑOLA Y EUROPEA. FUE MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES DE ESPAÑA (2011-2016), Y HA DESEMPEÑADO UN PAPEL FUNDAMENTAL EN EL PARLAMENTO EUROPEO, DONDE HA SIDO EURODIPUTADO DURANTE CASI DOS DÉCADAS. POR REDACCIÓN RACVN.

JOSÉ MANUEL GARCÍA-MARGALLO

LICENCIADO EN DERECHO POR LA UNIV. DE DEUSTO, GRADUADO EN DERECHO POR LA UNIV. DE HARVARD Y DOCTOR EN DERECHO POR LA UNIV. DE ELCHE. INSPECTOR TÉCNICO FISCAL DEL ESTADO, PARTICIPÓ EN LA REDACCIÓN DE LA CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA, HA SIDO DOCENTE UNIVERSITARIO, Y PUBLICADO MÁS DE UNA DOCENA DE LIBROS SOBRE ECONOMÍA, GEOPOLÍTICA Y DERECHO. HA SIDO EURODIPUTADO Y VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS ECONÓMICOS Y MONETARIOS DEL PARLAMENTO EUROPEO Y MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES Y DE COOPERACIÓN (2011-2016).

a visitado San Sebastián con motivo del 5 Encuentro Empresarial de El argi, la primera sociedad de garantía recíproca (S R) de nuestro país, que reunió a más de 1. representantes del mundo económico y empresarial nacional. Con el título “ uo Vadis Europa A dónde va Europa ”, nuestro protagonista fue ponente junto a personalidades de mucho peso en la esfera internacional como el exasesor de la Casa lanca y estrategia internacional uan Verde el exalto representante de la E para Asuntos Exteriores osep orrell o, por videoconferencia, el exprimer ministro de talia Enrico etta. **RACVN. Pese a que ya terminó con la ajetreada vida de ministro, sigue estando muy presente en diferentes medios de comuni-**

cación. ¿Echa de menos la adrenalina de los cargos de responsabilidad?

JOSÉ MANUEL GARCÍA-MARGALLO.

Entiendo la política como el deseo de cambiar las cosas para hacer avanzar a tu país, por eso me ha interesado desde mis tiempos de bachillerato hasta ahora. esde los puestos de responsabilidad, tienes la posibilidad y el deber de convertir las reflexiones en acciones concretas y es obvio que cuando estás en el obierno es mucho más fácil, pero también se puede hacer aportando ideas desde la reflexión.

RACVN. Como experto en economía, ¿Cuáles considera que son los principales desafíos económicos a los que se enfrenta España en la actualidad?

“En los próximos años, **las necesidades de energía se incrementarán** porque aumentará la población, la renta per cápita subirá y se acelerará el desarrollo de las nuevas tecnologías.”

J.M.G-M. La economía española avanza a buen ritmo si se compara con la de otros países, pero arrastra problemas estructurales muy serios: crecemos porque crece la población, pero no porque aumente nuestra productividad. La prueba es que las diferencias en renta per cápita con nuestros socios europeos apenas ha disminuido desde el C V. El paro sigue siendo el más alto de la Unión Europea y el que afecta a los más jóvenes está en cifras intolerables. La productividad, como antes he apuntado, sigue siendo nuestra asignatura pendiente: desde hace diez años, la productividad europea crece menos que la americana y, dentro de Europa, la española es la que menos crece. El desequilibrio de las cuentas públicas constituye otro de nuestros lastres.

Además, el mundo está adentrándose en una cuarta revolución industrial, la tecnológica, un tren que no nos podemos permitir perder y para lo que necesitamos hacer reformas de calado, solo factibles si alcanzamos un consenso entre las principales formaciones políticas y conseguimos la colaboración de las fuerzas sociales y económicas del país. Lo que España necesita es un consenso como el que propició los Pactos de la Concordia y no la fragmentación y polarización política y social que ha alcanzado límites intolerables.

RACVN. ¿Nos estamos marcando retos demasiado “optimistas”, como la controvertida Agenda 2030? ¿Es viable? ¿Estamos preparados para asumirla?

J.M.G-M. La Agenda 2030 es uno de esos mitos que confunden a la opinión pública. Las fuerzas que han hecho de su derogación bandera parten de premisas erróneas. Comienzan diciendo que coarta la soberanía

nacional y limita nuestras posibilidades de decisión autónoma. Error. La Agenda no incluye más que orientaciones generales no vinculantes, que cada país puede adaptar a sus circunstancias. Si no fuera así, no la hubiesen firmado los 19 países que se sientan en Naciones Unidas.

Aunque desde posiciones de extrema derecha se sostiene que atenta a los valores occidentales clásicos, basta leer las intervenciones de las democracias liberales en la Asamblea de Naciones Unidas para constatar que tal afirmación no se sostiene. Los objetivos que incorpora son irreprochables desde un punto de vista político y ético. Alguien se puede oponer a que luchemos por salvar el planeta, erradicar el hambre o combatir las enfermedades y la pobreza.

Lo que es evidente es que algunas políticas adoptadas a nivel europeo o nacional, que dicen inspirarse en la Agenda 2030, han ido demasiado lejos. Por ejemplo, una cosa es que haya que descarbonizar la economía para combatir el cambio climático y otra que haya que hacerlo lastrando la competitividad de nuestro sector agrícola o industrial respecto a países menos exigentes. El Pacto Verde que en la anterior legislatura impulsó Ursula von der Leyen no fue capaz de armonizar ambos objetivos y tendrá que ser corregido en la actual legislatura.

En el caso español, el gobierno de Pedro Sánchez se inclinó por la interpretación más extrema del Pacto Verde, aprobando decisiones antes de que ni siquiera hubiesen sido consensuadas en las instituciones europeas.

RACVN. El nuevo paradigma de la movilidad es eléctrico, seguros de la necesidad de cuidar el medio ambiente. ¿Qué opina de este proceso?

J.M.G-M. En los próximos años, las necesidades de energía se incremen-

tarán porque aumentará la población, la renta per cápita subirá y se acelerará el desarrollo de las nuevas tecnologías. En un contexto tan competitivo como el que vivimos, esta energía tiene que ser además barata.

Como es bien sabido, España importa gran parte de las energías que consume porque no tenemos ni carbón, ni petróleo ni gas. Las energías renovables, por nuestras especiales condiciones climáticas, nos van a dar un gran margen de autosuficiencia que conllevará la posibilidad de reducir importaciones y, en consecuencia, costes. El problema estriba en que las renovables necesitan de otras energías de apoyo que garantizan un suministro de electricidad constante, seguro y asequible.

RACVN. Esta tensión-exigencia podría hacer colapsar nuestra red eléctrica. De hecho, el pasado 28 de abril ya tuvimos un aviso. ¿Se podría repetir?

J.M.G-M. Sí, si seguimos expandiendo indefinidamente las energías renovables sin modificar la red de transporte, sin mejorar la capacidad de almacenamiento y sin desarrollar nuestras interconexiones con los países vecinos. Mientras esto no se consiga es una enorme imprudencia cerrar nuestros reactores nucleares, que proporcionan una electricidad de inmediata activación y no contaminante.

En todo caso, resulta sorprendente que Teresa Ribera, acérrima enemiga de la energía nuclear cuando estaba en el gobierno de España, se haya convertido en una de sus firmes defensoras desde Bruselas. No entiendo muy bien lo que pretende, para todos, menos para España.

RACVN. ¿Cómo ve el papel de la Unión Europea en la recuperación económica de España?

J.M.G-M. El salto que España ha dado desde su incorporación a la Unión Europea es impresionante en todos los



“Fue un orgullo formar parte del **centenario del RACVN**. No es fácil dar un **servicio reconocido, continuado y de calidad** durante tanto tiempo en un mundo tan competitivo como el que tenemos.”

terrenos. La sociedad y la economía española actual no tiene nada que ver con la que teníamos antes de nuestra incorporación al proyecto europeo. En el mundo de hoy, y especialmente en el de mañana, la plena integración es imprescindible.

La E es consciente de que hemos vivido muchos años en la edad de la inocencia: nuestro desarrollo dependía de una energía barata que Rusia nos suministraba, de la posibilidad de colocar nuestros excesos de producción en un mercado que parecía infinito como el chino y en descontar que no teníamos que gastar en defensa porque de eso ya se encargaban los americanos. Hoy todo eso ha terminado. No hay energía rusa, no hay mercado chino y no hay un paraguas americano.

Como los males nunca vienen solos, esta tormenta nos ha pillado con las defensas muy bajas. En 1944, el P europeo era prácticamente el mismo que el de los americanos,

desde entonces nos han sacado tres billos (con “ ” de Bilbao) como consecuencia de varios factores... Industrias obsoletas seguimos anclados en automoción y farmacéuticas, mientras que ellos han pasado sucesivamente al hardware y al software y las nuevas tecnologías. Nuestras empresas son más pequeñas. En Estados Unidos se crean más empresas, más grandes y más modernas que en Europa. Se ha hecho, en los últimos cincuenta años no se ha creado en la Unión una sola megap empresa con un valor en bolsa superior a doscientos millones €, mientras las seis mayores del mundo están en América. La inversión en nuevas tecnologías pública y privada es muy superior allí que aquí. La financiación es más barata y sus posibilidades de expansión mucho mayores, porque están menos encorsetadas por una regulación asfixiante y, además, se desenvuelven en un mercado menos fragmentado.



Las recetas para salir de esta situación han sido expuestas de forma brillante por Letta y Draghi: por sí solo, ningún país europeo podrá sobrevivir si permanece aislado. España a menos.

RACVN. Pensando en su perfil de político y diplomático con una visión europea y una postura generalmente pragmática, ¿Cómo valora, en sus facetas de economista y diplomático, la irrupción de Donald Trump en el panorama político mundial?

J.M.G-M. Donald Trump es consciente de que ha heredado tres problemas graves: un gigantesco déficit comercial, un déficit fiscal muy elevado y una deuda pública impresionante, casi la mitad en manos extranjeras, incluida China. Lo que ocurre es que los remedios que propone el aislacionismo político, proteccionismo económico y renunciar a ser el guardián del orden, sujeto a normas que nacieron gracias, sobre todo, al impulso de Barry Goldwater, son erróneos. En un mundo en el que las redes de valor están profundamente integradas, los aranceles perjudican a todos, pero más a quienes los establecen al hacer subir los precios de los productos finales perjudicando a los consumidores y los costes de las materias primas y agentes auxiliares que se incorporan a la producción nacional.

El resultado es que subirán los precios, lo que dificultará la posibilidad de bajar los tipos de interés para mantener la actividad económica. Por fortuna, creo que Trump, como comerciante nato que es, se dará cuenta de que es imposible llevar a la práctica las extravagantes decisiones que ha avanzado y no le quedará otra que plegar velas. En caso contrario, podemos entrar en una guerra comercial planetaria e incluso en una recesión mundial.

RACVN. Parece que está de moda culpar al automóvil de todos los males y “la guerra al automóvil” no cesa. ¿Estamos preparados para este cambio de paradigma? ¿Es correcto? ¿Hay alternativas reales?

J.M.G-M. En los próximos años, como consecuencia de lo que se llama “megatendencias” aumento de la población, aumento de la renta, conectividad, la movilidad va a crecer en términos exponenciales y de forma paralela lo harán los medios de transporte. Es obvio que el automóvil lo hará de forma significativa, porque permite más autonomía y libertad en la toma de las decisiones a un coste más atractivo. Aunque los medios de transporte público crecerán y mejorarán, nunca podrán ofrecer las posibilidades de autodeterminación en materia de tiempo, elección de destinos y privacidad que los automóviles proporcionan.

RACVN. Que consideración le merece la actividad incesante del RACVN en defensa del automovilista y, por ende, de la actividad industrial y riqueza que genera el sector.

J.M.G-M. La sociedad civil jugará en los próximos años un papel más relevante que el que ha ostentado hasta ahora. En una época de comunicación masiva homogeneizada, simplificada y de acceso inmediato, la defensa de los intereses ciudadanos es capital. El RACVN lleva demostrando durante más de cien años su aportación a la industria del automóvil y su valía.

RACVN. Tuvimos la oportunidad de disfrutar de su compañía en actos del centenario del RACVN. ¿Cómo recuerda esos días?

J.M.G-M. Formar parte de su centenario fue un motivo de orgullo y satisfacción. No es fácil dar un servicio reconocido, continuado y de calidad durante tanto tiempo en un mundo tan competitivo como el que tenemos. Enhorabuena de nuevo y a por los doscientos.■



“El RACVN ha sabido evolucionar para ofrecer el mejor servicio”

CARMEN LABRAZA ERDOZAIN (PAMPLONA, 1962) COMENZÓ SU RELACIÓN LABORAL CON EL RAC VASCO NAVARRO EN 1985, CUANDO APENAS CONOCÍA NADA DEL CLUB. CON EL PASO DE LOS AÑOS, LLEGÓ A DIRIGIR LA OFICINA EN PAMPLONA, HASTA SU INMINENTE JUBILACIÓN. HOY, RECUERDA CON SATISFACCIÓN QUE HA CELEBRADO EL 75 ANIVERSARIO DEL CLUB Y, EN 2023, INCLUSO SU CENTENARIO. ¡CASI NADA! TEXTO: J. IGNACIO VIEDMA. FOTO: REDACCIÓN RACVN.

J. Ignacio Viedma. ¿Ha cambiado mucho el RAC Vasco Navarro desde sus comienzos?

Carmen Labraza. Aunque siempre hemos trabajado para mantener la esencia del Club, los tiempos cambian y el RACVN, lógicamente, también ha evolucionado. En 1985 no había ordenadores y guardábamos las fichas de los socios en cajas estrechas y alargadas, por orden alfabético. Escribe los datos a bolígrafo... ¡qué tiempos...

...nos mal que el Club siempre ha estado al tanto de las nuevas tecnologías y ha aplicado lo último que aparecía en el mercado para ofrecer el mejor servicio posible.

J.I.V. ¿Cuál ha sido el principal cambio?

C.L. Estaría la forma de comunicación con los socios. Al inicio era, básicamente, presencial o telefónica, que fue creciendo con la llegada de los móviles. Luego apareció el correo electrónico y, más recientemente, el servicio de WhatsApp, que permite un contacto y una respuesta mucho

más inmediatos. La comunicación siempre ha sido fundamental para que los socios pudieran contactar y comentar sus incidencias y, por supuesto, para poner en marcha toda la maquinaria del Club de cara a dar la más rápida y mejor solución a cada caso.

J.I.V. ¿Qué servicio destacaría?

C.L. Recuerdo que, cuando empecé, el motivo fundamental para hacerse socio era la asistencia en carretera. Era un servicio muy demandado que, por aquel entonces, no contemplaban las aseguradoras. Hoy, ante la dificultad de conseguir una cita con las jefaturas de tráfico, el servicio de gestión es muy apreciado.

J.I.V. ¿Cómo cree que valoran los socios navarros la labor del RACVN?

C.L. Quizás deberían responderlo ellos... Algo debemos estar haciendo bien por los socios que, muchos de ellos, llevan con nosotros. Por mi parte, solo puedo agradecer, muy sinceramente, esa confianza. ■

JUBILACIÓN DESPUÉS DE CUATRO DÉCADAS DE SERVICIO AL CLUB Y SUS SOCIOS. CARMEN LABRAZA AGRADECE LA CONFIANZA DE LOS SOCIOS A LO LARGO DE SU LARGA TRAYECTORIA PROFESIONAL EN EL RACVN.



“Hemos hecho historia en el automovilismo internacional”

XABIER ARZAMENDI SESÉ (ASTIGARRAGA, GIPUZKOA, 1958) LLEVA EL DEPORTE DEL MOTOR EN LA SANGRE. A LO LARGO DE SU VIDA, HA EJERCIDO DIVERSAS LABORES DENTRO DE ESTE APASIONANTE MUNDILLO: DESDE COMISARIO Y PARTICIPANTE EN CARRERAS DE DIVERSAS ESPECIALIDADES A ORGANIZADOR DE LAS MISMAS. HOY, EN EL MOMENTO DE SU INMINENTE RETIRADA, RECUERDA LOS HITOS CONSEGUIDOS. TEXTO: J. IGNACIO VIEDMA. FOTO: SARA SANTOS.

J. Ignacio Viedma. ¿Ha cambiado mucho el deporte automovilístico desde sus inicios?

Xabier Arzamendi. Sí, muchísimo. Los avances tecnológicos han mejorado las prestaciones de los coches y han facilitado la organización y la preparación de los deportistas.

J.I.V. ¿Cuál ha sido el principal cambio?

X.A. Los coches han evolucionado en potencia y, sobre todo, en estabilidad, frenos y suspensiones. Antes teníamos la información que daban el piloto y el cronómetro y, sin embargo, ahora disponemos de sistemas de adquisición de datos que aportan información objetiva de lo que ocurre en la realidad. En la organización de pruebas, la evolución también ha sido bárbara. Antes disponíamos de comisarios voluntarios, cronómetros y radios para mantener las comunicaciones y hoy también utilizamos tecnología GPS y teléfonos móviles. En este punto, la diferencia es enorme.

J.I.V. ¿Qué pruebas destacaría entre las organizadas por el Club?

X.A. Somos pioneros. Podemos decir que hemos hecho historia en el automovilismo internacional. La fundación del Club en 1975 es consecuencia de las carreras en el Circuito de Asarte organizadas por el Real Automóvil Club de Guipúzcoa, que eran los grandes Premios de la 1 entre los años 1970 y 1975. Posteriormente, destacaría muchos otros hitos: en 1966, se organizó el Rallye Vasco Navarro en 1967, la Subida Monte Aizibel en 1991, el Rallye Vasco Navarro de Clásicos deportivos y en 1995, el EC Rallye Vasco Navarro.

J.I.V. ¿Se va a seguir apoyando al automovilismo desde el RACVN?

X.A. Sin duda, porque es una de las partes importantes de la actividad del Club desde el momento de su fundación. Para ello, se incorpora Igo Cuesta en las labores que yo he estado haciendo hasta el momento. ■

UNA VIDA DEDICADA AL DEPORTE.

YA EN 1975, XABIER ARZAMENDI EJERCÍO DE COMISARIO RACVN EN LOS RALLYES DEL CLUB. COMO COMPETIDOR, HA PARTICIPADO EN SUBIDAS DE MONTAÑA, RALLYES DE TIERRA, COPAS MONOMARCA Y RALLYES DE VEHÍCULOS CLÁSICOS.

La contribución de la ITV a la mejora de la seguridad vial

LA **INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS (ITV)** ES UN TRÁMITE OBLIGATORIO PARA TODOS LOS VEHÍCULOS. SU OBJETIVO PRINCIPAL ES GARANTIZAR QUE LOS AUTOMÓVILES, MOTOCICLETAS Y RESTO DE VEHÍCULOS CIRCULEN EN LAS MEJORES CONDICIONES, TANTO A NIVEL DE SEGURIDAD COMO DE RESPETO AL MEDIO AMBIENTE. POR PONS MOBILITY



Según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT) correspondientes a 2022, más de 1.5 millones de vehículos estuvieron implicados en accidentes con víctimas en España, tanto en vías urbanas como interurbanas. La mayoría de los problemas encontrados en los vehículos implicados se relacionaron con los neumáticos (desgaste o presión), seguidos por problemas en el sistema de dirección o frenos. Por este motivo, es fundamental garantizar la seguridad vial mediante un proceso de inspección técnica que verifique que los vehículos cumplen con los requisitos mínimos de seguridad y emisiones contaminantes. Un vehículo en mal estado puede ser un peligro tanto para el conductor como para el resto de los usuarios de la vía.

Funciones de la ITV

La ITV se centra en localizar y detectar fallos mecánicos, problemas en los frenos, neumáticos desgastados o deteriorados, luces defectuosas y otros elementos que pueden provocar

accidentes. Además, a través de la ITV se incorporan medidas para salvaguardar y proteger el medio ambiente, por lo que actualmente también controla las emisiones de gases contaminantes, asegurándose de que los vehículos no superen los límites establecidos. El coste de la ITV debe ponerse en relación con el potencial ahorro que supone el mantener el vehículo en buen estado y evitar reparaciones costosas a largo plazo, además de la prevención de posibles siniestros debido al mal estado del vehículo.

Plazos para superar la inspección

Los plazos para pasar la ITV varían según el tipo de vehículo y su antigüedad. Los periodos más comunes son:

Vehículos nuevos: exentos de ITV durante los primeros cuatro años.

Vehículos de entre 4 y 10 años: deben pasar la ITV cada dos años.

Vehículos de más de 10 años: a partir de los 11 años, la inspección debe realizarse anualmente.

La fecha concreta de vencimiento de la ITV se encuentra en la tarjeta de ins-

pección (ya sea electrónica o en papel), en el último informe de inspección o en la app miDGT.

La inspección, paso a paso

El proceso de inspección en una estación de ITV suele durar entre 15 y 30 minutos, aunque puede variar dependiendo del estado del vehículo y de la afluencia de coches en la estación. Los pasos más comunes durante una inspección son: recepción del vehículo y documentación (permiso de circulación y DNI del propietario) inspección visual del vehículo para comprobar el estado general prueba de frenos y alineación inspección mecánica (frenos, suspensión, dirección, sistema de escape y nivel de emisiones contaminantes) y resultado de la inspección.

Los posibles resultados de la inspección pueden ser:

Favorable: sin deficiencias. El vehículo puede circular y debe pasar la próxima ITV en la fecha indicada en la tarjeta de inspección.

Favorable con deficiencias leves: el vehículo aprueba, pero debe reparar los defectos.

Desfavorable: se identifican deficiencias graves. Solo se permite circular para ir al taller o volver a inspección en un plazo máximo de dos meses, dependiendo de la gravedad y la normativa de la Comunidad Autónoma.

Negativa: deficiencias extremadamente graves que suponen un peligro. El vehículo no puede circular y debe ser trasladado por medios externos.

Cabe recordar que circular con un vehículo sin la ITV al día puede acarrear multas que van de los 100 a los 500 euros, incluso si se tiene una cita programada para realizar la revisión. Tampoco se permite circular con la ITV caducada, ni siquiera el mismo día en que vence. ■



PEUGEOT

GAMA SUV

GASOLINA, HÍBRIDO O ELÉCTRICO



**Hasta 8 años de garantía
Peugeot Care**



Peugeot Care: 3 años de garantía + hasta 5 años de cobertura (en total máximo 8 años desde la matriculación), y con un límite máximo de 160.000 kms. La cobertura se consigue realizando en Servicios Oficiales los mantenimientos preconizados por la Marca, y se prolonga hasta el siguiente mantenimiento preconizado. Válido para turismos Peugeot con pedido del 01/09/2024 al 30/09/2025. Condiciones en [Peugeot.es](https://www.peugeot.es)

CAMBIOS REGULATORIOS

Novedades en la formación para el permiso de clase A

EL MINISTERIO DEL INTERIOR HA PUBLICADO OFICIALMENTE DOS NOVEDADES IMPORTANTES PARA MEJORAR LA FORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES EN MATERIA DE SEGURIDAD. LAS NUEVAS REGULACIONES AFECTAN, POR UN LADO, A LA OBTENCIÓN DEL PERMISO DE MOTO DE CLASE A (CONDUCCIÓN DE MOTOCICLETAS DE CUALQUIER CILINDRADA) Y, POR OTRO, A LOS CURSOS DE CONDUCCIÓN SEGURA Y EFICIENTE PARA TURISMOS Y MOTOS. POR REDACCIÓN RACVN.



El cambio de regulación para los permisos de clase A responde a uno de los principales objetivos de la política de seguridad vial del Ministerio del Interior: la reducción de la siniestralidad de los motoristas, ante los datos de accidentalidad actuales. Para obtener el permiso A es necesario tener más de 18 años, estar en posesión del permiso A con al menos dos años de antigüedad y realizar un curso de acceso para poder obtener el permiso de la clase A.

Teniendo en cuenta que la persona que lo obtenga puede conducir motos de cualquier cilindrada y que es el permiso más frecuente en las perso-

nas conductoras de moto implicadas en siniestro mortales, la nueva orden viene a incidir en la formación de las principales causas de los siniestros mortales, concienciando de sus consecuencias, formando a los conductores en los sistemas de ayuda a la conducción de motocicletas y adaptando el contenido del curso a la nueva movilidad.

Mejora de la seguridad de los motoristas

Los principales cambios y novedades en la nueva orden son:

Mayor peso a la circulación en vías abiertas en detrimento de circuito

cerrado: se impartirán tres horas de conocimientos teóricos, dos horas de circuito cerrado y cuatro horas de circulación en vías abiertas al tráfico general (dos de ellas, en carreteras convencionales, donde se concentran la mayoría de los siniestros mortales de motoristas).

Obligatoriedad del uso del airbag, tanto para los alumnos como los profesores. La regulación incide en que el airbag es un elemento esencial en la protección de los motoristas en caso de colisión. El airbag protege específicamente las zonas críticas del tórax, en la que sufren lesiones cerca del 50% de los motoristas falle-

La nueva normativa incide en las **principales causas de los siniestros mortales**, formando a los conductores en los principales **sistemas de ayuda a la conducción** de motocicletas.



Cambios en los cursos de conducción segura y eficiente

Las novedades también afectan a los cursos voluntarios para recuperar puntos del permiso o mejorar la conducción.

La nueva normativa establece dos tipos de cursos: uno para turismos y otro para motocicletas y ciclomotores. En este segundo se incluyen dos modalidades: para conducción en zona urbana y en carretera convencional. El objetivo de estos cursos es formar a los conductores en distintas técnicas orientadas a solventar situaciones de peligro mediante buenas prácticas en la conducción. Podrán realizarlos aquellas personas titulares de un permiso de conducción válido y en vigor, siempre que en el momento de su realización conserven un saldo positivo de puntos. Tras superarlos, se bonificará con dos puntos adicionales hasta un límite de quince, con una frecuencia máxima de un curso de cada tipo cada dos años. Cada curso tendrá una duración mínima de seis horas lectivas, con formación teórica y formación práctica de maniobras y de circulación y podrá realizarse en una o dos sesiones.

cidos y más del 5 de los motoristas hospitalizados.

ncorporación, dentro de la formación teórica, del conocimiento de los sistemas de ayuda a la conducción en las motos (ARAS), asistencias técnicas que incorporan las motos y que contribuyen a hacer más segura la conducción de los motoristas y por ende a reducir siniestros. Además, se actualizan contenidos sobre la nueva movilidad, siempre incidiendo en los principales factores de riesgo y en la protección de los vulnerables.

bligación del profesor de hacer el seguimiento de los alumnos en

motocicleta durante las prácticas de circulación en vías abiertas al tráfico que serán en grupos de un máximo de tres alumnos por profesor. En cuanto a las prácticas correspondientes a maniobras en circuito cerrado cada profesor tendrá un máximo de cinco alumnos.

Posibilidad de que el contenido teórico pueda realizarse de forma online, mediante teleformación o aula virtual.

a orden ministerial fue publicada en el Boletín Oficial del Estado (BOE) el pasado 6 de marzo y, tras dejar un periodo de adaptación, entra en vigor el 1 de julio. ■

La importancia del estado de las carreteras en España

EL ESTADO DE LAS INFRAESTRUCTURAS VIALES ES UN ASPECTO FUNDAMENTAL EN LA SEGURIDAD VIAL COMO FACTOR CLAVE PARA PREVENIR UN ACCIDENTE, SIN OLVIDAR SU ELEVADO IMPACTO ECONÓMICO Y SOCIAL. EL INFORME IRAP HA ANALIZADO LA CALIDAD DE LA RED DE CARRETERAS DEL ESTADO, DETERMINANDO LOS TRAMOS CON MAYOR RIESGO DE SUFRIR UN ACCIDENTE. POR PONS MOBILITY



Tramos de Concentración de Accidentes

La Dirección General de Carreteras (DGC) del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible utiliza el concepto de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) para referirse a los puntos peligrosos de su red.

El concepto de TCA se asocia a la existencia de tramos con un riesgo de accidentalidad mayor a otras secciones similares. En su identificación se tienen en cuenta datos de accidentalidad, tipología de vía y tráfico soportado. La última revisión (2021) identifica 116 TCA en la Red de Carreteras del Estado; 76 de ellos en vías de gran capacidad y 40, en vías convencionales.

Por otro lado, el concepto de Tramos con Alto Potencial de Mejora (TAPM) se refiere a tramos con un alto potencial de ahorro de los costes originados por los accidentes. Según datos recientes, aproximadamente el 30% de tramos analizados en España están clasificados como TAPM: suelen concentrarse en carreteras secundarias y convencionales, y presentan características como curvas peligrosas, falta de arcones o iluminación insuficiente.

España cuenta con una de las redes viales más extensas de Europa, con más de 166.000 kilómetros competencia de diferentes administraciones (estatal, autonómica, provincial o local). Entre las metodologías que analizan la calidad de la red vial destaca el informe "Evaluación de la Accidentalidad en la Red de Carreteras del Estado" de iRAP (International Road Assessment Programme), que en su última edición ha estudiado la siniestralidad en las carreteras españolas entre 2014 y 2020.

Aumento de la siniestralidad

El último informe de iRAP analizó 1.511 accidentes con víctimas, de los cuales 1.177 fueron mortales (1.577 fallecidos) y 320, con heridos graves (3.177 personas). Estos accidentes se concentraron en 56 tramos, con una longitud total de 5.741 km. Los resultados señalan que la siniestralidad en los tramos analizados ha aumentado un 17,51% respecto a 2014. El 7% de los tramos presenta un riesgo bajo o bajo-medio de sufrir un accidente, mientras que el 9% presenta un riesgo alto o medio-alto. Los tramos de riesgo alto se concentran principalmente en carreteras convencionales con intersecciones a nivel y bajo volumen de tráfico (menos de 1.000 vehículos/día). Las

comunidades con mayor porcentaje de tramos de riesgo son la Rioja (6%), Cataluña (6%) y Aragón (5,9%). Cabe señalar que el índice de riesgo representa el número de accidentes mortales y graves por cada 1.000 millones de vehículos por kilómetro.

Vehículos pesados y motocicletas

El informe analiza también datos sobre vehículos pesados, involucrados en un 9% de los accidentes mortales y graves. Se identificaron 59 tramos con accidentes de vehículos pesados, de los cuales 57 presentan un riesgo alto. Las autovías concentran más de la mitad de estos accidentes, debido al alto volumen de tráfico de mercancías. En motocicletas, se registraron 96 accidentes con motocicletas entre 2014 y 2020, con 117 fallecidos y 117 heridos graves. Las comunidades con mayor siniestralidad son Cataluña, Andalucía y la Comunidad Valenciana, que suman el 56% de los accidentes registrados. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible define los "tramos de concentración de accidentes de motocicletas" o TCA, como aquellos tramos en los que el riesgo de sufrir un accidente con implicación de motocicletas es significativamente mayor que en otras secciones de características similares. ■

¿Pensando en tus vacaciones?

Nosotros también



ARAG.es

Con **ARAG Seguros de viaje** cuentas con la cobertura más completa para recuperar tu equipaje y compensarte su posible pérdida.



Para más información:
Consulta en tu oficina habitual de RACVN
943 430 800 | www.RACVN.net

Bruselas no obliga

YA SE HAN PRODUCIDO SENTENCIAS, Y SE ESPERAN MÁS, QUE HAN TERMINADO POR ANULAR ALGUNAS DE LAS ZBE'S, AL SER CONSIDERADAS INJUSTAS Y DISCRIMINATORIAS, AMPARADAS EN UNA OPACA "BRUSELAS NOS OBLIGA". POR REDACCIÓN RACVN



Todo ello a pesar de la extraña euforia de los responsables nacionales y locales que se jactan de su labor: "Avanzamos, a pesar de los alcaldes negacionistas que no las implantan, sabedores del daño que provocan en la salud" (Sara Agersten-vicepresidenta tercera y ministra para la Transición Ecológica y el Reto demográfico del gobierno de España). Entretanto, su gobierno ha decidido presionar para poner todas en funcionamiento antes del verano para no perder bonificaciones estatales al transporte público.

a fuerte crítica social y las complicaciones jurídicas han acabado por anular estas ZBEs, en ciudades como Madrid, Adajoz, Santa Cruz de Tenerife, Lijón o recientemente Segovia, entre otras, basándolo principalmente en la vulneración del principio de proporcionalidad, el

denominado "principio de transición justa" o vulneración de derechos básicos de los ciudadanos recogidos en la Constitución.

En otras ciudades, como Sevilla, Córdoba, Alcorcón, Adalóna, Pamplona, Zaragoza, Estepona o la línea de la Concepción, las han habilitado, cada una con sus respectivas medidas.

En Pamplona la zona está habilitada sin limitación de entrada por etiquetas ambientales solo pueden entrar vecinos y vehículos de reparto.

En Bilbao y San Sebastián se han recurrido las respectivas normas ante los tribunales competentes, a impulso del RACVN y se estudia la ordenanza de Vitoria para valorar su impugnación.

En el caso de Sevilla, se ha optado por trasladar su ZBE fuera del centro, más concretamente en la Cartuja. Es un caso donde se aprueba una nor-

mativa por el mero hecho de cumplir aunque su puesta en escena no aporte la solución esperada.

Sienta precedentes jurídicos

Con fecha reciente, una sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León ha anulado las ZBEs de Segovia. El motivo es que vulnera derechos fundamentales. La sentencia indica que hubo deficiencias graves en la tramitación de la ordenanza, como la falta de consulta pública previa y la ausencia de documentos esenciales del proyecto de la ZBE antes de su aprobación. Además, faltaba un acto jurídico que aprobara el proyecto.

Esta sentencia se suma a otros fallos similares que han declarado también nulas (cabe recurso de casación) las ZBEs en ciudades como Adajoz,

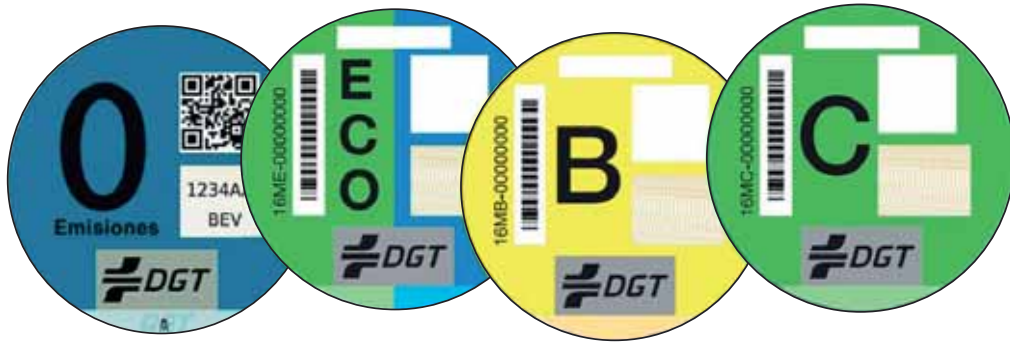
Santa Cruz de Tenerife, Lijón o, anteriormente, Madrid.

Poco profesional y bajo presión

Todo ello demuestra la premura con la que se tomaron las decisiones y la poca profesionalidad de quienes las tomaron, ante el temor de que, si no implantan la ZBE, perderán las ayudas asociadas a los fondos Next Generation. Son más de 100 ciudades españolas que siguen sin activar las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) correspondientes a la Ley de cambio climático aprobada en 2021. Según los últimos datos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto demográfico, de las 16 ciudades obligadas a implantar estas áreas, 54 las tienen activas, 95 siguen en trámite y 19 no han presentado sus planes de instauración.

Francia apela a los valores republicanos

En Francia, la decisión de anular las ZBEs podría sentar importantes



precedentes en toda Europa, ya que, tras una votación efectuada por la comisión de la Asamblea Nacional creada ad hoc, se resolvió elevar a la misma Asamblea para que su pleno valorase el suprimir estas áreas en todas las ciudades de Francia en las que se aplica con el argumento de que estas áreas con prohibiciones de circulación “penalizan a los hogares de bajos ingresos”. La votación en la citada comisión fue de 6 votos a favor de suprimirla, 11 en contra y 9 abstenciones. Francia fue el país pionero en implantar las ZBE, pero ahora parece que se echa para atrás. La razón no es la contaminación. El motivo de la discordia es la discriminación social, que quebraría uno de los tres axiomas básicos de la Revolución Francesa, la Egalité (igualdad), si estas políticas entrasen en vigor.

La medida, criticada incluso por los macronistas, tenía buenas intenciones: “Todos estamos a favor de mejorar la calidad del aire, pero creemos que no al precio de provocar una exclusión social”, sostiene Jean-Luc Mélenchon, diputado de L. En E “no sirven para nada”, estima por su parte Pierre Godeaux (RN). Jean-Luc Mélenchon critica “es una medida muy mal hecha, que genera una enorme desigualdad social”. Incluso la ecologista Isabelle Leclercq ha llegado a afirmar que es “un medio útil al que hay que dotar con medidas de acompañamiento para una mayor aceptación”. La iniciativa aprobada el pasado miércoles 1 de mayo a instancias de L. y RN modificó la llamada “Ley de Simplificación”, derogando las ZBE con 9 votos a favor y 51 en contra. Aún

está pendiente de la aprobación en el Senado. Si esta resolución confirmase la anulación de las ZBE demostraría que las tesis defendidas desde un inicio por el RACVN al respecto son acertadas.

Presión

Se avecinan unos meses cargados de trabajo, especialmente para las más de 100 ciudades españolas que siguen sin activar las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) correspondientes a la Ley de cambio climático aprobada en 2021. Según los últimos datos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, de las 16 ciudades obligadas a implantar estas áreas, 54 las tienen activas, 95 siguen en trámite y 19 no han presentado sus planes de instauración.

De hecho, el gobierno prepara un decreto que ampliará la ley que obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a crear zonas de bajas emisiones (ZBE). Los ministerios para la Transición Ecológica y del Interior están redactando un nuevo decreto mucho más duro, eliminando períodos de prueba y exigiendo el cumplimiento exhaustivo de las normas para mantener ayudas y fondos de transportes. Podría, incluso, exigir su devolución a las ciudades incumplidoras.

Acciones coordinadas

En este contexto, es crucial equilibrar la necesidad de reducir las emisiones contaminantes con la realidad socio económica de las personas afectadas. Por ejemplo, la implementación de ayudas para renovar el parque automovilístico envejecido (14,4 años, mientras que en Francia era de 10 años)



podría ser una medida más inclusiva que permita avanzar hacia objetivos medioambientales sin agravar las desigualdades existentes.

En esta línea, el RAC Vasco Navarro y siempre en defensa de los automovilistas, lleva una lucha incansable ante lo que consideramos un ataque a la libre movilidad e igualdad de todo ciudadano reconocida y alabada fuera de nuestro territorio. El Confidencial, en fecha reciente, publicaba: - Na de las asociaciones que más ha levantado la voz contra estas medidas ha sido el Real Automóvil Club Vasco Navarro (RACVN): “Contraviene principios básicos de libre circulación de personas y mercancías, recogidos en la legislación Europea. Además, consideran que la ZBE tiene un carácter eminentemente recaudatorio, ya que afecta a zonas con baja densidad poblacional y limitada actividad industrial”, expresaban en un comunicado. Solo cabe desear sensatez por parte de las autoridades, priorizando al ciudadano frente a políticas puramente economicistas y de imagen o que estas sentencias terminen por obligarles a un cambio de rumbo que, esperemos, termine por convencer a todas las partes implicadas. ■

GAMA KGM TORRES

Si hay un camino, hay un Torres

LA GAMA TORRES ESTÁ CONCEBIDA PARA AFRONTAR CUALQUIER RETO, CON MOTORES DE GASOLINA, HÍBRIDO Y ELÉCTRICO (ETIQUETAS C, ECO Y CERO). UN DISEÑO PENSADO PARA LA AVENTURA, TRACCIÓN 4X2 Y 4X4, UNA AMPLIA GARANTÍA DE HASTA 1.000.000 KM EN EL TORRES EVX, GRAN ESPACIO INTERIOR, HASTA 839 LITROS DE MALETERO Y EL MÁS COMPLETO EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD, CONECTIVIDAD Y CONFORT. TODO ELLO, A UN PRECIO SORPRENDENTE...



Con un diseño icónico, el Torres de gasolina e híbrido (P) es un SUV potente, eficiente y robusto. Ofrece todo el espacio y el equipamiento que pueda desear cualquier conductor, unido a una tecnología y seguridad que destacan sobre la competencia. Este estilo robusto y aventurero, su estética muestra la solidez de los productos de la marca coreana, con más de 30 años de presencia en nuestro país. Pasos de rueda voluminosos y angulares, combinados con su talle más bien bajo, configuran una apariencia robusta y dinámica al tiempo. El frontal adopta un diseño único, con su personal parrilla de seis elementos verticales y sus ópticas full LED inspiradas en la constelación de la Osa Mayor. El embellecedor hexagonal de la trasera le otorga robustez y sofisticación. El habitáculo despliega calidad y tecnología, destacando el cuadro de instrumentos digital y la pantalla central de 10,25 pulgadas. El volante multi-

función con levas transmite óptimas sensaciones, con un buen tacto y multitud de comandos para acceder a diferentes funciones. Debajo del display central aparece otra pequeña pantalla para controlar los parámetros de climatización. Todos los elementos se integran a la perfección en un armonioso y ergonómico interior que maximiza los conceptos de amplitud, sofisticación, refinamiento y acabados de alta calidad. El eficiente motor de gasolina 1.5 turbo con 150 CV entrega 16 CV de potencia. Puede ir asociado a un cambio manual de 6 relaciones, o a una transmisión automática de 6 marchas y tracción delantera, o bien a la misma transmisión automática y 4x4, según acabados. Disponible en cuatro versiones y tres niveles de equipamiento, ofrece desde su lanzamiento una versión P, capaz de funcionar indistintamente con gasolina o gas licuado de petróleo (distintivo EC de la gasolina). Desde 7.990 euros. ■

Torres EVX, la apuesta eléctrica

El Torres eléctrico combina un diseño robusto y moderno con auténticas capacidades todoterreno. Es muy eficiente en el uso diario y también perfecto para actividades al aire libre, gracias a su gran autonomía, espacioso interior y capacidad de carga. Cuenta con una batería de litio-ferro-fosfato y un motor eléctrico de 152,2 kW (207 CV) que entrega 339 Nm de par. Su autonomía combinada alcanza los 462 km mientras que la urbana asciende a 625 km, según el ciclo WLTP. El interior ofrece gran habitabilidad, 839 litros de maletero (136 bajo el piso) con apertura automática, múltiples soluciones de almacenamiento y salida V2L para alimentar dispositivos eléctricos. Desde 34.500 euros (sin incluir ayudas del Moves III ni financiación), un precio increíble para un vehículo de su clase.



75º aniversario de SEAT S.A.

UN REFERENTE EN LA INDUSTRIALIZACIÓN DE NUESTRO PAÍS

Fundada el 9 de mayo de 1950, una exposición en el Salón Automóvil repasa su historia y futuro a través de 75 modelos icónicos de SEAT y CUPRA. De sus inicios en la Zona Franca de Barcelona a la actual fábrica en Martorell, junto con la planta de El Prat de Llobregat, SEAT S.A. se ha consolidado como un referente en la industrialización de España. La compañía ha liderado el crecimiento del sector de la

automoción y aporta aproximadamente un 1% del PIB nacional. Ha fabricado más de 21,5 millones de vehículos de 77 modelos distintos que han llegado a clientes de todo el mundo, ayudando a posicionar a España como segundo productor de coches europeo y noveno a nivel mundial. Su Centro Técnico, inaugurado en 1975, ha tenido un papel clave para establecer a SEAT S.A. como impulsor de la innovación

y el desarrollo de la industria en España. Con casi 35 millones de kilómetros de prueba, más de 950 prototipos y 359 patentes, el Centro Técnico se ha convertido en una pieza fundamental en el éxito de SEAT y CUPRA, empleando a más de 34.000 ingenieros en 50 años. Estos forman parte de las más de 78.000 personas que han trabajado en las fábricas y oficinas durante la historia de SEAT S.A., que hoy cuenta con 14.000 empleados directos y genera más de 100.000 puestos de trabajo indirectos a lo largo de toda su cadena de valor, consolidándose como la única compañía que diseña, desarrolla, fabrica y comercializa coches en España.

Hyundai IONIQ 9

UN SUV GRANDE PARA TODA LA FAMILIA



Hyundai ha apretado el acelerador de la electrificación y, en concreto, de su apuesta por el coche 100% eléctrico. El coloso de la industria coreana se ha consolidado como marca de referencia en movilidad sostenible, con algunos de los coches eléctricos de baterías más vendidos dentro y fuera de Europa. El exterior del IONIQ 9 adopta la nueva filosofía de diseño de Hyundai, con una imagen moderna. Pese a tratarse de un vehículo de gran tamaño (5,06 metros y hasta 7 plazas), dispone de una trabajada aerodinámica, clave para conseguir la máxima eficiencia y, con ello, la mejor autonomía. Disponible en versión de seis (2+2+2) y de siete plazas (2+3+2); en cualquiera de ellas, el confort es absoluto para los viajeros. El verdadero "corazón" del nuevo SUV eléctrico de Hyundai es una batería de iones de litio de 110,3 kWh. Hay versiones de tracción trasera con un solo motor, y versiones con tracción total propulsadas por dos motores. El rango de potencias abarca desde los 160 kW (218 CV) hasta los 320 kW (435 CV). En su configuración más extrema puede acelerar de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 200 km/h. Su autonomía es de 620 kilómetros según el ciclo WLTP. Una autonomía que se alcanza en la versión de tracción trasera y llantas de 19 pulgadas.

“EL DESIERTO DE LOS NIÑOS”

La caravana de Hyundai cumple 21 años de solidaridad

ESTA NUEVA EDICIÓN DE LA INICIATIVA “EL DESIERTO DE LOS NIÑOS” DE HYUNDAI ANUNCIABA PAISAJES POCO HABITUALES, DEBIDO A LA PRESENCIA DE LAGOS EN EL DESIERTO COMO CONSECUENCIA DE LAS FUERTES LLUVIAS CAÍDAS EN LA ZONA EL AÑO PASADO. POR ELLO, EL AGUA FUE UNA DE LAS GRANDES PROTAGONISTAS DE ESTA NUEVA AVENTURA, AUNQUE TAMBIÉN RESULTÓ UNA OPORTUNIDAD PARA COMPROBAR LAS PRESTACIONES DE LOS MODELOS HYUNDAI.



Las lluvias acompañaron a la caravana en su periplo por arruados, aumentando considerablemente la dificultad de conducción en pistas, ya que los caminos se convirtieron en auténticas trampas de barro. Con vehículos y 1 personas, el recorrido se inició con un complicado paso del estrecho, tras cambiar de puerto de partida en España debido a un temporal que hizo imposible el embarque desde Arifa.

La lluvia acompañó a la caravana durante las dos primeras jornadas en suelo marroquí, aunque los aguace-

ros dieron pequeñas treguas que permitieron completar las actividades previstas, como la visita a las ruinas de la ciudad romana de Ixus, a tres kilómetros de la actual Arache.

Tormenta en el desierto

Que llueva en el norte es relativamente habitual en esas fechas, pero que lo haga en el desierto, una vez cruzado el Atlas, no lo es tanto. Sin embargo, una fortísima tormenta descargó pocos minutos antes de la llegada de la caravana, con lo que se formaron ríos que cruzaban las

carreteras, cortándolas en algunos puntos, y se anegó el desierto. Los lagos secos dejaron de estar secos y por los áridos ríos de arena comenzó a circular el agua.

En esas circunstancias, destacó de una manera especial el Hyundai N5, que mostró una sorprendente facilidad para rescatar vehículos atascados en el barro. Su sobresaliente e instantáneo par motor, unido a la tracción extra que aportaban los neumáticos anchos y el ynapro A que montó el coche este año, se convirtieron en herra-

1. FOTO DE FAMILIA YA SON 21 LOS AÑOS EN QUE SE REALIZA ESTA FOTO PARA EL RECUERDO. **2. HYUNDAI IONIQ 5** DEMOSTRÓ TODO SU PODERÍO POR LAS ANEGADAS PISTAS MARROQUÍES Y SACÓ A ALGÚN VEHÍCULO DE LA CARAVANA DE APUROS. **3. BREVE PARADA** DESCANSO DE LA CARAVANA EN UN LAGO DAYET ERIJ CON BASTANTE AGUA. **4. VISITA CON LA STARIA** ASOCIACIÓN POR LA ACCIÓN SOCIAL DE KHAMLIA. **5. VOLUNTARIAS DE LA FUNDACIÓN ALAIN AFFLELOU** REALIZARON UNA GRAN LABOR REVISANDO LA VISTA A 798 PERSONAS.



Poderío Hyundai

Semana Santa no es una época en la que se puede asegurar el tiempo meteorológico y poco se podía imaginar que la lluvia se convertiría en protagonista de esta edición de “El Desierto de los Niños”. El barro dificultó de manera muy notable la conducción por el desierto, normalmente con mucho polvo y sequedad en el ambiente. La cantidad de agua hizo que los participantes tuvieran que extremar las precauciones para evitar disgustos. Ante estas complicadas condiciones salió a la luz el excelente trabajo de los modernos sistemas de tracción que equipan los Hyundai que encabezaron la caravana. Los SANTA FE, KONA, TUCSON y IONIQ 5, pasaron la prueba del barro con nota, demostrando unas cualidades impresionantes. El nuevo SANTA FE se estrenó en terreno inhóspito, y demostró una impresionante capacidad de adaptación a los terrenos difíciles.

mientas muy eficaces para ayudar a otros vehículos de la caravana.

Iniciativa con historia

Leopoldo Satrústegui, presidente y CEO de Hyundai, declaró que “para Hyundai es un orgullo llevar 11 años con este proyecto solidario, donde apoyamos principalmente aspectos relacionados con la educación y el deporte como base para el progreso de la sociedad. En esta edición hemos puesto la primera piedra de unas instalaciones deportivas en Ramlia. En estas 11

ediciones han pasado más de 1.5 millones de personas por el desierto, donde hemos hecho escuelas, pozos o bibliotecas, y hemos repartido material escolar, pero sobre todo hemos potenciado la educación y el deporte en zonas desfavorecidas. Esperamos cumplir muchos años más con “El desierto de los Niños”, junto con la fundación ALAIN AFFLELOU, cuya labor es digna de destacar graduó los ojos de 79 personas, así como con el gobierno de Khamlia y colaborando en el desarrollo de los pueblos más desfavorecidos del desierto marroquí”. ■



Jeep Compass

DISTINTIVO Y MUY FUNCIONAL, OFRECE LA MÁXIMA SEGURIDAD Y TECNOLOGÍA PARA CUALQUIER AVENTURA CON PLENA LIBERTAD

Diseñado para la aventura, mantiene fiel el ADN de Jeep al ofrecer capacidad legendaria, robustez, tecnología de vanguardia y versatilidad sin igual. Aparece con la inconfundible parrilla de siete ranuras, los pasos de rueda trapezoidales y el aspecto característico de todocamino. El nuevo sistema de infoentretenimiento ofrece un grupo de instrumentos de 10",

y una radio de 16", mientras que los servicios conectados garantizan que el vehículo esté siempre actualizado y reciba actualizaciones inalámbricas.

Para que todo cliente encuentre su modelo deseado, el Compass ofrece un híbrido de 48 V y 145 CV, un Hybrid Plug-in de 195 CV, y 3 versiones BEV, con una autonomía de hasta 650 km, que van desde los 213 CV en

la versión de tracción delantera, hasta los impresionantes 375 CV en la tracción total. Para la carga de los vehículos eléctricos, hay una solución rápida de CC de 160 kW que ofrece un tiempo de recarga de 30 minutos entre el 20 y el 80 % y un cargador a bordo de hasta 22 kW.

Ya se puede pedir la "primera edición" del nuevo Jeep Compass, con oferta especial única por tiempo limitado. Los clientes pueden elegir entre dos sistemas de propulsión: un e-Híbrido de 48 V de 145 CV, o una variante BEV de 213 CV. La versión BEV marca el debut de esta tecnología en el Jeep Compass, con tracción delantera y una autonomía de 500 km.

Opel Frontera

RELACIÓN PRECIO-PRODUCTO SUMAMENTE COMPETITIVA, CON CAPACIDAD PARA HASTA SIETE OCUPANTES



Con un diseño robusto, gran habitabilidad, propulsores electrificados y disponible a un precio muy accesible, el Opel Frontera es un automóvil diseñado para emprender las aventuras de la vida diaria de la manera más eficiente. Tiene espacio de sobra (hasta siete plazas), se centra en lo esencial, es intuitivo de usar y, sobre todo, es muy asequible. Su frontal está liderado por el nuevo emblema "Blitz", el Opel Vizor que integra los faros Eco LED con luz de carretera automática, o su capó elevado. Detrás, un portón vertical pensado para maximizar los 460 litros de capacidad del maletero.

Dentro destaca el Pure Panel de la marca, con dos pantallas de 10" para el cuadro de instrumentos digital y el sistema multimedia, hay botones físicos para los mandos del climatizador y una consola central reservada para el pequeño selector del cambio automático.

Se ofrece en tres versiones: una eléctrica 100% de 113 CV con una autonomía homologada de 305 km (etiqueta CERO), y dos híbridas de 100 y 136 CV de potencia (etiqueta ECO), por lo que son todas electrificadas. Las dos opciones híbridas vienen con la caja de cambios automática de seis velocidades. Disponible desde 19.900 euros.



Peugeot 408

HACÍA LA MAYOR EFICIENCIA EN CARRETERA

Diseñado para convencer a los clientes del segmento C Premium e, incluso, competir con algunos modelos del segmento D, el nuevo Peugeot 408 aúna características de mundos muy diferentes: recurre a una silueta con una fuerte tradición deportiva, propia de 'fastbacks', y al mismo tiempo incorpora elementos y rasgos estéticos característicos del universo SUV, como una gran distancia al suelo y unas impresionantes ruedas. De la unión de los rasgos estéticos de ambas categorías surge un automóvil que sorprende por su diseño, su tecnología de vanguardia y su visión única de la eficiencia y la electrificación. Cuenta con una gama totalmente electrificada (híbrido, híbridos enchufables y 100% eléctrico), con un elevado nivel de eficiencia y prestaciones. En precios, la versión Hybrid parte de 32.670 euros y la versión 100% eléctrica, de 36.360 euros (Plan Moves III incluido).

Subaru Crosstrek

CONFIANZA Y RENDIMIENTO EN TODOS LOS TERRENOS

Subaru lidera el camino en lo que respecta a vehículos con tracción a las cuatro ruedas (AWD), una tecnología que se traduce en un rendimiento superior en diversas condiciones de conducción. La tracción integral simétrica AWD no solo proporciona seguridad y confianza, sino que mejora la capacidad del modelo en cualquier terreno. Le distingue su tecnología exclusiva, que distribuye la potencia de manera equilibrada entre todas las ruedas del vehículo de forma continua. El sistema de Subaru está



siempre en funcionamiento, asegurando que el vehículo mantenga la estabilidad, el control y la capacidad de respuesta en todo momento. Esta configuración permite que el Crosstrek cuente con una distribución equilibrada de potencia y mayor control, tanto en condiciones de conducción en asfalto como fuera de la carretera.



Kia en 2024

SEGUNDA MARCA EN ELECTRIFICADOS

Kia alcanzó en 2024 unas ventas totales de 57.105 unidades (6% menos que en 2023) y una penetración del 5,9% en nuestro mercado. En ventas a particulares, cerró el ejercicio con 33.561 unidades matriculadas, logrando una cuota de mercado del 7,7% y posicionándose como la cuarta marca más vendida en el canal privado. Por modelos, cabe destacar los excelentes resultados del Kia Sportage, que se posicionó como el segundo modelo más vendido de su segmento (C-SUV), con 17.890 unidades y una cuota del 6,3%. Con relación a las ventas electrificadas, Kia acabó 2024 como la segunda marca del mercado, con 41.254 unidades vendidas y una cuota de mercado del 8,3% en este tipo de vehículos (MHEV/HEV/PHEV y EV).



Skoda Fabia

CINCO MILLONES, UNA GRAN CIFRA

El Škoda Fabia cinco millones ya ha salido de la cadena de montaje de Mladá Boleslav (República Checa). Desde 1999, este modelo ha marcado la historia moderna de la marca. Su primera generación se fabricó sobre una plataforma nueva del Grupo Volkswagen y destacó por ser uno de los coches más espaciales de su clase, combinando practicidad, excelente relación calidad-precio y numerosas funcionalidades Simply Clever. La cuarta generación actual cuenta con motores de combustión modernos y eficientes, y sistemas de seguridad avanzados. Su producción continuará más allá de 2030.



“Tenemos buena cantera para el futuro del motociclismo vasco”

EFREN VÁZQUEZ RODRÍGUEZ (BILBAO, 1986), PILOTO MOTOCICLISTA MUNDIALISTA EN 125CC, 250CC, MOTO3 Y MOTO2, TRAS GANAR EN 2008 EL FIM CEV INTERNATIONAL CHAMPIONSHIP. CONTINÚA MUY VINCULADO AL DEPORTE DE COMPETICIÓN DESDE EL CIRCUITO DE OLABERRIA Y SU ESCUELA DE PILOTOS EFREN VAZQUEZ MOTO ACADEMY. POR RAFA MARRODÁN.

EFREN VÁZQUEZ

EN SU PALMARÉS DESTACA: CAMPEÓN DE BIZKAIA DE MINIMOTOS (1995 A 1998), TERCERO EN EL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE MINIMOTOS (1999), CAMPEÓN DE EUSKADI DE MINIMOTOS, CAMPEÓN DE ESPAÑA EN EL TROFEO RACE 125CC CRITÉRIUM (2001) Y GANADOR DEL FIM CEV INTERNATIONAL CHAMPIONSHIP (2008). EN EL MUNDIAL, QUINTO EN 125CC (2005) Y, YA EN MOTO3, GANADOR EN INDIANÁPOLIS Y MALASIA (2014). SUMÓ DOS VICTORIAS, 16 PODIOS, UNA POLE Y CUATRO VUELTAS RÁPIDAS.

Rafa Marrodán. Recibiste el testigo de **Santi Herreros y Herri Torrontegi, convirtiéndote en el máximo exponente del motociclismo vasco de velocidad.**

Efrén Vázquez. e vivido momentos muy bonitos en mi carrera, pero los logros alcanzados se saborean con el tiempo porque la vorágine de la competición te absorbe por completo. e siento muy satisfecho por lo logrado y de mantener vivo ese legado para los que vienen detrás y que sueñan con lograr lo que yo he conseguido.

R.M. Esfuerzo, sacrificio, pasión y ceder tiempo de tu vida privada son la clave.

E.V. Sí, pero en este terreno los auténticos héroes son los padres que siempre tratan de despejar el camino de escollos. Los míos

desconocían el mundo de la competición. Por una parte fue una dificultad, pero por otra resulta muy beneficioso para tener los pies en el suelo al menos, en mi caso.

R.M. ¿De qué habla un “dos ruedas” con una familia de “cuatro ruedas”?

E.V. e competición tajante todos estamos muy ligados a la competición en nuestra actividad diaria desde el Circuito de Olaberria. Distribuímos neumáticos y gasolina de competición (entre otros productos), dirigimos la escuela de pilotos y de seguridad al volante y compartimos toda la gestión económica. No faltan temas de conversación.

R.M. Y ahora un circuito indoor...

E.V. Es muy especial para mí, porque he participado desde su nacimiento, desde la

“El **RAC Vasco Navarro** realiza una labor incesante y necesaria en el apoyo a la competición automovilística. Hay que felicitarle por ello y desear que su implicación no decaiga”



idea inicial. Desde pequeño conocía el de laberría y a Andrés, quién no, que ya era un centro básico para entrenar y competir. Te cuento una anécdota: aquí compartí pista en el 1er Campeonato de España de mini motos con Dani Pedrosa, con el título en juego, sin olvidarme de osito de la Calle. Buenos amigos.

R.M. La cantera vasca aumenta cada día ¿Cómo ves el futuro?

E.V. Soy optimista. Tenemos buena cantera y el impasse que hubo entre Erri y yo, por la falta de pilotos, hoy está superado con los Leizaola y Fernández, Igo Glesias, Abi Urutzu que tendrán las armas necesarias para mostrar su talento.

Desde el nacimiento de nuestra Escuela Internacional de Pilotos y el fomento de la cantera local, podemos ofrecer a los jóvenes acompañamiento profesional tanto

en su formación como pilotos como en su formación como personas.

R.M. ¿Si te ofrecen un Wild Card en Moto3 mañana?

E.V. Que me lo digan con tiempo y que se preparen.

R.M. El RACVN participa muy activamente en la competición automovilística, tanto patrocinando, patrocinando y organizando su campeonato. ¿Qué te parece esta labor?

E.V. Históricamente, en sus más de 100 años de historia, el Club ha estado siempre ligado a la competición en su vertiente automovilística. Una labor incesante y necesaria, especialmente en momentos de dificultad y en competiciones locales, en las que son muy necesarios. Hay que felicitarle por ello y desear que su implicación no decaiga. ■

TRAYECTORIA DE ÉXITO, COMO PILOTO Y MAESTRO.

EN SU PALMARÉS COMO PILOTO DESTACAN LOS TRIUNFOS EN LOS CAMPEONATOS DE MINIMOTOS Y LAS VICTORIAS EN MOTO3. COMO MAESTRO, ESTA ENTREVISTA SE REALIZA REGRESANDO DE LE MANS Y SABOREANDO LA GRAN VICTORIA DE SU ALUMNO BENAT FERNÁNDEZ (MOTOGP ROOKIES CUP 2025) EN ESTE MÍTICO CIRCUITO. LA SAVIA DA SUS FRUTOS.

II TRAMO DE TIERRA ALMAJANO

Primera victoria para el equipo Del Cid/Campos

LA UNDÉCIMA EDICIÓN DE LA **COPA RACVN DE RALLYES DE TIERRA** ARRANCÓ CON LA CELEBRACIÓN DEL II TRAMO DE TIERRA ALMAJANO, TAMBIÉN PUNTUABLE PARA EL CAMPEONATO DE CASTILLA Y LEÓN DE RALLYES DE TIERRA. UN TOTAL DE 33 EQUIPOS VIAJARON HASTA LA LOCALIDAD SORIANA PARA EMPEZAR LA COMPETICIÓN. TEXTO: J.I.VIEDMA. FOTOS: JORGE DEL CID.



El sábado 9 de marzo, la expectación en Almajano era muy notable para seguir la segunda edición de una prueba que reunió a más de 6 equipos. La Copa RACVN de Rallyes de Tierra cuenta esta temporada con 9 equipos inscritos oficialmente, lo que la convierte en una de las competiciones más nutridas del ámbito nacional. El total de inscritos en la competición, estuvieron en Almajano y solo se tuvieron que retirar tres por problemas mecánicos, lo que significa que la elección de los ordocus para la Copa ha sido muy acertada dada la fiabilidad que ofrece. La Escudería nnoracing, organizadora del ramo de tierra Alma-

jano, se encargó de realizar el viernes las verificaciones técnico-administrativas, que garantizaron que todos los vehículos y equipamientos cumplieran con lo estipulado por la Federación Española de Automovilismo. El tramo de 1,71 km en buen estado y muy rápido, que se repitió tres veces en el mismo sentido, esperó a los pilotos tras realizar la primera pasada de toma de notas, imprescindibles para ir lo más deprisa posible.

Inicio accidentado

La primera manga oficial (C1) se saldó con su neutralización después de producirse un accidente que impidió que el resto de los pilotos pudieran

salir a pista en máximas condiciones de seguridad. La segunda y tercera manga oficial (C2 y C3) se desarrollaron a la perfección con un gran espectáculo de conducción por parte de todos los pilotos, sobre un tramo en buen estado y muy divertido de conducir.

La primera prueba de la temporada 5 situó al equipo formado por Jorja del Cid y Nerea Campos en la parte más alta del podio, con Jorja Antxustegi y Iñaki Arreiti en segunda posición a 1,2 segundos y Egoitz Ortazarrena y Iñaki Ancizar en tercera, a un total de 4,9 segundos.

Pequeñas diferencias de tiempo para un inicio de temporada espectacular. ■

I TRAMO DE TIERRA DEL VILLAR DE ARNEO

Gran victoria en un tramo muy complicado

LA SEGUNDA PRUEBA DE LA **COPA RACVN DE RALLYES DE TIERRA**, TAMBIÉN CELEBRADA “FUERA DE CASA”, EN EL MUNICIPIO RIOJANO DE VILLAR DE ARNEO, ESTUVO MARCADA POR UNA METEOROLOGÍA CAMBIANTE QUE ALTERNÓ SOL, LLUVIA Y VIENTO Y CONDICIONÓ EL RESULTADO DE UNA EMOCIONANTÍSIMA PRUEBA. EL GANADOR FUE EL EQUIPO FORMADO POR GORKA ANTUXUSTEGI Y XABAT URRESTI. TEXTO: J.I.VIEDMA. FOTOS: AITOR MARTÍNEZ GOIENETXE.



El 6 de abril todos los participantes de este tramo de tierra del Villar de Arnedo se enfrentaron a este novedoso tramo de 1,5 km que se recorrió en tres ocasiones y fue calificado de “complicadísimo” por los equipos tras la pasada de toma de notas. Así quedó demostrado con las incidencias, todas de chapa, que surgieron en el transcurso de la jornada. Un total de 5 de los 6 inscritos de la carrera, organizada por el Rioja Alta Racing Club, fueron los primeros inscritos de la Copa RACVN de Rallyes de tierra, que tomaron la salida en un día de meteorología cambiante, con algún espectacular chaparrón incluido.

Por a Antxustegi y Xabat Urresti, segundos en la anterior prueba, se llevaron una contundente victoria forjada sobre todo en la segunda manga, la más complicada del día por el chaparrón que sorprendió a todos al poco de tomar la salida los primeros focos.

Cambio de líderes

La posición de privilegio alcanzada en la prueba les permite auparse al liderato del campeonato y partirán desde el primer lugar en Cintruénigo. La segunda posición fue para Gorka del Cid y Nerea Campos, primeros en la prueba que abrió la temporada. Siguen demostrando que su

máxima ambición es subirse a lo más alto del cajón en los dos campeonatos (absoluto y junior) y tienen bien encarrilada la temporada. El tercer equipo en discordia fue el formado por Gorko Villarán y Aiert Elezgarra, que volvieron a demostrar su calidad y, además de pisar podio por primera vez esta temporada, se llevaron el botón de los tres puntos adicionales con el mejor tiempo en el último tramo.

Una vez más, los verificadores de tiempo tuvieron abundante trabajo. Presiones de gasolina, peso y control de gases de escape y catalizador fueron algunas de las comprobaciones previas, durante y posteriores a la carrera. ■

II TRAMO DE TIERRA VILLA DE CINTRUÉNIGO

Antxustegi/Urresti, con paso muy firme hacia la victoria final

PUNTUABLE PARA LA **COPA RACVN DE RALLYES DE TIERRA**, LA PRUEBA CONTÓ CON 46 EQUIPOS PARTICIPANTES, QUE DISFRUTARON DE LA CARRERA ORGANIZADA POR ARTIGA MOTORSOPORT CON EL PATROCINIO DEL RACVN Y LA COLABORACIÓN DEL AYUNTAMIENTO DE CINTRUÉNIGO Y LA FEDERACIÓN NAVARRA. TEXTO: J.I.VIEDMA. FOTOS: AITOR MARTÍNEZ GOIENETXE.



Tras una jornada de mañana pasada por agua en la que los participantes realizaron las correspondientes verificaciones administrativas y técnicas, los equipos se dirigieron a los caminos elegidos por la organización para hacer la única pasada de reconocimiento de un tramo cronometrado de 1 ms de longitud al que posteriormente se darían tres pasadas de carrera.

En tramo cronometrado caracterizado por su rapidez y que fue del gusto de prácticamente la totalidad de los participantes. Por fortuna, no hubo que lamentar incidentes de gravedad más allá de los habituales sustos a consecuencia del ímpetu de los equipos para conseguir la victoria.

La prueba deportiva concluyó en pleno centro del municipio de Cintruénigo, amenizada por una entretenida entrega de premios que reconoció merecidamente a los ganadores de las diferentes categorías.

Exitoso debut

Por a Antxustegi y abat Urresti se están forjando la etiqueta de futuros campeones de la Copa RACVN de Rallyes de Tierra, con su victoria en esta carrera y, no menos importante, su presencia en los tres podios en otras tantas pruebas disputadas. Además, estamos hablando de un equipo que se estrena esta temporada en el certamen. Con dos victorias parciales y un segundo puesto,

han firmado una primera mitad de campeonato prácticamente perfecta que tendrán que refrendar en las próximas citas.

Gor Villarán y Alex González siguen estando muy arriba: subieron al segundo escalón del podio y se impusieron en el último tramo. Si algo han demostrado durante su andadura en la Copa es que tienen aptitudes más que suficientes para alcanzar la victoria absoluta. El tercer escalón fue para Antón Andiaga y Iatz San Miguel. Así se sabe lo que puede hacer este equipo cuando no hay percanes: circular rapidísimamente por cualquier tramo. Es un resultado que les ayuda a recobrar confianza en sus posibilidades. ■

Los junior Villarán/González, en lo más alto del podio

EL DÍA DE LA COMPETICIÓN (24 DE MAYO) ARRANCÓ CON EL CORTE DE CAMINOS A LAS 9:00 HORAS. LOS EQUIPOS REALIZARON LA TOMA DE NOTAS CON EL RECONOCIMIENTO DE LOS DOS TRAMOS: UNO DE 12 KILÓMETROS EN CUZCURRITA DEL RÍO TIRÓN Y OTRO DE 6,5 KILÓMETROS EN BAÑOS DE RIOJA, QUE SE RECORRIERON TRES VECES CADA UNO. EL RESULTADO DEMOSTRÓ DE NUEVO EL PODERÍO DE LOS JUNIOR. TEXTO: J. IGNACIO VIEDMA. FOTOS: AITOR MARTÍNEZ GOIENETXE



Organizado por la Escudería Rioja Alta Racing Club de aro, el viernes de mayo se realizaron las verificaciones administrativas y técnicas en la Plaza del Pueblo de Cuzcurrita del Río Tirón.

La primera manga comenzó a las 11 horas, bajo un sol y una temperatura abrasadores. Los tramos se repitieron hasta completar tres pasadas por cada uno. Finalizada la competición, los vehículos llegaron a los Baños de Rioja, donde se instaló el parque cerrado final y se celebró la entrega de trofeos. Por su formato, tenía una puntuación mayor en la Copa y sirvió para definir mejor qué equipos afrontan las dos últimas carreras con opciones reales de victoria final.

Una vez más, la participación de un gran número de la Copa fue abrumadora y se pudo alcanzar finalmente una ins-

cripción en la carrera por encima de los 6 coches.

Espera un final de temporada interesantísimo en el que la juventud está poniendo en muchos aprietos a la veteranía y experiencia. La victoria correspondió a los ganadores junior de 4 (por Villarán y Alex González) y el segundo escalón del podio, a los casi matemáticamente campeones de esta edición junior (por a del Cid y Nerea Campos).

Mayor puntuación

Por su parte, Alex y Nerea cuajaron una actuación excepcional que les permitió sumar el máximo de puntos en una carrera que ya de por sí tiene más peso en la puntuación final del Campeonato. Se han vuelto unos especialistas en sacar el mayor provecho a la puntuación extra que les da finalizar primeros en

el último tramo y, a día de hoy, si aplicasen el descarte ocuparían la primera posición en la clasificación general. Con este resultado, el Cid y Campos aumentan considerablemente sus aspiraciones al cajón más alto al final de la temporada. Pese a su juventud, están demostrando madurez en muchos otros aspectos.

Los chicos y chicas vuelven a pisar el podio. De forma muy merecida, porque tuvieron una actuación del nivel de cuando se quedaron a escasos metros de proclamarse campeones absolutos. Tras el obligado parón del año pasado, han vuelto con energías renovadas y aunque es casi imposible que opten al título, sí pueden ser uno de los equipos que decidan el ganador puesto que tienen capacidad de meterse en medio de la pelea y robar puntos a los aspirantes. ■

II RALLYE URDAIBAI

La primera de la temporada, para Apalantza/Agirre

GERNIKA FUE EL CENTRO NEURÁLGICO DE LA PRIMERA PRUEBA DE LA TEMPORADA DEL **CAMPEONATO VASCO DE RALLYES RACVN**, ORGANIZADA LOS DÍAS 4 Y 5 DE ABRIL POR URDAIBAI MOTORSPORT ELKARTEA. DE LOS 62 EQUIPOS QUE TOMARON LA SALIDA, ACABARON LA PRUEBA UN TOTAL DE 37. TEXTO: J.I.VIEDMA. FOTOS: JOSU URIBE.



La segunda edición del Rallye urdaibai inauguró el Campeonato Vasco de Rallyes RACVN. Fue un excelente inicio de temporada, en una prueba con bonitas luchas en diferentes posiciones de la general. En una jornada bastante veraniega, los participantes encararon un recorrido total de 110 km, de los que 4,9 fueron cronometrados (45,6 km). Los siete tramos fueron barranque- lu- autegiz Arteaga (1,7 ms), que se pasó dos veces barruri- endata (1,7 ms), también dos veces y oru- erni a umo (1,7 ms), en tres ocasiones. Con tramos espectaculares que combinaron asfalto y caminos sinuosos,

el rallye puso a prueba tanto a los pilotos como a sus vehículos en un desafío tan importante como correr contra el cronómetro. Desde las empinadas carreteras de barran- gelu hasta la mítica zona de erni a umo, los competidores mostraron su destreza y resistencia.

Dominio claro

Aitzol Apalantza y Alain Agirre (Soda Abia rally EV) solo fallaron en el primer tramo de la mañana, donde un trompo casi les dejó fuera de carrera. E ahí en adelante dominaron sin contemplaciones, siendo los mejores en el resto de tramos y sumando la primera victoria de la

temporada. Tras marcar el mejor tiempo en el primer tramo de la mañana, por a Antxustegi y abat rresti (Renault Clio Williams) finalizaron segundos de la general a más de un minuto de los ganadores. Bonita pelea por el tercer peldaño del podio, que finalmente ocuparon Aingeru Castro y Alaitz Riolola (E46), que se las vieron con el

ilbao y Aitor Rocha (Mitsubishi EV V) hasta prácticamente el último metro de la prueba.

En líneas generales, un gran inicio del Campeonato Vasco de Rallyes RACVN '05, con una gran afluencia de público como suele ser habitual por estos lares. ■

SEGURO DE EMBARCACIONES

CONDICIONES
ESPECIALES PARA
SOCIOS DEL
RACVN

¡Disfruta de tu
pasión por el mar
con tranquilidad!

¡INFÓRMATE!

racvn@racvn.es | 943 430 800



DESCARGA LA GUÍA
DE EMBARCACIONES

FIATC  **METROMar**



RAC
VASCO NAVARRO

XIII RALLYE LEA ARTIBAI

Saizar y Apalantza ganan un intenso rallye

LOS DÍAS 2 Y 3 DE MAYO SE CELEBRÓ UNA NUEVA EDICIÓN DE UNA DE LAS PRUEBAS MÁS DURAS DE LA TEMPORADA DEL **CAMPEONATO VASCO DE RALLYES RACVN**. LOS 73 EQUIPOS INSCRITOS TUVIERON QUE ATINAR MUCHO EN SU CONDUCCIÓN, ABANDONANDO 24 DE ELLOS ENTRE LAS JORNADAS DE VIERNES NOCHE Y SÁBADO. TEXTO: J.I.VIEDMA. FOTOS: JOSU URIBE.



La comarca de Lea Artibai acogió la segunda prueba del Campeonato Vasco de Rallyes RACVN, con un total de 73 equipos dispuestos a todo para lograr la victoria. Organizada por la escudería Astinparro Racing, fue una de las pruebas más duras e intensas de los últimos años, en la que la meteorología tuvo en vilo a los participantes. En la jornada del viernes por la noche y todo el sábado, los equipos estuvieron atentos a diferentes aspectos, tanto meteorológicos como de sus monturas, para seguir en la competición. Los tramos fueron Arina meina-Aulestia (4,6 ms), Unitibar-Iortza-Olibar (7,1 ms), Ndarroa-Endexa-Eitio (1,7 ms), Izaburuaga-Spaster

(6,74 ms), Amoroto-Arriena (9,6 ms) y Eibar-Etxabarria (11, ms), que se repitieron dos veces cada uno hasta completar los 12 desafíos cronometrados de la prueba.

Igualada jornada del viernes "largo, intenso, complicado" fueron las palabras más repetidas por los participantes al final del rallye. Los tres primeros tramos se repartieron entre Saizar Apalantza (Peugeot 106 S16), Antxustegi Irujo (Renault Clio Williams), y Apalantza Agirre (Peugeot 106 S16), con alternancia en la general y diferencias mínimas. En el cuarto y bajo la lluvia, Apalantza Agirre dijeron adiós tras una salida, dejando el liderato en manos

de Saizar Apalantza, con Antxustegi Irujo a 1 segundo y Andiaaga Irujo a 57 segundos. Con el primer tramo de asfalto seco se disputaron el sábado ocho tramos cronometrados. Saizar Apalantza marcaron el mejor crono en cinco de ellos, consiguiendo la victoria con una renta de 57 segundos sobre Antxustegi Irujo. En la igualdad por la tercera posición del podio, que finalmente consiguieron López Xoperena (Citroën Saxo) con un scratch en la segunda pasada por Amoroto. Igoras Campos (Peugeot Rally4), Andiaaga Irujo, Castro Irujo (Peugeot 106 S16) o Ilbarruri (Peugeot 106 S16) también estuvieron en la pelea por el tercer peldaño. ■



evoluciona a onLygal



Activa la protección legal para tu movilidad

onLygal Conducción + onLygal
Vehículo de Sustitución, el
mejor complemento para tu
seguro de auto

- Reclamamos y defendemos tus derechos frente a posibles incidencias legales mientras estés al volante
- Ponemos a disposición un coche de sustitución en caso de accidente o robo



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

onLygal

Activamos soluciones legales
para vidas reales

EL REGRESO DEL CAMPEÓN

“Tiene que llover para arriba para que Marc Márquez no gane este Mundial”

MÁRQUEZ TIENE CINCO CIRCUITOS MUY FAVORABLES PARA ÉL Y, DE ELLOS, DOS SON SUS FAVORITOS (PHILIP ISLAND Y ARAGÓN). EL AÑO PASADO GANÓ EN LOS DOS. LUEGO, HAY CIRCUITOS QUE LE SON FAVORABLES INDISCUTIBLEMENTE POR EL PALMARÉS QUE TIENE EN ELLOS. RECORDAMOS SU TRAYECTORIA DE ÉXITOS EN EL MUNDIAL. TEXTO Y FOTOS: RAFA MARRODÁN

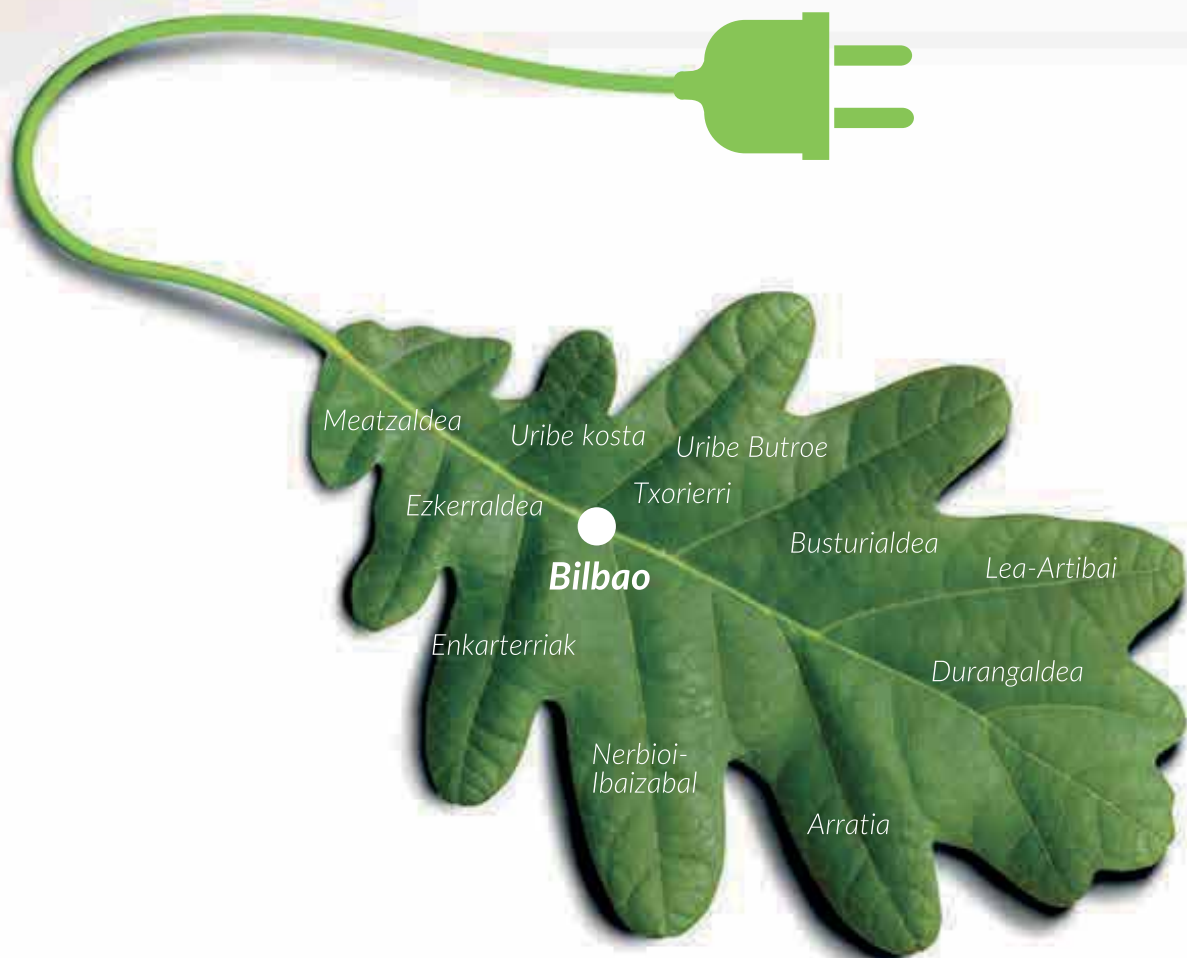


no de esos circuitos es Sachsenring: ganó en 1 con la 15cc, subió a oto y ganó los dos años, y en oto P ganó de forma consecutiva hasta 19 es decir, 1 victorias seguidas. Esionado en , regresó en 1 y logró su primera victoria tras la lesión. tro es el circuito C A (Austin-exas, EE.): ganó en su debut en oto P (1) tras una pelea épica con ani Pedrosa. A partir de ahí hasta 19 todo fueron poles y victorias. Ese a ose cayó por un fallo provocado por la rotura de la cadena. anuel Pecino da el titular: “ iene que llover para arriba para que arc no gane este undial. sea, tiene que pasar algo extraordinario. No hay mucha discusión. ay quien dice que le pueden pasar muchas cosas (caídas, sanciones, encontronazos...), pero está claro que no pueden dejar que haga la primera vuelta en cabeza. ueno, la pri-

mera Cuando llega a la curva cinco ya les ha metido más de un segundo”. árquez ha acumulado récords de precocidad desde que llegó al undial de otociclismo en . e ahí pasó a oto , donde casi gana el título al primer intento, pero una lesión en un ojo (la famosa diplopía) le hizo perderse las dos últimas carreras y dijo adiós a sus opciones. En 1 se desquitaría logrando la corona de la clase intermedia, con 16 victorias entre los dos años. En oto P se estrenó en 1 y no pudo empezar mejor. Subió al podio en la primera carrera y logró pole y victoria en la segunda, con récord de precocidad en ambos registros. Ese a o sería el campeón más joven y repetiría en 14, 16, 17, 1 y 19. Entre los P de Alemania de 19 y 1 estuvo 5 1 días sin ninguna victoria. ras una complicada recuperación, volvió, obtuvo el triunfo 59 en el P

de Emilia Romagna de esa campaña, pero pasaron 1. 4 días hasta volver a ganar una carrera larga: la primera con ucati, en el P de Aragón de 4, tras vencer también la sprint del sábado, y con la esmosedici P . e forma consecutiva, ganó en el P de San arino tras la locura con la lluvia. Volvió a ganar una tercera vez en 4, en el P de Australia, después de cinco a os sin lograrlo allí. En 5 dio el salto a ucati en el equipo de fábrica, con triunfo en ailandia y acompañado en la segunda plaza por su hermano, lex árquez. Ahora parecen abonados a los dobles. fue en osail donde el 9 sumó su 91 victoria en el undial de otociclismo, convirtiéndose en el español con más triunfos de la historia, por delante de los 9 de ngel Nieto. El jefe ha vuelto y “tiene que llover para arriba ”. I

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



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

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

bizkaia.eus

94 612 55 55



 **Bizkaia**
bizkaibus





Enkarterri en ruta: historia, naturaleza y sabor

“DRIVE & ENJOY” ES UNA GUÍA DE 10 RUTAS REALIZADAS POR EL AYUNTAMIENTO DE BILBAO EN COLABORACIÓN CON LA DIPUTACIÓN FORAL DE BIZKAIA (BILBAO-BIZKAIA) PARA RECORRER EN COCHE O AUTOCARAVANA, DESDE LA CAPITAL BILBAÍNA Y EN UNA ÚNICA JORNADA. CUENTAN CON INFORMACIÓN PRÁCTICA DE CARRETERAS Y SE REPARTEN GRATUITAMENTE EN LAS OFICINAS DE TURISMO DE BILBAO Y BIZKAIA, Y COMUNIDADES AUTÓNOMAS LIMÍTROFES. APARECEN EN ESTA RUTA DOS DE LAS RUTAS DE “DRIVE & ENJOY” (NÚMERO 4 Y 5). TEXTO Y FOTOGRAFÍA BIZKAIKO FORU ALDUNDIA

Ruta 4: Ecos del medioevo

La Ruta 4, conocida como “Ruta del adagua”, nos lleva tras los pasos del río que vertebra buena parte de Enkarterri. Comenzamos en Bilbao y tomamos la A-66, dirección Leizor, una localidad que sorprende con su elegante arquitectura indiana. Allí nos recibe Villa Errutia, hoy sede del Ayuntamiento, ejemplo de la riqueza traída de América por los emigrantes retornados. La iglesia de Santa María (siglo XV), completa la bienvenida a una villa donde se respira tranquilidad.

En las afueras, el parque de Arenatza guarda una joya: **ARENATZarte**, un espacio al aire libre donde arte contemporáneo y naturaleza conviven en armonía. Árboles singulares y esculturas vanguardistas componen un paseo diferente y muy fotogénico.

Continuamos por la A-66 rumbo a Zalla, pueblo ligado históricamente a las ferrerías y los litigios fronterizos. Entre sus edificios destacados encontramos el palacio de los Urdaga (hoy Ayuntamiento) y la torre de herreros, testigos de las gue-

1. HUELLAS DE LA MINERÍA

TRANSFORMADAS EN UN PAISAJE RECUPERADO PARA EL DISFRUTE Y EL RELAX.

2 Y 4. KARPIN CENTRO PARA LA BIODIVERSIDAD QUE OFRECE UNA VISIÓN DIFERENTE DE LA NATURALEZA SALVAJE.

3. MIRADOR A LA HISTORIA VISTAS DESDE EL MUSEO DE LA MINERÍA DE GALLARTA.



rras banderizas. Aquí también está la **ermita de San Pedro de Zarikete**, junto a la cual se ha plantado un reto o del árbol de erni a, símbolo de la identidad vasca.

na agradable parada al aire libre nos espera en la zona recreativa de **Bolumburu**, ideal para paseos junto al antiguo trazado del ferrocarril de a Robla, hoy reconvertido en vía verde. Seguimos hacia **Abellaneda**, sede histórica de la Casa de untas de as Encartaciones, donde desde el siglo V se decidía el destino de la comarca. oy alberga el **Museo de las Encartaciones**, visita imprescindible para entender la autonomía y singularidad histórica de esta zona.

inalizamos la ruta en **Balmaseda**, la villa más antigua de iz aia. undada en el siglo , su **Puente Viejo** de origen medieval da acceso a un casco histórico repleto de encanto. Aquí se celebra cada a o una espectacular **Pasión Viviente** durante la Semana Santa, y podemos visitar el **Museo Boinas La Encartada**, antigua fábrica textil que nos transporta a los albores de la revolución industrial vasca.

astronómicamente, almaseda es sinónimo de **putxera**, un guiso tradicional cocinado en olla ferroviaria, herencia directa>

CULTURA, NATURALEZA Y SABOR

Balmaseda y Pozalagua: joyas opuestas, un mismo viaje



Entre el patrimonio histórico de Balmaseda y el asombro natural de las Cuevas de Pozalagua hay apenas unos kilómetros, pero un mundo de sensaciones. La primera invita al paseo lento por sus calles empedradas, cafés, tiendas y museos. La segunda, a sumergirse bajo tierra y dejarse sorprender por un espectáculo geológico único en Europa. La combinación perfecta para una escapada de fin de semana completa: cultura, naturaleza y sabor.



1. TORRE LOZAIGA

LA MAYOR Y MEJOR COLECCIÓN PRIVADA DE ROLLS ROYCE DE EUROPA Y UNA DE LAS MEJORES DEL MUNDO EN UN ENTORNO DE ENSUEÑO.

2. FERRERÍA DEL POBAL UNO DE LOS CENTROS NEURÁLGICOS DE LA INDUSTRIA DEL HIERRO.

> del tren Bilbao- a Robla. Se sirve con alubias, costilla, chorizo y morcilla, y se acompaña de un buen txakoli local.

Ruta 5: Naturaleza y lujo escondido

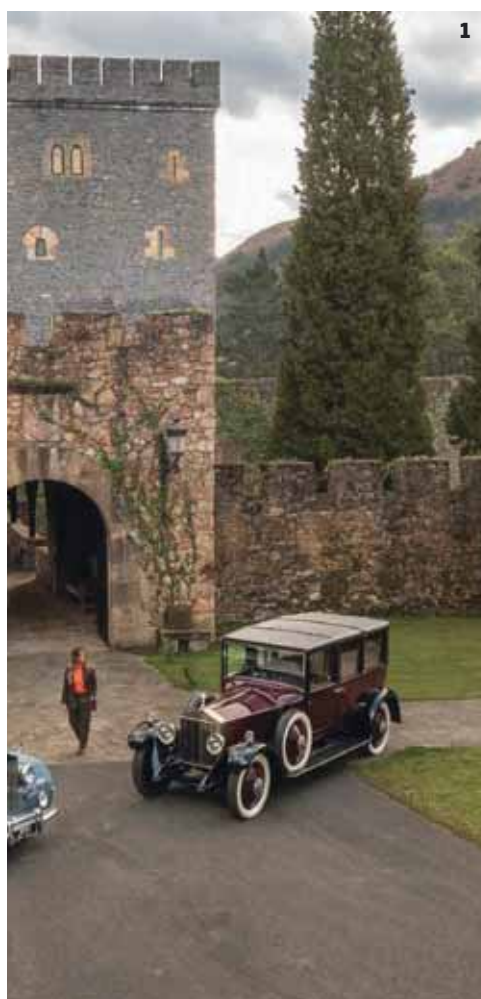
La Ruta 5, denominada "Los Valles Escondidos", nos propone adentrarnos aún más en el paisaje y los rincones secretos de Euzkari. Iniciamos el viaje en **Muskiz**, donde visitamos la **Ferrería de El Pobal**, una de las últimas ferreterías hidráulicas de Europa, activa desde el siglo XV. El conjunto, que incluye casa-palacio, horno y molino, nos muestra cómo la fuerza del agua moldeó el metal y el carácter de esta tierra. Por la carretera N-71 llegamos a **Sopuerta**, donde nos espera el parque de

aventuras **Sopuerta Abentura**, un espacio ideal para familias y amantes de la adrenalina, equipado con tirolinas y circuitos de árboles.

La siguiente parada de la ruta es pura elegancia: el **Castillo de Loizaga**, en Aldaibes. Este imponente torreón medieval alberga una de las colecciones privadas de Rolls-Royce más importantes del mundo. Vehículos impecables, rodeados de bosque, en un enclave tan exclusivo como insólito.

La ruta se adentra luego en el valle de **Karrantza**, paraíso de biodiversidad y tranquilidad. Antes de llegar, hacemos escala en **Karpin Abentura**, centro de acogida de fauna salvaje y educativo parque temático donde los niños pueden incluso seguir los pasos de dinosaurios.

Bizkaia y el hierro, dúo indisoluble y un patrimonio



Pero el corazón natural de esta ruta está en las **Cuevas de Pozalagua**, en el paraje de las Peñas de Ranero. Descubiertas por accidente en 1957, contienen la mayor concentración de estalactitas excéntricas del mundo. Su crecimiento en todas las direcciones desafía las leyes de la física y deja sin aliento a quien se adentra en su gran bóveda.

A los pies del monte, el valle se extiende verde e infinito. Nos recibe la localidad de **Lanestosa**, con su bien conservado casco medieval y aires de otra época. Un paseo entre sus callejuelas empedradas, casonas y balcones floridos es el cierre perfecto para esta escapada a los rincones ocultos de Bizkaia. ■

digno de admiración

Guía práctica



CÓMO LLEGAR

Desde Bilbao, ambas rutas comienzan tomando la BI-636. La Ruta 4 se dirige hacia Gúeñes y Zalla, la Ruta 5 parte hacia Muskiz y luego Sopuerta.

DURACIÓN RECOMENDADA

Se pueden hacer en dos días, uno para cada ruta, o bien distribuir los puntos más destacados en tres jornadas con pernoctaciones en Balmaseda, Karrantza o Lanestosa.

DÓNDE DORMIR

Recomendados los alojamientos rurales y agroturismos de Enkarterri. En

Balmaseda, destacan hoteles boutique y casas con encanto. En el valle de Karrantza, opciones ideales para familias o escapadas románticas.

GASTRONOMÍA

Putxeras, quesos artesanos, conservas de calidad y txakoli con D.O. Bizkaiko Txakolina. Visita obligada a alguna bodega o quesería para conocer el producto de primera mano.

PLANES EN FAMILIA

Bizkaia Park Abentura (Gúeñes), Sopuerta Abentura, Karpin Abentura y el Parque de esculturas de ARENATZarte.

MÁS INFORMACIÓN

Oficinas de turismo en Balmaseda y Karrantza. Más rutas y detalles en: www.enkarterri.eus y www.visitbizcaia.eus



Descubre el Valle de Léniz, de Arechavaleta a Salinas de Léniz

PROPONEMOS UNA RUTA CERCANA QUE SE PUEDE REALIZAR EN DOS DÍAS; NO POR ELLO MENOS INTERESANTE; PLAGADA DE HISTORIA, NATURALEZA ESPECTACULAR Y, COMO NO, UNA GASTRONOMÍA RICA Y VARIADA. TEXTO Y FOTOGRAFÍA RAFA MARRODÁN

Estamos en Uipúzcoa, próximos a Iruya, rodeados de montañas y regados por los ríos Enea y Urola que dan forma a este valle natural. La mayoría de los núcleos de población se hallan enclavados a lo largo del río Enea. El Valle de Léniz ha sido paso de peregrinos que acudían a Santiago. En Salinas de Léniz (Eintzabazaga) hay recuerdos de la época medieval sobre peregrinos que pasaban por Urola. Una ruta familiar inolvidable...

Arechavaleta-Aretxabaleta

Municipio con un interesante conjunto monumental en el que destacan:

1 Antiguo Ayuntamiento, construcción realizada en piedra de sillería, ornada con un

escudo en su fachada principal, con un águila bicéfala y las armas de Arechavaleta, Uipúzcoa y Castilla y León. Actualmente es sede de Urola Mendialdua para el arte.

2 Casa Urola de Alartza, fuera del casco histórico.

3 Casa Urola talora, antigua residencia de los talora, actualmente el Centro de desarrollo directivo y Cooperativo del grupo Urola.

4 Palacio de Arratabe (actual ayuntamiento), junto a la parroquia de Nuestra Señora de la Asunción. Su fachada principal es de piedra de sillería, mientras que el resto es de mampostería. Lo más llamativo es el escudo esquinado de la fachada principal.

1. COLORES DEL VALLE

DEL AZUL DEL CIELO AL VERDE DEL VALLE Y EL CONTRAPUNTO BLANCO DE LOS CASERÍOS Y SUS ROJOS TEJADOS.

2. NUESTRA SEÑORA DE ANDRA MARI

SUS ESCUDOS BLASONADOS CUENTAN PARTE DE LA HISTORIA DEL VALLE.

3. CASA

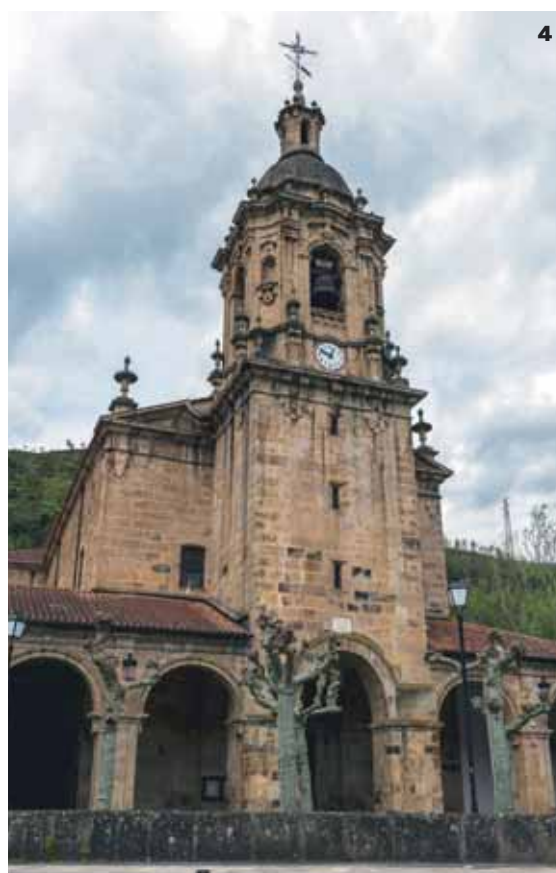
CONSISTORIAL. SUS SOPORTALES SON LUGAR DE REUNIÓN IMPROVISADO Y FRECUENTADO FRONTÓN.

4. ANTEIGLESIA DE

ESCORIAZA UNA DE LAS MÁS IMPORTANTES DEL VALLE.



2



4



3

5 Parroquia de Nuestra Señora de la Asunción, de una única nave, cubierta con bóvedas de medio cañón y arcos fajones.

Escoriaza-Eskoriatza

1. úmulos de Asuntzeta.

2. enhir de ugarriluze: usado como mojón entre lava y uipúzcoa. Sobre su superficie, hay grabados y surcos.

ocalización: onte ugarriluze, en la sierra de Elguea.

Accesos: esde Escoriaza, por olívar, subir por la pista que comunica con eguria (egurixa) hasta el collado de eizargarate, desde allí dirigirse al collado de Alabieta.

3. Casco urbano:

Horno de Zubiate

Palacio Zalbidegoitia, del siglo V.

Casa consistorial, del siglo , construida en piedra de sillería.

Molino de Elorreta, de camino entre Escoriaza y olívar, utilizado hasta 196 para moler maíz, trigo y pienso.

El lavadero, antigua alberca para abreviar a los animales, junto a la casa de postas.

Iturizar, fuente vieja. a curiosidad es que de ella solo manaba agua ferruginosa. ➤

Pedro de Zubiaur, el gigante de los mares

Pedro de Zubiaur (Cenarruza – Bolívar, 3 de agosto de 1540), militar, ingeniero, espía, corsario y comerciante al servicio de Felipe II, tuvo la responsabilidad de trasladar y custodiar los fondos de la corona para financiar las guerras contra Holanda e Inglaterra. A lo largo de su vida, enfrentó diversas dificultades económicas y fue encarcelado en varias ocasiones. Conquistó el puerto de Flesinga en Holanda para Felipe II y, como recompensa, fue nombrado “cabo de una escuadra de filibotes”, con la que defendió numerosos ataques en condiciones adversas. Fue designado Capitán General de La Armada y participó en la victoria frente a la expedición de Essex–Raleigh. En 1605, mientras transportaba tropas a Dunkerque, fue atacado por la flota holandesa y resultó gravemente herido, falleciendo tres días después en Dover. La última morada de sus restos fue el Panteón de los Olazabal (Irún) y su lápida descansa, injustamente olvidada, en el almacén de Zorroaga del Museo San Telmo.



Con una estatura de 1,95 m y un físico robusto (se dice que practicaba el levantamiento de piedras tras sus batallas), su figura resultaba imponente. Se le atribuye la invención del galeoncete, una embarcación rápida y de proa afilada.

Quien “a cañozazos” logró liberar a muchos de los supervivientes de La Armada Invencible, apresados por los ingleses, héroe de la Batalla de Blaye, merece un lugar en nuestra memoria junto a los Elcano, Blas de Lezo, Legazpi, Urdaneta, Churruya y tantos ilustres de nuestra tierra.



3. AGRICULTURA Y GANADERÍA IMAGEN QUE SE REPITE DURANTE EL RECORRIDO Y QUE RECUERDA LA ACTIVIDAD ECONÓMICA ORIGINAL DEL VALLE

Situada frente a la iglesia de San Pedro, su existencia se remonta al siglo V, comprada por rancisco de asta adui Capitán

A principios del siglo V ya estaban organizados en anteiglesias independientes entre sí, con preponderancia de **Escoriaza y Arechavaleta**. Esta organización ha llegado hasta nuestros días, manteniendo cada una de ellas su propio auzo-albate, alcalde de



Guía práctica

CÓMO LLEGAR

Desde Bilbao, AP-8 y N-636 hasta Arechavaleta. Tomar GI-627 hasta Escoriaza. Por último, tomar la GI-627 hasta Salinas de Léniz.

Desde San Sebastián-Donosti, dos opciones hasta Arechavaleta. La primera, AP-8 y AP-1. La segunda, AP-1 y AP-636. Tomar GI-627 hasta Escoriaza. Por último, tomar la GI-627 hasta Salinas de Léniz.

Desde Vitoria-Gasteiz, la ruta se realiza en sentido opuesto. N-240 y A-636 hasta Salinas de Léniz para llegar a Escoriaza por la N-240 y A-627. Por último, alcanzamos Arechavaleta a través de la N-240 y A-627.

Desde Pamplona-Iruña, la ruta más aconsejable es alcanzar desde la AP-15 la A-10 y A-1 hasta la salida indicada.

DURACIÓN RECOMENDADA

Se puede hacer en dos días, incluso es posible realizar tres jornadas con escapadas y marchas a pie por las numerosas rutas adecuadas para ello.

DÓNDE DORMIR

Recomendados los alojamientos rurales y agroturismos. Nekatur es la mejor opción informativa: www.nekatur.net

COMER Y BEBER

Asignatura libre. Se come bien en todo el valle, pero resaltamos el queso, el tomate rosa de Arechavaleta o el cabrito y los platos de caza en Salinas de Léniz. Como siempre, es recomendable visitar sus mercados y ferias semanales.

INFORMACIÓN ÚTIL

Euskadi Basque country (<https://turismo.euskadi.eus/es>)

barrio. Las anteiglesias de Escoriaza son las siguientes:

1. Apogatzza, con su curioso cementerio circular.

2. Bolívar, cuna del libertador Simón Bolívar, donde se pueden visitar 7 túmulos de la edad de bronce y un menhir. Igualmente, o el castillo de Ene-o (Atxorrotx), al que nos referimos unas líneas más arriba.

3. Gellao, a 5 km de Arechavaleta, cuenta con la parroquia de Nuestra Señora de la Asunción y su puerta románica, así como con la ermita de San Antonio de Padua.

4. Marin, a 6 km de Escoriaza, en la carretera hacia Salinas de Léniz. Visitar la parroquia de Sta. María Magdalena y su retablo neoclásico o la ermita de Sta. Lucía.

5. Mazmela, a 10 km de Escoriaza, en la carretera hacia Salinas de Léniz. La iglesia de Ntra. Sra. de la Asunción, la Ermita de San Bartolomé, la de Santa Colomba o Molino, en el caserío Errota, lugares importantes a visitar.

6. Mendiola, desde Arechavaleta en coche (5 km), la Parroquia de San Juan Bautista o la Ermita de San Juan Bautista son puntos interesantes.

7. Zarimutz

A 5 km de Escoriaza y en un alto, se encuentra esta anteiglesia particularmente interesante. Se accede desde la N-1, girando por la N-46 hasta la cima.

Parroquia de San Pedro, medieval.

Casas rústicas y diversos caseríos.

En Zarimutz podemos encontrarnos con la ermita de San Andrés Corsino Atxorrotz.

Salinas de Léniz

La historia de Salinas de Léniz está unida históricamente a las salinas y al Camino Real.

El casco urbano de la localidad se compone de importantes edificios y palacios, trufados de escudos de armas y portones, dentro de su muralla oval con cinco de sus siete puertas aún conservadas.

fuente de As de Copas, con sus doce cascadas.

Palacios de Arro, Soran y Elexalde.

Ayuntamiento, del siglo XV. Iglesia de San Millán.

Salinas y museo

Estas salinas se explotaban desde la Edad del Hierro gracias al manantial salino que dio origen a la localidad.

Una de las pocas de su modelo en Europa y única en España. Desde hace más de 200 años, el agua se recoge en

Resacas y éstas se calientan a fuego lento mediante (antiguamente) fuego de leña bajo ellas y no por la acción del sol. Imprescindible consultar el horario.

Santuario de Nuestra Señora de Dorleta

Antigua hospedería del Camino de Santiago y patrona de los ciclistas, lugar de peregrinación de éstos para ofrecer sus maillots (ciclismo, Vuelta) en este curioso santuario. ■



¿QUIERES 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 encontrarás ofertas de descuento directo sobre la compra, pero también hay ofertas que te devuelven dinero tras realizar la compra, como por ejemplo:



Ese dinero se acumula en una hucha, y cuando ahorres 10€ o más podrás transferir el dinero ahorrado a tu cuenta corriente. ¡Ahorrar es fácil con el Club de Ventajas del RACVN!



Convierte el dinero ahorrado en tu Hucha en un Cheque de regalo de Amazon.es.

Cambia el dinero ahorrado en tu hucha en cheques regalo de Amazon.es con un 3% extra.



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 RAC Vasco Navarro disponen de un **4% descuento por litro** sobre el precio del carburante en la estación de servicio de 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).

**4%
descuento**

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.

**3cts.
descuento**

Más información en www.racvn.net



**5%
descuento**

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

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

www.eparkbilbao.com



**5-7%
descuento**

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).



TALLERES JUANJO MOTOREDER

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



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

Tel. 944 759 572

www.carglass.es



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% de descuento para socios del RACVN. Reportajes fotográficos, redes sociales y comunicación. Tel. 629 764 709

rafa@absolutzero.net



10% de descuento en matrícula y una clase 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.autocarroceriasretuerto.es



Servicios funerarios: asistencia personalizada, gestión de documentación y asesoramiento jurídico. **Condiciones especiales a socios RACVN.** www.enalta.es

Tel. 946 611 000 (24 horas)



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.caferacersspirit.com



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

Tel. 945 13 04 47 · 945 13 76 33



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

Tel. 944 449 708



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

Tel. 944 330 943 (Bilbao)



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

www.elcaseriopremium.com



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

Tel. 946 582 454 · 628 776 025



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

Tel. 944 41 04 40



10% dto. en reparaciones particulares. Más de 40 años de experiencia. En San Sebastián (Apostolado, 36).

www.carroceriasbiyona.com



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

Tel. 948 312 726



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

Tel. 948 244 225



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

Tel. 945 21 34 54



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

Tel. 946 20 33 48



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

Tel. 662 37 55 85 / 662 37 55 58



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



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

www.bigkarting.com



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

www.carroceriaserrota.com



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



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

Tel. 945 357 131



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

www.astrolibros.com



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

www.masajesbilbaoholus.com



Primera visita preoperatoria gratuita y **precio especial en corrección visual por láser** (920 €/ojo) y en **presbicia** (1.390 €/ojo). Es necesario presentar el carnet de socio en la primera visita. Tarifas válidas hasta el 31/12/2024

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)



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)



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

Nikon Z 8

PREPARADO. LISTO. ACCIÓN.



*Pasa el tiempo y la confianza
en Nikon continúa.*

Juntos crecemos y evolucionamos



ONEPERCENT
magazine

photocal3000

Iñigo Cuesta, nuevo responsable del Área Deportiva del RAC Vasco Navarro

Iñigo Cuesta Aguirresarobe (Donostia, 1970) es la persona elegida por el RAC Vasco Navarro para hacerse cargo del Área Deportiva del Club. Desde niño aficionado al automovilismo, ha vivido este deporte en todas sus facetas. Ya en 1995 comenzó su colaboración con el RACVN en un puesto de comisario de ruta en la Subida a Jaizkibel, prueba que, según el propio Iñigo señala, “fue la primera carrera que presencié”. Sostiene que es imposible separar la figura del RACVN del deporte del motor: “Son ya más de 100 años no solo de historia, si no de implicación, organización y apoyo al deporte. Se está haciendo un buen trabajo con la Copa RACVN de Tierra con los Focus, con el apoyo al Campeonato Vasco de Rallyes, la Subida a Jaizkibel, la Travesía de Don Bosco y otras muchas actividades entre las que, desde luego, no podemos olvidar el Rallye Memorial Susundegui, que ya cumple nada más y nada menos que 26 ediciones”. Sobre su llegada al Club, comenta que “llevaremos a cabo una toma de contacto, de la mano de Xabier Arzamendi, que ha llevado el Área Deportiva durante muchos años y de una forma muy eficaz. Analizaremos junto con la directiva del Club cómo llevar a buen puerto los proyectos ya empezados y evaluar lo que puede ser el futuro”.



Nuevas miniaturas en la sede del Club

La fabulosa, extensa y sorprendente exposición de vehículos en miniatura se renueva y, en esta ocasión, se centra en la competición. Vehículos que son historia, rotulados con las tradicionales marcas presentes en los diversos campeonatos de motor. Puede disfrutarse en el gran escaparate de la calle Fueros, 4 en San Sebastián, sede del RACVN.



El RACVN colaboró con la organización del Picu la Senda Trail

Picu La Senda es una prueba de la modalidad Trail Running con una distancia de 20 kilómetros, celebrada el sábado 12 de abril de 2025 en Bezares (Asturias) y en la que el RACVN colaboró con la organización. Con un recorrido que atraviesa paisajes montañosos emblemáticos, la prueba combina exigencia técnica y vistas espectaculares, atrayendo tanto a corredores experimentados como a quienes buscan disfrutar del impresionante entorno natural de Asturias.



Descarga del “Balance Anual 2024”

Ya puede descargarse el informe “Balance Anual 2024”, con toda la información del año con la menor cifra de mortalidad en carretera y la mayor restricción en la movilidad urbana en las principales capitales del Estado.



Surne Bilbao Basket logra su primer título internacional

Tras un histórico parcial de 28-2 ante el Dijon en Miribilla, para remontar y meterse en final de la FIBA Europe Cup, con presencia institucional del RACVN, el Surne Bilbao Basket se alzó con la FIBA Europe Cup tras imponerse en la final al PAOK de Salónica. En el año de su 25 aniversario, el Bilbao Basket se convierte en el primer equipo español en ganar esta competición en los 10 años de historia que tiene bajo esta denominación. Zorionak Txapeldunak! ¡Felicidades, campeones!



EN SU APOYO AL
BALONCESTO VASCO,
EL RACVN TAMBIÉN
PATROCINÓ EL PARTIDO
ENTRE EL DONOSTIA
GIPUZKOA BASKET Y
EL CLUB BALONCESTO
ZAMORA EN EL
AMENABAR ARENA



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](https://www.generali.es) y con nuestros agentes.

CONTIGO, TODO

ANTE LA ELEVADA ACCIDENTALIDAD

El colectivo de motoristas, protagonista de la Campaña de Verano 2025 del RACVN

La Campaña de Verano 2025 del RAC Vasco Navarro pone el foco de atención en el colectivo de motoristas. Con el lema "Amplifica tus sentidos al circular. La carretera puede sorprenderte", el Club alerta del aumento de la siniestralidad en uno de los colectivos más vulnerables en carretera, los motoristas, a quienes recuerda el modo correcto de disfrutar de su motocicleta en varios ámbitos. Uno de los aspectos más importantes es la vestimenta y el equipo de protección de la persona (guantes, casco, botas...), perfectamente regulado por la normativa actual.

Si en 2024 se alcanzó el triste récord de 300 motoristas fallecidos en accidentes de circulación (motocicleta y ciclomotor), en lo que llevamos de año (hasta el 6 de abril de 2025) y en cifras de la DGT, estamos ya

en la desalentadora cifra de 81 motoristas fallecidos. Inasumible a todas luces. Este año, el RACVN lanza una llamada a la prudencia para respetar las señales y mantener la atención debida para una conducción siempre segura; especialmente, en carreteras secundarias y vías urbanas. Así mismo, el Club llama la atención en la antigüedad del parque motorista: 17,8 años de media en cifras de ANESDOR (Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas), vehículos que no se benefician de las modernas ARAS, ayudas a la conducción equivalentes a las ADAS de los automóviles. Además, el Club vuelve a editar su guía útil de 21 consejos para organizar el viaje y realizarlo de forma segura. Se encuentra disponible en la página web y se puede descargar de forma sencilla y gratuita.



VINCULACIÓN HISTÓRICA CON EL RACVN

Nueva edición de la Subida a Jaizkibel



Los próximos días 20 y 21 de septiembre se celebrará una nueva edición de la Subida a Jaizkibel, una de las pruebas automovilísticas con mayor solera en nuestra zona, valedera para el campeonato de Europa y de España.

La prueba ha pasado por un sinfín de avatares desde la primera ascensión a mediados de la década de 1960. En la actualidad, la Subida está confeccionada en 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 5,470

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 de Europa 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.

Caser Hogar Integral

Protegemos el lugar donde se crean los mejores recuerdos

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.
- Defensa jurídica.
- Composición estética de continente y contenido.
- Asistencia informática y recuperación de datos.



REGALO

Para socios del
RAC Vasco Navarro

SET COMPLETO
PARA AMANTES
DEL VINO



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

902 011 111 | CASER.ES



Póliza contratada con CASER, Caja de Seguros Reunidos, Compañía de Seguros y Reaseguros, S.A. - Av. de Burgos, 109 - 28050 Madrid. Registro Mercantil de Madrid - Tomo 2245 - Folio 179 - Hoja M-39662 - CIF: A28013050. Póliza mediada por CAR CORREDURIA DE SEGUROS, S.L. CIF: B20168464. N° de Autorización de la DGS: J0741. *Oferta aplicable a pólizas de Caser Hogar Integral contratadas desde el 15/02/2025 hasta fin de existencias para socios del Rac VN. La entrega del regalo se realizará en la oficina del RAC Vasco Navarro donde haya sido contratada la póliza, una vez que el recibo de la misma haya sido emitido y abonado. El regalo está sujeto a disponibilidad del proveedor. En caso de no disponibilidad, se sustituirá por otro del mismo valor o superior.

DÍA 14 DE JULIO EN EL HOTEL BARCELÓ COSTA VASCA

Convocatoria para la Asamblea General Ordinaria del RAC Vasco Navarro

El RAC Vasco Navarro celebrará su Asamblea General Ordinaria el próximo día **14 de julio, a las 10:30 horas en primera convocatoria, y en segunda a las 11:00 horas, en el Hotel Barceló Costa Vasca de San Sebastián** (avenida de Pío Baroja, 15).

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 (2024).
- 3.** Presentación y aprobación, en su caso, del presupuesto del ejercicio 2025.
- 4.** Renovación de la Junta Directiva.
- 5.** Ruegos y Preguntas.
- 6.** Designación de dos socios para la aprobación del Acta de la Asamblea.



Convocatoria para la Asamblea General Extraordinaria del RAC Vasco Navarro



El RAC Vasco Navarro celebrará su Asamblea General Extraordinaria el próximo día **14 de julio, a las 12:30 horas en primera convocatoria, y en segunda a las 13:00 horas, en el Hotel Barceló Costa Vasca de San Sebastián** (avenida de Pío Baroja, 15).

Orden del día:

- 1.** Modificación de Estatutos y su adecuación a la Ley 7/2007, de 22 de Junio de Asociaciones, y aprobación en su caso.
- 2.** Ruegos y Preguntas.
- 3.** 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 le llegará con el ejemplar de nuestra revista o recogiendo carta y sobre en cualquiera de nuestras delegaciones. Para ello debería poner sus datos, marcar con una cruz la opción elegida, firmarla y devolverla en el sobre de respuesta que le adjuntamos y que no necesita franqueo. En el mismo sobre adjunto podrá enviar las dos delegaciones (o una de ellas) si así lo considerase.

El último ganador del Concurso de Christmas RAC Gazte explica su experiencia en Futuroscope

Como cada año, el parque temático Futuroscope recibió la visita del ganador del tradicional concurso de Christmas RAC Gazte, organizado por el RAC Vasco Navarro. Javier Canseco y su familia pudieron disfrutar de las magníficas instalaciones de Futuroscope en Poitiers con entradas y noche de hotel en este espectacular premio.

El mismo Javier comparte su experiencia en este cariñoso mensaje: **“He disfrutado de un viaje increíble. Me gustaría dar las gracias a los organizadores porque ha sido muy divertido. Me ha gustado mucho poderlo compartir con toda mi familia. Futuroscope es un parque chulísimo con experiencias inmersivas increíbles. Mis favoritas han sido “Cazadores de Tornados” y “Objetivo Mars”. El espectáculo de noche es muy bonito también. ¡Muchísimas gracias por todo!”.**



Renovación del acuerdo con SOLRED

La renovación del acuerdo entre el RAC Vasco Navarro y SOLRED representa un hito importante para seguir reforzando la alianza estratégica entre ambas instituciones, proporcionando a las personas afiliadas al Club descuentos exclusivos en el pago de combustibles y otros servicios en las gasolineras asociadas REPSOL.

La renovación refuerza el compromiso del RACVN con sus afiliados, al garantizarles acceso a combustibles de alta calidad y a precios más económicos. Las ventajas derivadas de este acuerdo no solo representan un ahorro económico, sino también una mejora en la comodidad y eficiencia al momento de gestionar sus necesidades cotidianas de movilidad.

Acuda a su oficina habitual del RACVN o a su agente comercial y solicite la tarjeta.

Pegatinas para vehículos históricos, en oficinas RACVN

Como reza el Anexo V del RD Vehículos Históricos, los propietarios de estos vehículos tienen la obligación de llevar la pegatina H. Dicho anexo indica tanto las dimensiones y colores de la pegatina como el

modo correcto de uso y colocación para hacerlas visibles.

Puede solicitarse la gestión de las pegatinas en las oficinas RACVN, tanto para coches como para motos.

ANEXO V

Distintivo de vehículo histórico

- Indica que el vehículo está clasificado como histórico.
- En el caso de vehículos que tengan parabrisas, el distintivo se colocará en este, por su cara interior, en el ángulo superior del lado contrario al del puesto de conducción. La cara impresa del distintivo será autoadhesiva.
En el resto de los vehículos, el distintivo se colocará en sitio bien visible. La cara sin imprimir del distintivo será autoadhesiva.
- Los distintivos de vehículo histórico son circulares, con la letra H mayúscula en su interior, y tienen un diámetro de un máximo de 97 mm y un mínimo de 60 mm para los vehículos que disponen de parabrisas y de 60 mm para el resto de vehículos, debiendo ajustarse el adhesivo a la forma y color que se indica a continuación:



CONSORCIO DE COMPENSACIÓN DE SEGUROS (CSS)

El CCS como asegurador y garante de derechos

EN LOS NÚMEROS ANTERIORES DE LA REVISTA ANALIZAMOS AL CSS EN SUS FUNCIONES EN LOS "RIESGOS EXTRAORDINARIOS" Y EN SUS ACTIVIDADES EN LOS RIESGOS DE AUTOMÓVILES, TANTO COMO ASEGURADOR COMO DE GARANTÍA EN DETERMINADAS SITUACIONES. EN ESTA OCASIÓN, ANALIZAREMOS OTRAS FUNCIONES RELEVANTES DE ESTA ENTIDAD. POR REDACCIÓN RACVN.

Como adelantábamos en la última revista, el CSS ha ido asumiendo más obligaciones en su historia, como las relacionados con el seguro de crédito a la exportación, el seguro agrario combinado, el seguro obligatorio de viajeros, el seguro obligatorio del cazador y el seguro de responsabilidad civil de riesgos nucleares, en un elenco de actividades de carácter subsidiario y de fondo de garantía. Desde 1998, su actividad se extiende a los riesgos medioambientales y, por disposición de la Ley 44/2002, de 22 de noviembre, asume las funciones de liquidación de entidades asegu-

radoras que desempeñaba la CLEA (Comisión Liquidadora de Entidades Aseguradoras). Analizamos ahora los seguros agrarios combinados e incendios forestales, riesgos medioambientales, seguros nucleares y actividad liquidadora.

Seguros agrarios combinados e incendios forestales

Este ramo protege a los agricultores ante siniestros climatológicos sin depender de la asistencia de las Administraciones. La Ley 87/1978 establece el actual sistema de los Seguros Agrarios Combinados y su reglamento

de aplicación se promulga en el ejercicio siguiente y en 1980 se aprueba el primer Plan Anual de Seguros Agrarios Combinados. Es un seguro de suscripción voluntaria para el agricultor, aunque si opta por asegurar, debe cubrir todas las producciones de igual clase que posea.

La cobertura de los riesgos se encomienda a las entidades aseguradoras, que se agrupan en un 'pool': la Agrupación de Entidades Aseguradoras de Seguros Agrarios Combinados S.A. (Agroseguro). El Estado tiene una fuerte intervención: apoya, controla, fomenta este seguro y fija anualmente las pro-

ducciones a asegurar, así como los riesgos a cubrir. Desde su nacimiento, el Seguro Agrario Combinado se ha configurado como un instrumento de ordenación agraria.

Las funciones del Consorcio en este ramo vienen establecidas en su Estatuto Legal:

• **Reasegurador:** compensa, en los ejercicios con exceso de siniestralidad, la mayor parte de dicho exceso. Las condiciones del reaseguro se establecen anualmente en una orden del Ministerio de Economía.

• **Coasegurador:** asume una parte del riesgo del sistema de seguros agrarios como cual-

quier compañía coaseguradora. Actualmente tiene asignado el 10% del cuadro.

• **Control de las peritaciones de los siniestros:** comprueba que el proceso de la peritación se realiza conforme a la normativa.

• **Asumir la cobertura de los daños personales en incendios forestales:** el CSS es asegurador de los accidentes producidos en incendios forestales, estando asegurada toda persona accidentada por su participación en los trabajos de extinción de incendios forestales por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

En caso de siniestro, el accidentado, beneficiario, representante o heredero (en caso de fallecimiento), deberá solicitar la indemnización al CCS.

Riesgos medioambientales

Desde el 1 de enero de 1998 el Consorcio está integrado en el Pool Español de Riesgos Medioambientales, que inició sus actividades en 1994. Este 'pool' ofrece, en régimen de coaseguro, cobertura para los daños y perjuicios causados por contaminación que, en cualquier caso, habrá de producirse de forma accidental.

El 'pool' ofrece seguros específicos que dan solución a la responsabilidad medioambiental mediante: 1) la restauración de los daños imprevistos que se causen a los recursos naturales, 2) la cobertura de los gastos de defensa del asegurado por reclamaciones garantizadas, 3) la posible prestación de fianzas judiciales y 4) la cobertura del coste de las medidas de prevención si se da una situación de riesgo inminente de daño medioambiental. De manera complementaria, se ofrece la cobertura de la responsabilidad civil por daños a terceros por contaminación.

Seguros nucleares

El artículo 9 del Estatuto Legal establece la posibilidad de que el CSS asuma la cobertura del riesgo de la responsabilidad civil derivada de accidente nuclear en determinados supuestos; si bien, hasta la fecha, la cobertura ha sido asumida por el sector asegurador privado.

El Consorcio cuenta con la habilitación legal para asumir la cobertura del riesgo de responsabilidad civil derivada de accidente nuclear acaecido en España cuando el conjunto de las entidades aseguradoras no alcance el límite mínimo de responsabilidad previsto en la norma, así como para actuar en régimen de reaseguro en la forma y cuantía que determine el Ministerio de Economía.

Actividad liquidadora

Desde el año 2002, las funciones que la ley encomendaba a la Comisión Liquidadora de Entidades Aseguradoras (CLEA) han sido asumidas por el CSS. Por tanto, asume la liquidación de entidades aseguradoras cuando le sean encomendadas por el Ministerio de Economía o por el órgano competente de las Comunidades Autónomas y actúa como administrador concursal en los procedimientos de concursos de acreedores.

También actúa como interventor único en los procedimientos de suspensión de pagos y como comisario, síndico y depositario en los de quiebra. El CCS asume la condición de liquidador de las aseguradoras y reaseguradoras españolas, cualquiera que sea su forma o naturaleza jurídica, en los supuestos contemplados por la LOSSEAR y el Estatuto Legal del CCS.

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 seguros

Cuando un contrato de seguro es "bilateral", ¿a qué dos figuras se refiere?

Las dos figuras que forman parte en un contrato de seguro son la compañía aseguradora y el tomador del seguro. La figura del tomador puede o no coincidir con la del asegurado y/o beneficiario.

¿Tiene siempre el tomador la obligación de declarar a la compañía de seguros todas aquellas circunstancias que afecten o puedan afectar al riesgo a asegurar?

En principio, la Ley de Contrato de Seguro sí lo obliga en su artículo 10. Sin embargo, lo excepciona si la compañía no lo pregunta. En concreto, recoge: "El tomador del seguro tiene el deber, antes de la conclusión del contrato, de declarar al asegurador, de acuerdo con el cuestionario que éste le someta, todas las circunstancias por él conocidas que

puedan influir en la valoración del riesgo. Quedará exonerado de tal deber si el asegurador no le somete a cuestionario o cuando, aún sometiéndoselo, se trate de circunstancias que puedan influir en la valoración del riesgo y que no estén comprendidas en él". No obstante, el tomador y el asegurado tienen el deber de declarar la agravación del riesgo al asegurador en cualquier momento y tan pronto como sea posible (Art. 11 de la Ley de Contrato de Seguro).

¿La propuesta de seguro vincula a las partes intervinientes? ¿A quién si lo hiciese?

A diferencia de la solicitud, que va del tomador a la entidad aseguradora, este documento vincula al asegurador, durante 15 días desde la fecha de emisión. En la actualidad, se suele prescindir de la proposición por temas de agilidad emitiendo directamente la póliza.

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.



GESTIONADO POR EL PERIODISTA JUAN MARI MAÑERO

“A quien corresponda”: nuevos casos de interés para los ciudadanos

PRESENTAMOS UNA NUEVA EDICIÓN DE LA SECCIÓN “A QUIEN CORRESPONDA”, EL SERVICIO DE ATENCIÓN A LA CIUDADANÍA DEL RAC VASCO NAVARRO, QUE RECOGE DENUNCIAS, DUDAS O SUGERENCIAS SOBRE TEMAS DE MOVILIDAD. LA INICIATIVA SIGUE SIENDO UN ÉXITO, CON CADA VEZ MÁS CONSULTAS.

Esta sección no solo está siendo un éxito de participación, sino que se ha consolidado como altavoz de numerosas peticiones de la ciudadanía (socios y no socios del Club) y como un nuevo canal para debatir sobre

aspectos que preocupan a toda la sociedad. “A quien corresponda RACVN” se basa en una fórmula ya contrastada en distintos medios de comunicación (radio, televisión y digital) y mantiene intacta su filosofía en la adaptación

al RAC Vasco Navarro. En nuestro caso, se orienta a visibilizar las inquietudes, sugerencias y denuncias de los ciudadanos en cuestiones de movilidad, tráfico y seguridad vial; especialmente, en el País Vasco y Navarra.

Dudas denuncias y abusos

La sección “A quien corresponda” de la página web y las redes sociales del Club sigue recibiendo y atendiendo las denuncias y comentarios de la ciudadanía sobre cuestiones de movilidad y seguridad vial. En esta página de la revista destacamos algunos de los asuntos más relevantes recibidos las últimas semanas: principalmente, se recogen denuncias de los ciudadanos a la situación de la movilidad en San Sebastián o Bilbao y a las actuaciones de los respectivos ayuntamientos.



Supersur de Bilbao: de pago, en obras y colapsada. Ante una A-8 colapsada por un accidente, E.S. optó por la Supersur, que encontró en la misma situación: “La Diputación Foral de Bizkaia ha tenido la ocurrencia de hacer obras en esta época en lugar de otro momento de menos tráfico. Durante 2 km se circula por un único carril. Eso sí, da igual que haya obras, accidentes o alguna otra incidencia que el peaje es sagrado. A veces, pagamos por estar atascados”.



Las ZBE de Bilbao o San Sebastián no buscan lo que marca Europa. Sergio de Castro, fundador de IPARK: “En Europa nos estamos dando un tiro en el pie en un sector tan básico como la automoción. Por primera vez, el líder reduce y cierra plantas porque no puede competir con quienes tienen medios y materias primas para ello. El fin es bueno, pero la forma de llevarlo a cabo es equivocado y nuestros responsables no miran en la dirección que marca Europa”.



Plaza Aita Donostia: un fracaso anunciado. Situada frente al estadio de Anoeta, la plaza se ha reabierto al tráfico con el resultado esperado: caos total. Ambulancias por las aceras, autobuses que no llegan a sus paradas y retenciones infinitas en la famosa “ciudad amable”... Un desastre para todos, excepto para nuestros irreductibles políticos. Y luego plantean cínicos procesos de participación, como el actual de la plaza de Zaragoza. Preguntan lo que quieren y hacen lo que les da la gana.



Millones de coches sin etiqueta no podrán entrar a las ciudades. Fernando Miguélez, director general de Ganvam: “El parque es cada vez más viejo (14,5 años de media) y millones de vehículos circulan sin etiqueta o con etiqueta B, que les impide entrar en las ciudades, motivo por el que Madrid se ha visto obligada a prorrogar la entrada en vigor de la norma. Demasiadas dudas y disparidad de criterios que no ayudan al crecimiento del sector”.

¿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_corresponda/a-quien-corresponda-llega-al-racvn/**

Escanea este código para iniciar un chat de Whasapp con #Aquiencorresponda



— Sastrería —

ALDABALDETREKU

c/San Francisco, 5 Donostia-San Sebastián Tel: 943 28 50 59

www.aldabaldetrekku.com

[f](#) [i](#) [@sastreriaaldabaldetrekku](#)

Aldabaldetrekku viste a Juan Mari Mañero



Un seguro adaptado
a las necesidades
de tus clientes.

pelayo[®]

pelayo.com



Hyundai TUCSON

Nº1 en ventas*

TUCSON Híbrido desde

190€/mes

- 35 cuotas de 190,00€
- Entrada: 8.440,20€
- Última cuota: 24.457,52€.
- TAE: 8,33%**
- TIN: 6,49%



El SUV Nº1 en ventas cumple 20 años. Y lo celebra con esta nueva Edición 20 Aniversario del TUCSON, cargada de diseño y lo último en tecnología. Descubre su amplia gama de motores, sus diversos modos de conducción y funciones de asistencia al conductor que lo convierten en el compañero perfecto para el día a día. Ahora es el momento de conducir al líder, el Nuevo Hyundai TUCSON.



Gama Hyundai TUCSON: Emisiones CO₂ (gr/km): 137-158. Consumo mixto (l/100km): 5,2-7. Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP.

Modelos visualizados: Hyundai TUCSON. *Datos DGT según número de matriculaciones para canal particular del segmento C-SUV hasta 30/04/2025. **Ejemplo de financiación para TUCSON FL 1.6T 215CV HEV AT KCLASS PVP: 40.325€. Precio financiando: 34.625€. Incl. IVA, transporte, impto. Matriculación, descuento promocional, aportación de concesionario y Plan Renove de Hyundai aplicable por la entrega de un vehículo usado bajo titularidad del comprador durante al menos los 6 meses previos a la fecha de compra de un vehículo Hyundai. Comisión de formalización (3,95%) al contado: 1.034,30€. Importe financiado: 26.184,80€. Total intereses: 4.922,72€. Coste total del crédito: 5.957,02€. Importe total adeudado: 32.141,82€. Precio total a plazos: 40.582,02€. Sistema de amortización francés. Financiando con Hyundai Finance a través de Banco Cetelem hasta el 30/06/2025. Más información en la red de Concesionarios Hyundai o en Hyundai.es