www.llobregatmotor.com

# Llobregat Motor

162
octubre
2021

OLIMPO
GOURMET

Venta de **productos Gourmet Griegos originales** en la tienda al por menor y al mayor

Platos preparados
Vinos, Cervezas y licores
Yogures • Queso Feta
Tzatziki • Pita • Aceite
Kalamata y más...

www.olimpogourmet.com

C/ Progres, 61 • Cornellà • Tel. 629 644 864

*Periódico mensual de motor* ***GRATUITO*** *• Noticias · Seguridad Vial · Información de proximidad · Coches y Motos · Deportes · ...*

# La escasez de microchips hunde las matriculaciones de vehículos

(más información en pàgina 3)

**Terremoto en Haití, violencia en Afganistán: estamos allí donde más se necesita.**

**Haz un BIZUM al 38021**
**o envía un SMS con la palabra EMERGENCIA al 28033**
y colabora con nuestro
Fondo de Emergencias.

MÉDICOS SIN FRONTERAS

50 AÑOS DE HUMANIDAD

Donación íntegra del coste del mensaje, 1,20 €, a favor de Médicos Sin Fronteras (MSF). Servicio de SMS de tipo solidario operado por MSF, c/ Zamora, 54-58, 08005 Barcelona. Atención al cliente: 900 81 85 01. Colaboran Movistar, Vodafone, Orange, Yoigo y Euskaltel. Información legal y protección de datos: msf.es/tus-datos-personales.

LlobregatMotor
*para anunciarse*
**619 900 979**
www.llobregatmotor.com

Instalación y automatización de puertas de parking y peatonales
¡Mantenimiento para comunidades!
daber puertas & automatismos
365 días | 24 h
931 60 00 30 | daber.es
Síguenos

# Editorial

## *La crisis de los chips semiconductores*

La competitividad económica en la sociedad actual nos ha llevado a asumir riegos muy peligros que a la larga se están mostrando perjudiciales. Se ha reducido los costes de producción (reducción de costes de suministros, espacios, externalización, optimización del uso de la tecnología,.....) sin tener en cuenta los cambios en la demanda (falta de previsión) o la existencia de una industria muy rígida y concentrada. Con tal de vender más barato nos hemos pillado los dedos. Esto es lo que nos está pasando actualmente, sobre todo el sector de la automoción. La escasez actual de chips semiconductores (circuitos integrados) está provocando numerosos dolores de cabeza. Se están paralizando la fabricas, los precios, ante la escasez, están aumentando y peligra la estabilidad de muchos trabajadores (se están planteado ERTES). El 83 % de la producción se realiza en Taiwán y Corea. Como siempre, cuando se le ven las orejas al lobo se intenta reaccionar. Pero las soluciones no van a ser a corto plaza. Como ha confirmado Josep Maria Vall, presidente del Cluster de la Industria de la Automoción de Catalunya (CIAC) las previsiones indican que el ritmo de fabricación de componentes no se ajustará a la demanda del sector de automoción hasta el primer semestre de 2022. Hay que intentar no depender del exterior y producir en nuestros países aunque nos era fácil y rápido. Pese a todo, bienvenida la Ley Europea de Chips desarrollada por la Comisión Europea. Nunca es tarde si la dicha es buena.

# Mitos

## *Ural, la moto rusa de leyenda*

Las motocicletas Ural son el modelo de moto más fabricado en la historia del motociclismo mundial. Desde el año 1941 la empresa Irbitskiy Mototsikletniy Zavod lleva produciendo este modelo que deriva de la histórica BMW R-71.Las motocicletas URAL tuvieron un origen puramente militar, situando sus inicios antes del inicio de la II Guerra Mundial. En 1939, en época de preguerra, la unión soviética pensó que lo mejor para las fuerzas móviles de su ejército era preparar las fuerzas móviles para el traslado de tropas por tierra. El ministerio de defensa se reunió para discutir cual seria el modelo de motocicleta que el ejercito rojo debería utilizar, y después de una larga discusión se decidió que la moto elegida seria la BMW R71. Se compraron varias unidades en Suiza neutral, que fueron ingresadas a Rusia. Pero los ingenieros soviéticos en Moscú, las desmantelaron para producir sus propios motores y engranajes en Moscú y en 1941 se le presentó a Stalin las motocicletas M-72, y ordenó que se fabricaran de inmediato. . Después de la guerra, se renovó la fábrica f y en 1950 se produjeron 30.000 motocicletas. En 1953 comenzaría la exportación de Urals, las primeras se exportaron a países en vías de desarrollo y mas tarde en países ya desarrollados, con el tiempo cada vez mas Urales fueron apareciendo en todos los caminos del mundo. En 1992 la fábrica se transformaría en compañía, pasando a identidad privatizada, el 40% fue divido entre la dirección y empleados a través de una concesión, el 38% se vendió por la subasta con los vales de la privatización y el 22% lo retuvo el gobierno. Ural es el único fabricante de motos pesadas con capacidad de carga, además de ser vendidas en el mercado ruso también se han exportado a Australia, estados unidos, Francia, España, Bélgica, Grecia, Egipto, Alemania, México, Irán, Holanda entre tanto otros.

### Serveis d'urgència:

Emergències: .....112
Emergències mèdiques: .....061
Protecció Civil: .....112
Bombers de la Generalitat: .....085
Cos Nacional de Policia: .....091
Mossos d'Esquadra: .....088

**Guàrdia Urbana:**

Cornellà de Llobregat: .....933 771 415
Esplugues de Llobregat: .....092
Sant Feliu de Llobregat: .....092
Sant Just Desvern: .....092
Sant Joan Despí: .....934 806 010
Molins de Rei.....936 688 866
Pallejà.....936 630 102
St Vicenç dels Horts .....936 566 161
St Andreu de la Barca.....936 356 410
Cervelló.....93 660 27 00
Corbera de Llobregat.....93 668 80 00
La Palma de Cervelló.....639 386 163
El Papiol.....93 673 20 00
Torrelles de Llobregat ....93 689 10 00
Vallirana .....93 683 00 00
Sant Boi.....93 640 01 23
Viladecans.....93 659 40 24
El Prat de Llobregat .....93 478 72 72
Guàrdia Civil: .....062
Creu Roja: .....934 222 222
(Coordinació d'emergències)

### Altres serveis:

Inf. Meteorològica: .....932 211 600
TMB: .....933 187 074

### Motoclubs del Baix Llobregat:

Grup Motor Molins:.....936 685 853
Moto Club Corbera: .....936 501 589
Moto Club Esplugues: .....933 725 616
Moto Club Gavà: .....936 382 010
Moto Club Mai hi som tots
(St. Esteve Sesrovires): .....937 714 302
Moto Club Torrelles: .....936 890 565

# Agenda

**23 de Octubre.** International GT OPEN 2021. Circuit de Barcelona – Catalunya- Montmeló (Barcelona)

**23 y 24 de Octubre.** Campeonato de España de Trial. Olvan (Barcelona)

**24 de Octubre.** Copa Catalana de Trial de Nens. Corbera (Barcelona)

**24 de Octubre.** GP Emilia Romagna Moto GP. Misano (Italia).

**24 de Octubre.** Campeonato del Mundo de F1. G.P. de EE.UU. Circuito de Las Américas. Austin, Estados Unidos.

**29 y 30 de Octubre.** Rally Costa Daurada. Legend Reus.

**13 y 14 de Noviembre.** Rancing Weeken 2021. Circuit de Barcelona-Cataluña. Montmeló (Barcelona)

**14 de Noviembre.** XIII Trobada de vehicles Clàssics. Esplugues de Llobregat (Barcelona)

# Parece que fue ayer

**1919** (15 de febrero). El diario parisino "l'Illustration" publicaba un anuncio ilustrado a media página, en el que se informaba sobre el lanzamiento inminente del "primer automóvil francés fabricado en gran serie". Era el Type A 10 HP, producido por André Citroën, ingeniero-fabricante.

**1932.** Michelín compra los terrenos de un campo de aviación, situado entre las localidades guipuzcoanas de Lasarte y Usurbil, para instalar en ellos la primera fábrica de neumáticos en España. En 1934 comenzó la producción de neumáticos.

**1959.** Creación de la Dirección General de Tráfico. El vehículo, cuya evolución y desarrollo va paralelo con el de la carretera, fue el elemento principal que impulsó la creación de un organismo que se hiciera cargo de todas las cuestiones que afectaban al vehículo.

**1959.** El fabricante sueco de automóviles Volvo, tramitó la patente del cinturón de seguridad de tres puntos, que todos los coches llevan instalado en sus asientos actualmente.

***Queda prohibida la reproducción total o parcial de los anuncios publicados en esta publicación periódica, por cualquier medio o procedimiento, sin para ello contar con la autorización previa, expresa y por escrito del editor.***

Llobregat Motor
www.llobregatmotor.com

**Periodico MENSUAL y GRATUITO repartido en:**
Cornellà, Sant Joan Despí, Esplugues, Sant Just Desvern, Sant Feliu, Molins de Rei, Sant Andreu de la Barca, Sant Vicenç dels Horts, Pallejà, Sant Boi, Viladecans y El Prat de Llobregat.

**Redacción:** info@llobregatmotor.com
**Departamento Comercial:**
alberto@llobregatmotor.com; santiago@llobregatmotor.com

**Edita**
**ARACAT PUBLICIDAD**
08940 Cornellà de Llobregat (Barcelona)
Tels. 619 900 979 · 610 228 405
alberto@llobregatmotor.com
**Depósito. Legal: B-12127-2012**

# La escasez de chips y la pandemia hunden las matriculaciones

En los ocho primeros meses de 2021, la producción de vehículos se redujo un 25,3% en comparación con el mismo periodo de 2019, debido principalmente por esta situación de escasez de microchips

*La Ley Europea de Chips pretende que Europa fabrique en 2030 el 20% de los semiconductores a nivel global.*

La escasez de microchips, una de las causas de la crisis provocada por la pandemia, principal razón de la caída que se prolonga ya desde finales de 2020, está golpeando de especial manera a la producción de vehículos, tanto a escala nacional como europea. Los centros de producción se están viendo obligados a retrasar la fabricación ya realizar medidas especiales como la suspensión temporal de las líneas de producción hasta que la falta de semiconductores se vea resuelta.

Según los datos de los ocho primeros meses de 2021, la producción de vehículos se redujo un 25,3% en comparación con el mismo periodo de 2019, debido principalmente por esta situación de escasez de microchips.

Para hacer frente a este problema, La Comisión Europea desarrollará una Ley Europea de Chips para no tener que depender de países de fuera de la Unión Europea para disponer de estos productos tecnológicos. Así, el objetivo es fabricar más chips para tener más soberanía de semiconductores. El objetivo es que para 2030 los miembros de la Unión Europea produzcan el 20% de los semiconductores a nivel global.

Ahora, las previsiones indican que el ritmo de fabricación de componentes no se ajustará a la demanda del sector de automoción hasta el primer semestre de 2022. Josep Maria Vall, presidente del Cluster de la Industria de la Automoción de Catalunya (CIAC), lo confirmó coincidiendo con la inauguración del Automobile Barcelona.

Así, las matriculaciones de vehículos registraron un nuevo mes en negativo comparado con el año pasado. En concreto, las matriculaciones de turismos y todoterrenos registraron una fuerte caída de las entregas, con un descenso del 15,7%, hasta las 47.584 unidades. El acumulado del año registra, comparado con el mismo periodo de 2020, una subida del 8,8%, hasta las 647.955 unidades. Comparado con los nueve primeros meses de 2019, las ventas acumuladas de turismos y todoterrenos caen un 33%.

> Las matriculaciones de turismos y todoterreno cayeron un 15,7% en el mes de septiembre, hasta las 59.641 unidades, respecto de septiembre de 2020

El canal de alquiladores consiguió aumentar sus ventas, en este entorno, un 39,6%, hasta las 5.373 unidades. El más penalizado sigue siendo el canal de particulares, que entregó solo 28.593 y una caída del 21,8%. Por su parte, el canal de empresas cayó un 15,3%. Las emisiones medias de $CO_2$ de los turismos vendidos en el mes de septiembre se quedaron en 119,4 gramos de $CO_2$ por kilómetro (WLTP), un 7% inferior a la registrada el año pasado en este mes.

***Vehículos Comerciales Ligeros.*** En septiembre, se matricularon 9.930 vehículos comerciales ligeros, que supone un 30% menos que en 2020. En el acumulado del año, las ventas de vehículos comerciales ligeros alcanzan las 120.053 unidades, aumentando un 9,9% respecto a 2020. Por canales, destacan los autónomos, que caen un 43,6%.

***Industriales y Autobuses.*** Las matriculaciones de vehículos industriales, autobuses, autocares y microbuses cayeron un 12,5% respecto a septiembre del año pasado, con 1.068 unidades. En el acumulado del año, las ventas en este segmento crecen un 17,5% respecto de 2020, hasta las 14.236 unidades, pero con una caída del 20,3% si se compara con el mismo periodo de 2019.

Noemi Navas, directora de Comunicación de ANFAC, explicó que "la suma de la crisis provocada por la pandemia, la incertidumbre de los consumidores ante cómo va a evolucionar la crisis económica y la falta de semiconductores está suponiendo una caída del mercado mucho peor de la pronosticada a principio de año. No esperamos que la escasez de chips tenga una solución a corto plazo ni que el mercado recupere impulso en el último trimestre y por lo tanto, las previsiones de cierre son más bajas".

Raúl Morales, director de comunicación de FACONAUTO, indica que "las matriculaciones del mes de septiembre han mantenido la misma tónica negativa que los dos meses anteriores. De esta manera, completamos tres meses en los que se han agudizado los efectos de la crisis de los microprocesadores sobre las ventas de vehículos, particularmente sobre el canal de particulares, que el mes pasado volvió a caer por encima del 20%. Los concesionarios siguen sin tener stock suficiente para atender la demanda, pese a lo cual los muchos clientes se están mostrando cada vez más comprensivos con esta situación y están dispuestos a esperar por su vehículo. En cualquier caso, la incertidumbre es grande, porque no hay un horizonte claro de cuándo volverá a haber coches en el mercado, lo que aboca ya a los concesionarios a repetir en el presente ejercicio un nivel de ventas tan bajo como en 2020."

Según la directora de Comunicación de Ganvam, Tania Puche, "la crisis global de chips continúa haciendo mella en la automoción. A la escasez de semiconductores se le suma la subida desbocada del precio de las materias primas y de los costes logísticos, especialmente del transporte por vía marítima. Si a la falta de oferta le añadimos la cuesta de septiembre y la incertidumbre tecnológica que se detecta entre los compradores a la hora de escoger coche, tenemos una tormenta perfecta de cara a la recta final de año. Una de las mayores preocupaciones ahora es que esta crisis no derive en destrucción de empleo. En este sentido, medidas de flexibilidad laboral como los ERTE pueden contribuir a amortiguar la situación, pero es necesario un plan sólido ante la previsión de que este desabastecimiento se prolongue en el tiempo porque solo la distribución de vehículos da trabajo de calidad a más de 350.000 personas"

> Las matriculaciones de vehículos comerciales ligeros se redujeron en el mes un 30% respecto de septiembre de 2020, hasta las 9.930 unidades

# Las matriculaciones de motos cayeron un 2,4% en Septiembre respecto al mismo mes de 2020

*En septiembre se matricularon 17.861 vehículos ligeros, entre motocicletas, ciclomotores, triciclos y cuatriciclos.*

ANESDOR, la Asociación Nacional de Empresas del Sector Dos Ruedas, ha hecho públicos los datos de matriculaciones de motos y vehículos ligeros en el mes de septiembre. En total se matricularon 17.861 vehículos ligeros, entre motocicletas (15.371 unidades), ciclomotores (1.621 unidades), triciclos (248 unidades) y cuatriciclos (621 unidades).

Respecto a septiembre de 2020 esto ha supuesto un descenso en las entregas de motos y vehículos ligeros del 2,4%, mientras que, frente a 2019, ha significado un alza del 1,2%.

José María Riaño, secretario general de ANESDOR, ha explicado que "el sector valora de forma positiva sector que en septiembre se hayan superado los niveles previos al COVID en un entorno internacional complejo debido a la escasez de materiales y las dificultades logísticas". "La moto es un sector con una alta estacionalidad que se vio modificada el año pasado por la pandemia durante el verano".

***Mercados.*** Los ciclomotores han sido el mercado que ha presentado un mayor retroceso con una caída del 14,2%, lastrada especialmente por la caída de flotas en el canal de alquiler (-93,4%). En la comparativa con el mismo periodo de 2019 el descenso es del 18,3%.

Por su parte, el mercado de motocicletas también cede respecto a septiembre de 2020, concretamente un 2,7%. Caen las matriculaciones de las motocicletas de carretera (-5,9%) y los scooters (-0,9%), mientras que las de campo crecen (+7%). Respecto al mismo periodo de 2019 el dato general es positivo, con un crecimiento del 2,3%.

> En lo que va de año las entregas de vehículos ligeros han crecido un 5,2% respecto a 2020 y ceden un 5,6% respecto a 2019

El mercado de otros vehículos ligeros crece un 39,9% respecto a 2020. Los triciclos presentan un alza del 29,2%, los cuatriciclos ligeros del 43,3% y los cuatriciclos pesados del 45,9%. El mercado de otros vehículos ligeros frente a 2019 muestra un incremento de 37,1%.

***Comunidades.*** Las entregas de motos han presentado resultados desiguales en las distintas comunidades españolas. Los descensos más acentuados se han producido en La Rioja (-23,9%), País Vasco (-18,8%) y Aragón (-16,6%). En el lado contrario se encuentran Asturias (+15,8%), Navarra (+11,2%) y Baleares (+11,1%)

***Situación del año.*** Durante los meses de enero a septiembre de 2021 se han matriculado un total de 147.029 motos y vehículos ligeros. Esto supone un crecimiento del 5,2% respecto a 2020.

Las entregas de motocicletas crecen en este periodo un 6,4%; las de triciclos un 33,6%; las de cuatriciclos ligeros un 61,9%; y las de cuatriciclos pesados un 69,2%. Las matriculaciones de ciclomotores, por el contrario, ceden un 18,3%. El global del sector de motos y vehículos ligeros, frente a 2019, el mejor año de la pasada década, es tan solo del 5,4%.

En los primeros nueve meses de 2021 se han matriculado 8.435 motos eléctricas, el 6% del mercado total. Esto supone una caída interanual del 34,8% impulsada por el descenso de las matriculaciones de motos destinadas al alquiler (-71,8%). No obstante, las entregas a particulares han crecido en este periodo un 56,2%.

# Las ventas de vehículos electrificados, híbridos y de gas subieron un 36,6% en septiembre

Las matriculaciones de vehículos electrificados, híbridos y de gas (turismos, cuadriciclos, vehículos comerciales e industriales y autobuses) aumentaron sus ventas en septiembre en un 36,6% respecto al mismo mes del 2020, hasta las 25.213 unidades, de las que 24.466 matriculaciones fueron de turismos.

En el acumulado del año, estos vehículos incrementaron sus entregas un 28,3%, hasta las 222.618 unidades.

Para el mercado de los turismos, crecieron un 32,9% hasta el tercer trimestre del año, hasta las 213.247 unidades.

En el mes de septiembre estos vehículos alcanzan ya una cuota de mercado del 35,1%. En concreto, los vehículos electrificados registran una cuota del 9,9% en el mes, mientras que en el acumulado del año, la cuota registrada es del 6%. Los híbridos enchufables duplican sus ventas hasta las 3.952 unidades, representando el 5,5% del total del mercado, y con una cifra cercana de ventas, los eléctricos puros registran 3.163 matriculaciones con una cuota del 4,4%.

José López-Tafall, director general de ANFAC, dijo que "es muy importante el anuncio del Gobierno de Pedro Sánchez, en el marco del Automobile de Barcelona, que supondrán un impulso a la electrificación: un plan MOVES para flotas grandes para favorecer la electrificación en las empresas de más de 50 vehículos, y la creación por parte del Gobierno de un organismo de gobernanza del despliegue de infraestructura eléctrica que va a poner en marcha con el sector, una de las claves para poder avanzar en los objetivos y tener esa infraestructura de recarga tan importante para impulsar el vehículo eléctrico. Los datos de mercado de este mes confirman que el vehículo híbrido convencional es ya una alternativa para muchos ciudadanos. Este nuevo plan contribuye aún más a su impulso".

***Vehículos Eléctricos - Etiqueta Cero.*** Las ventas de vehículos eléctricos subieron un 33% durante septiembre respecto del mismo mes de 2020, y alcanzan las 3.163 unidades matriculadas en este mes. Representa un 4,4% de la cuota de mercado en el noveno mes de 2021.

***Vehículos Híbridos Enchufables - Etiqueta Cero.*** Las ventas de vehículos híbridos enchufables en el noveno mes del año han alcanzado las 3.952 unidades matriculadas, un 100% más que en el mismo periodo de 2020. Representa un 5,5% de la cuota de mercado en el mes de septiembre.

***Vehículos Gas - Etiqueta ECO.*** Los vehículos de gas alcanzaron en septiembre un total de 1.604 unidades matriculadas, con un descenso del 10% en comparación con el mismo mes del 2020. Representa un 2,2% de la cuota de mercado.

***Vehículos Híbridos - Etiqueta ECO.*** Los vehículos con tecnología híbrida no enchufable alcanzaron las 16.493 unidades matriculadas en septiembre, lo que representa una subida del 33,9% respecto del mismo mes de 2020. Representa el 23% de la cuota de mercado.

***Diesen y Gasolina - Etiqueta C.*** Las matriculaciones del total del mercado en gasolina (turismos, vehículos comerciales e industriales, autobuses y cuadriciclos) cayeron un 25,9% mientras que los vehículos diésel decrecieron en un 38% durante el mes de septiembre.

# El impuesto de matriculación subirá el 1 de enero de 2022 tras decaer la suspensión introducida este año

El 1 de enero de 2022 se va a incrementar el impuesto de matriculación. Esto se debe a la caída de la enmienda que se introdujo en los Presupuestos de este año para aplazar el aumento con motivo de la crisis generada tras la pandemia. Así lo explico María Jesús Montero, ministra de Hacienda, en la rueda de prensa que tuvo lugar tras el Consejo de Ministros que ha aprobado las cuentas públicas del próximo año.

Este incremento se hará efectivo después de que los partidos de la oposición, tras la entrada en vigor el pasado 1 de enero de la nueva normativa de emisiones WLTP, forzaron este cambio de parecer para rebajar la subida del precio de los vehículos. Durante la tramitación de los Presupuestos de 2021 en el Senado, el grupo Parlamentario Socialista rectificó su posición inicial y aceptó la congelación de los impuestos de matriculación hasta final de año.

Dicho impuesto está ligado a las emisiones de dióxido de carbono ($CO_2$) que homologa cada automóvil. Al cambiar la legislación y hacerla más estricta, los coches registran una cifra mayor. Por tanto, pueden saltar de tramo en la tasa y tener que pagar más por el impuesto de matriculación.

***Los impuestos en el sector del automóvil.*** El presidente de Faconauto, Gerardo Pérez, ya analizó en una entrevista para OK Diario este supuesto que se ha hecho realidad.

***El impuesto de matriculación en España se fija en diferentes tramos dependiendo de las emisiones de $CO_2$***

"El automóvil no admite más impuestos, es decir, no hay un sector más gravado que el sector de la automoción en todo su ámbito: impuesto de matriculación, el IVA, el impuesto de circulación, el impuesto sobre los combustibles. No admite más, ya que al final es el consumidor el que paga esos impuestos", explicaba.

Además, reflexionaba sobre la influencia que tuvo esta tasa en los primeros meses del año. "En los primeros seis meses tuvo una influencia decisiva en la compra de un coche, afectando especialmente a los de gama más baja que es donde la renta media se acoge. Durante estos seis meses, con todas las incertidumbres que estamos teniendo, no hemos podido recoger el efecto positivo de ese cambio".

> La caída de la enmienda en los Presupuestos anuales de 2021 supondrá un incremento del Impuesto de Matriculación, acorde a las nuevas exigencias medioambientales

# Las Ventas de vehículos de ocasión encadenan tres meses en negativo al caer un 13,5 en septiembre

Las operaciones con turismos y todoterrenos de segunda mano contabilizaron un total de 163.715 unidades durante el pasado mes (-0,7% con respecto al mismo mes de 2019), de tal forma que se vendieron 2,7 usados por cada nuevo

*En lo que va de año, el mercado de ocasión acumula un total de 1.427.551 unidades vendidas*

Las ventas de turismos y todoterrenos de ocasión encadenan tres meses de caídas al registrar un descenso del 13,5% en septiembre en comparación con el mismo mes de 2020, hasta situarse en las 163.715 unidades, según datos de las patronales Faconauto (concesionarios) y Ganvam (distribuidores). De esta forma, en septiembre, por cada vehículo nuevo se vendieron 2,7 de segunda mano.

En lo que va de año, el mercado de ocasión acumula un total de 1.427.551 unidades vendidas, lo que supone un 15,8% más, aunque todavía un 4,3% menos que en el mismo periodo de 2019, lo que sitúa el ratio VO/VN en 2,2 a 1 hasta septiembre.

En un análisis por tramos de antigüedad, los modelos que mejor se comportaron durante el pasado mes fueron los comprendidos entre los 5 y los 8 años. Así, en un entorno de caída generalizada, estos modelos fueron los únicos que marcaron signo positivo en septiembre, con una subida del 7%, hasta alcanzar las 14.972 unidades, situándose un 36,6% por encima del mismo mes de 2019.

Para las patronales, este comportamiento responde a que, ante la falta de stock provocado por la crisis de los chips, fue necesario recurrir a los mercados exteriores en busca de oferta. De hecho, la importación fue el único canal que creció en septiembre, con un total de 7.917 unidades, lo que supone una subida del 5% con respecto a 2020 y nada menos que un 26,4% más que el mismo mes de 2019.

Por su parte, los modelos de más de 15 años fueron los que menos cayeron, al registrar un descenso del 1,2%, con un total de 58.420 unidades en septiembre, lo que significa concentrar más de la tercera parte del mercado; en concreto un 35,7% del total. Según datos de las patronales, el 51% de las ventas de estos vehículos tan antiguos se realiza entre particulares; un canal que, si bien retrocedió un 9% el mes pasado, continúa concentrando casi seis de cada diez operaciones.

Respecto a las fuentes de energía, las operaciones con usados diésel cayeron un 13,7% en septiembre con respecto al mismo mes del año anterior, aunque siguen representando casi seis de cada diez operaciones. Los de gasolina, por su parte, se contrajeron un 17,6% con respecto a septiembre de 2020.

En contraste, los modelos eléctricos puros de segunda mano crecieron un 131,8% en el mes, hasta alcanzar las 1.013 unidades; mientras que las operaciones con los híbridos enchufables de ocasión se dispararon en septiembre. Así, los diésel/eléctrico enchufables registraron 119 unidades vendidas (+693,3%), frente a las 1.061 unidades de los gasolina/eléctrico enchufable (+226,5%).

En lo que va de año, el mercado de ocasión suma 1.427.551 unidades vendidas, lo que supone un 15,8% más, aunque todavía un 4,3% por debajo de 2019

Según el director de Comunicación de FACONAUTO, Raúl Morales, "los mercados de vehículos nuevos y de ocasión funcionan como una cadena de transmisión y, en este caso, el segundo se está viendo afectado también por la crisis de los microchips, ya que la caída en las matriculaciones está haciendo que no se genere tampoco el stock de vehículos de 0 a 5 años capaz de atender la demanda, lo que explica el retroceso en el número de transferencias de usados. Es una muy mala noticia, porque nos alejamos cada vez más del mercado saneado y dinámico al que debemos aspirar y nos vemos abocados a uno en el que los coches de más de diez años ganan terreno sin parar".

# El mercado de la movilidad 100% eléctrica sube un 23% en septiembre

Los turismos eléctricos puros siguen al alza, con una subida de más del 43% y ya representan casi el 5% de las matriculaciones totales

*En lo que va de año, acumulan un total de 26.131 unidades matriculadas*

El impulso del plan Moves contribuyó a que las matriculaciones de vehículos eléctricos puros de todo tipo (turismos, dos ruedas, comerciales e industriales) crecieran un 23,6% en septiembre frente al mismo mes del año pasado, con 4.190 unidades vendidas, según datos de la Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica (AEDIVE) y la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos (GANVAM). En lo que va de año, acumulan un total de 26.131 unidades matriculadas, lo que supone un 9,1% más frente al mismo periodo de 2020.

En un análisis por tipo de vehículos, las matriculaciones de turismos 100% eléctricos cerraron el mes pasado con un ascenso del 43,4% respecto a septiembre del año anterior, con un total de 2.932 unidades y representando alrededor del 4,9% de las matriculaciones totales. En lo que va de año, estos modelos acumulan un incremento del 51,8%, alcanzando las 15.061 unidades.

En cuanto a ventas por modelos, el Tesla Model 3 4p se situó como el turismo 100% eléctrico más popular entre los españoles, con 720 unidades vendidas. En la segunda posición se colocó el Kia e-Niro, con 195 unidades y cerrando el podio el Dacia Spring E, tras matricular 152 unidades.

Por su parte, al quedarse fuera de las ayudas del Moves, los ciclomotores eléctricos registraron un descenso del 5,8% durante el pasado mes, hasta situarse en las 442 unidades, acumulando un descenso del 44,2% en lo que va de año, con 3.775 unidades.

En su caso, las matriculaciones de motocicletas cero emisiones, que vienen impulsando la movilidad eléctrica a través de las iniciativas de vehículo compartido, subieron un 3,8% en septiembre, con un total de 540 unidades; si bien en lo que va de año, registran una caída del 21,6%, con 4.613 unidades.

Las furgonetas eléctricas, cada vez más presentes en el reparto de última milla, acumulan un crecimiento del 63,2%, hasta alcanzar las 1.923 unidades matriculadas. No obstante, el retraso en la puesta en marcha de las ayudas para empresas ha contribuido a que durante el pasado mes cayeran un 46,7%, hasta situarse en las 163 unidades.

***El 59% de los turismos híbridos enchufables, a flotas.*** Por su parte, los híbridos enchufables -que se han convertido en protagonistas de la transición hacia las cero emisiones al permitir al consumidor la toma de contacto con la electrificación sin la preocupación por la autonomía en largas distancias- registraron un incremento del 101,2% durante el pasado mes, hasta alcanzar las 3.959 unidades, destinándose seis de cada diez turismos a flotas de empresa.

Atendiendo a los modelos más vendidos, el XCeed 1.6 se situó como el turismo híbrido enchufable favorito de los conductores españoles, con 302 unidades matriculadas, seguido del 3008, con 172 unidades. El Tucson se situó en tercer lugar, tras matricular 167 unidades durante el mes pasado.

***Un parque de 198.000 vehículos electrificados de todo tipo: a 51.000 unidades del objetivo para 2023.*** A la vista de las últimas cifras, AEDIVE y GANVAM estiman que el parque de vehículos electrificados (eléctricos puros + híbridos enchufables de todo tipo) se sitúa en el entorno de las 198.170 unidades, es decir, a 51.830 unidades del objetivo marcado por el Gobierno para 2023.

Teniendo en cuenta estos parámetros, y con el ritmo actual que marcan las matriculaciones mensuales de vehículos electrificados (eléctricos puros + híbridos enchufables de todo tipo), en 27 meses puede ser factible alcanzar un parque de más de 400.000 unidades.

# Las ventas mundiales de automóviles aumentarán un 8% este año y la rentabilidad del sector se recuperará niveles de prepandemia

*El valor acumulado de las operaciones corporativas en el segundo trimestre ha ascendido a los13.300 millones*

A finales de este año las ventas mundiales de automóviles aumentarán en un 8%, según un informe de la asesora financiera Clearwater International. En líneas generales, prevén que la rentabilidad vuelva a los niveles prepandemia a finales de este 2021.

Las cifras aportadas indican que, en comparación con el segundo trimestre de 2020, el valor acumulado de las operaciones corporativas durante el segundo trimestre de 2021 ha aumentado "sustancialmente", pasando de 376 millones de euros a los 13.300 millones de euros de este año.

Explican que este último trimestre ha tenido también un gran impulso con respecto al primero de este año. Asimismo, el informe destaca que se siguen impulsando las operaciones de fusiones y adquisiciones de empresas relacionadas con la electromovilidad y conducción autónoma.

El partner en España de Clearwater International, Francisco Asís Gómez Ruiz, ha destacado la envergadura de la industria automotriz en nuestro país. "Es muy importante en cuanto al valor agregado, exportaciones y empleo. Además, aunque el sector de la automoción se enfrenta a vientos en contra por la escasez de semiconductores; debido a las interrupciones de la cadena de suministro; se espera que la actividad de acuerdos en España continúe creciendo en la tercera mitad de 2021".

***La incertidumbre de la crisis de los microchips .*** A pesar de estas previsiones, la crisis provocada por la falta de semiconductores sigue generando incertidumbre en el sector. Muchos fabricantes se atreven a pronosticar que la escasez de semiconductores tendrá impacto en la oferta de vehículos hasta 2023. Incluso algunos consultores de automoción predicen que la crisis de los microchips tendrá mayor impacto que el desatado por la crisis sanitaria.

Por su parte, y con vistas a solucionar este problema, la ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, ha pedido a Bruselas que agilice los instrumentos que impulsen la fabricación de semiconductores, para "recuperar los niveles de producción de vehículos en las fábricas europeas y españolas".

# Las solicitudes de coches con "etiqueta cero" se duplican en el último año

Se han multiplicado las solicitudes de coches "ecológicos" en España en el último año. Actualmente, suponen el 17% de las solicitudes totales, frente al 9% que representaban en el mismo periodo de 2020, según un estudio realizado por coches.com.

No es de extrañar estas cifras tras conocer diferentes estudios que indican que el interés de los españoles por los coches ecológicos se ha disparado. Por ejemplo, el realizado por la consultora Oliver Wyman, situaba a España como el segundo país europeo con más disposición para adquirir un modelo 'cero emisiones'.

Tanto es así que las solicitudes de coches de propulsión alternativa han experimentado un incremento del 49% respecto al mismo periodo del año anterior, alcanzando el 17% del total de vehículos nuevos. Según datos de la DGT, por su parte, la venta de coches con motores diésel y gasolina está disminuyendo, en concreto un 19,2% y un 40% respectivamente en el mes de septiembre.

***Coches de 'etiqueta cero'.*** Los vehículos con esta etiqueta de la DGT cuentan con sistema de propulsión completamente electrificado. Por lo que estamos hablando de coches eléctricos o coches híbridos, capaces de recorrer como mínimo 40 kilómetros de manera completamente eléctrica. Al mismo tiempo, los coches con pila de hidrógeno también reciben el distintivo.

La venta de estos coches en los últimos siete años ha ascendido a un total de 128.000 unidades. El objetivo del Gobierno de alcanzar los 5 millones de vehículos eléctricos e híbridos circulando por las carreteras en 2030 parece que no va a ser posible, a pesar de que las ventas no han parado de aumentar. La principal barrera de estos vehículos, en la actualidad, sigue siendo el precio, puesto que limita el acceso a ellos.

"Comprar un coche eléctrico conlleva un sobrecoste de un 37% de media respecto a uno convencional. Los híbridos son solo un 19% más caros", explica Gerardo Cabañas, director general de Coches.com.

"Si queremos llegar a ratios similares a otros países europeos y alcanzar el objetivo de 100.000 puntos para el 2023, debemos incrementar la infraestructura de carga, facilitar la tramitación para su instalación y garantizar su interoperabilidad", concluye.

# La Asociación Española de Fabricantes de Vehículos y Camiones (ANFAC) reunió al sector de la automoción para marcar la ruta hacia la electrificación de la movilidad

*El Gobierno ha promovido un plan MOVES para flotas grandes para favorecer la electrificación en las empresas de más de 50 vehículos*

La Asociación Española de Fabricantes de Vehículos y Camiones (ANFAC), en el marco de la celebración del Automobile Barcelona 2021, analizó los retos de la electrificación de la movilidad en Europa en una jornada informativa. El evento, organizado por ANFAC y Automobile, con la colaboración de Repsol, KPMG y Siemens, reunió a los principales actores de la movilidad para debatir sobre la relevancia de la electrificación del transporte y el papel de esta transición. Dos años desde la celebración del último Salón, el ecosistema de la movilidad se reunió de nuevo en el Automobile Barcelona para analizar los retos y oportunidades del sector en la transición hacia una movilidad sostenible.

José López-Tafall, director general de ANFAC, señalo en la inauguración del acto que: "es la primera jornada sobre electrificación y espero que la primera de muchas que vengan con una periodicidad anual vinculadas al salón de Barcelona. Queremos ponerlo en marcha tanto el salón como ANFAC y lo queremos poner en marcha en Cataluña porque la electrificación es uno de los ejes de nuestro cambio industrial, es aquí donde tiene un gran apoyo, toda la cadena de valor está aquí presente en Cataluña. Es una gran noticia para todos que se celebre el salón, tanto la FIRA como ANFAC. Nos hemos esforzado al máximo para que se celebre esta jornada y hemos tenido buenas noticias, los dos avances nuevos emitidos desde el Gobierno para impulsar la electrificación: un plan MOVES para flotas grandes para favorecer la electrificación en las empresas de más de 50 vehículos, y la creación por parte del Gobierno de un organismo de gobernanza del despliegue de infraestructura eléctrica que va a poner en marcha con el sector, una de las claves para poder avanzar en los objetivos y tener esa infraestructura de recarga tan importante para impulsar el vehículo eléctrico". La puesta en marcha de este órgano de gobernanza responde a la petición de ANFAC de establecer una herramienta que permita coordinar y supervisar el desarrollo de la infraestructura de recarga de acceso público en número, capilaridad y calidad.

***Inauguración de la ministra de Industria, Turismo y Comercio.*** El acto de inauguración además estuvo presidido por Reyes Maroto, ministra de Industria, Comercio y Turismo; y Enrique Lacalle, presidente del Automobile. Lacalle destacó durante su intervención que "este año, el Automobile ha destacado la importancia del sector, lo importante que es la industria del automóvil y lo que representa para nuestro país. Hemos reunido al jefe de Estado, al presidente del Gobierno, a la ministra de industria, y a una multitud de medios de comunicación. Durante el Automobile, hemos recibido la gran noticia del nuevo plan MOVES III en Cataluña, un plan necesario para renovar el parque automovilístico con una edad media actual de 13,5 años. Tenemos el deber de transformar el sector hacia la sostenibilidad y la electrificación, y esto se consigue con la renovación y la innovación."

Reyes Maroto apuntó que "hoy no solo estemos disfrutando de nuevo de estar aquí en el Salón, además estamos marcando una ruta para la transformación de la movilidad, una revolución desde nuestra industria de la automoción que avanza hacia la sostenibilidad y la electrificación. Hemos podido ver las novedades de 23 marcas, todas han dado ya el paso a modelos electrificados, con modelos híbridos y eléctricos puros. Una prueba de la modernidad que están alcanzando tanto la industria catalana, la industria española y la industria europea".

"Efectivamente, la industria española está siendo protagonista de los cambios hacia la nueva movilidad. Tenemos trabajo por hacer, debemos favorecer la compra de vehículos para poder avanzar más rápido como nos demanda el sector de la automoción, debemos generar certidumbre entre los consumidores. Queremos un país moderno y líder en grandes transformaciones y sin duda es un reto difícil, pero tenemos una gran oportunidad y si trabajamos juntos en esa colaboración reforzada público privado estoy segura que lo vamos a lograr" concluyó la ministra de Industria, Comercio y Turismo.

***La descarbonización y la electrificación, ejes de la recuperación.*** La jornada conto con diversas mesas de debate en las que se abordaron las principales claves para impulsar la electrificación en Europa. La directora General Adjunta en la Dirección General de Acción por el Clima de la Comisión Europea, Clara de la Torre; desarrolló una serie de propuestas para abordar la recuperación del sector de la movilidad tras la crisis sanitaria. De la Torre destacó que el camino hacia la transición de la movilidad del futuro debe centrarse principalmente en dos ejes, la descarbonización y la electrificación. "Todos sabemos que la innovación es fuente de crecimiento sostenible, el que no invierte en esto no futuro sostenible Tenemos que reforzar la ambición y alcanzar la reducción de emisiones para el año 2030, estos objetivos son legalmente obligatorios. Como saben para llegar a la neutralidad climática, las emisiones de transporte deben reducirse en un 90 % para 2050. Es un gran reto para el sector del transporte. La recuperación de la crisis sanitaria del COVID 19 nos obliga a reconstruir una economía que se más resistente al cambio climático, debemos aprovechar las oportunidades que ofrece la transformación verde", concluyó la directora General Adjunta en la Dirección General de Acción por el Clima de la Comisión Europea.

***Compromiso por la electromovilidad.*** En el diálogo "El compromiso de los fabricantes con la electromovilidad y sus retos en Europa", Eric-Mark Huitema, director general de ACEA; y José López-Tafall, director general de ANFAC; debatieron sobre el reto que supone la transición hacia un nuevo modelo de electromovilidad y el esfuerzo que se está llevando a cabo desde la industria de la automoción para cumplir los objetivos marcados por la Unión Europea para el año 2040. El director general de ACEA destacó durante su intervención que "nuestros sectores están comprometidos con la electrificación, pero, para conseguir esos objetivos, necesitamos dos hitos. Cuando miramos al hito de 2030. Es posible, pero hay una gran dependencia de infraestructuras de carga. Estamos preparados. Para nosotros, ya es un reto producir coches eléctricos, híbridos y de convección porque tenemos que apoyar tres tecnologías que evolucionan a de forma paralela. Debemos invertir en nuevas tecnologías para hacer mejores coches eléctricos. Vemos el mercado del automóvil subiendo, los de segunda mano. Los coches están aquí para quedarse. Sigamos fabricando coches, pero hagámoslos verdes. Esa es nuestra misión, propuesta y necesitamos apoyo de todos. Creo que España puede hacerlo. El dinero nunca ha sido un problema porque la electrificación es el futuro y todos quieren invertir".

Mientras que López-Tafall indicó que "España es una industria muy fuerte. Tenemos presión económica, publicidad, influencia. La gente ama los coches, tenemos que hacerlo fácil para ellos. Necesitamos enfocarnos en unos temas. El dinero está ahí, las compañías de ANFAC están invirtiendo en infraestructura, no solo fabricamos coche. No es una cuestión de dinero, sino de centrarnos y avanzar hacia la nueva movilidad. Hay muchas cosas por hacer. Tenemos que trabajar juntos. Necesitamos algunas medidas reguladoras. 16 medidas para implementar estaciones de recarga. Tenemos que ponernos todos juntos y pensar no en 2030 ni en 2035, sino en lo que podemos hacer ahora".

***Automobile Barcelona – Los retos de la electrificación de la movilidad.*** La jornada de ANFAC en el marco del Automobile Barcelona "Los retos de la electrificación de la movilidad" se desarrollará a lo largo de toda la mañana con diferentes mesas y ponentes. Tras el diálogo entre Eric-Mark Huitema, director general de ACEA; y José López-Tafall, director general de ANFAC; tuvo lugar la primera mesa de debate de la jornada "Las infraestructuras de recarga: clave para la movilidad electrificada en Europa", Carlos Bermúdez García, Gerente Desarrollo de Negocio Movilidad Eléctrica de Repsol; Begoña Cristeto, Socia responsable de Automoción, Industria y Química de KPMG en España; Manuel Burdiel, director de ventas de Nissan; José-Martín Castro, presidente de AER (Asociación Española de Renting de Vehículos); y Arancha García, directora de Industria de ANFAC, analizaron la necesidad de impulsar el desarrollo de una red de infraestructuras de recarga que facilite la expansión del vehículo electrificado.

La segunda mesa redonda de la jornada "La electrificación en la industria 4.0. Retos de la cadena de valor" contó con la participación de José Ramón Castro, presidente de Digital Industries Software y director de Digital Industries en Siemens España y Portugal; Lourdes de la Sota, directora de Estrategia Corporativa y Relaciones Institucionales de SEAT; José Alberto Carbonell, director general Puerto de Barcelona; y Josep Maria Vall, presidente del Clúster de la Industria de la Automoción de Cataluña (CIAC). En esta última mesa el debate se centró en el potencial de la electrificación y digitalización de la Industria 4.0, una evolución que implicará un aumento de la productividad y la eficiencia en uno de los sectores clave en la recuperación postCOVID.

La clausura de la jornada correrió a cargo Roger Torrent, consejero de Empresa y Trabajo de la Generalitat de Catalunya.

Además de la asistencia institucional, este encuentro reunió a las principales compañías de motor, así como de otros sectores clave para la transformación de la automoción como energía, economía digital, transporte, banca o las telecomunicaciones. Por motivos sanitarios, el encuentro tuvo un formato híbrido y pudo seguirse vía streaming.

# Balanç de la sinistralitat a les carreteres catalanes fins al 30 de setembre

El Servei Català de Trànsit (SCT) ha informat que aquest 2021, fins al 30 de setembre, han mort 98 persones en 92 accidents de trànsit a les carreteres catalanes. Durant el mateix període del 2019 van perdre la vida 136 persones en 129 sinistres mortals en zona interurbana. Les dades d'enguany respecte al 2019 suposen un descens del 27,9% en el nombre de víctimes mortals.

Aquest mes de setembre han perdut la vida 9 persones a les carreteres catalanes, una dada que suposa una reducció del 35,7% respecte el mes de setembre del 2019, quan van morir 14 persones. En tots els mesos hi ha hagut una reducció de la sinistralitat respecte el 2019, tret dels mesos de maig i juny, amb 17 i 18 morts respectivament, que concentren gairebé una tercera part de les víctimes mortals de tot l'any.

### *Col·lectius vulnerables*

Pràcticament la meitat de les 98 víctimes mortals registrades fins al 20 de setembre d´aquest 2021 pertayen a col.lectius vulnerables, concretament:

35 motoristes, 10 vianants i 2 ciclistes, mentre que en el mateix període de l'any 2019 havien mort 39 motoristes, 10 vianants i 7 ciclistes. Així doncs, excepte en el cas dels vianants, a la resta de col·lectius vulnerables hi ha hagut un descens de la mortalitat en comparació amb el 2019. La reducció de víctimes mortals entre els ciclistes arriba al 71,4%.

El Servei Català de Trànsit continua demanant més percepció del risc i consciència de la pròpia fragilitat als motoristes, ciclistes i vianants, així com respecte i col·laboració a la resta d'usuaris. L'SCT posa en marxa periòdicament mesures i accions de protecció cap a aquests col·lectius. En aquest sentit, Trànsit ha posat en marxa la campanya "La ruta més segura", adreçada als motoristes, amb l'objectiu de sensibilitzar a tots els conductors de la vulnerabilitat dels que viatgen en moto i reduir la sinistralitat d'aquest col·lectiu.

Cal tenir en compte que els usuaris de motocicleta, representen el 35,7% del total de víctimes mortals a la xarxa viària catalana enguany, és a dir, son 1 de cada 3 víctimes mortals. De la radiografia de la sinistralitat mortal d'aquest grup el 2021, s'ha de posar de relleu que en el 71,8% dels accidents (23 de 32) s'hi va veure implicat un altre vehicle.

Aquest mes de setembre, de les 9 víctimes mortals que hi ha hagut en total, 5 eren motoristes, dels quals 3 han perdut la vida a carreteres de la demarcació de Lleida. És el tercer mes amb més víctimes mortals d'aquest col·lectiu després de juny (8) i agost (6).

### *Les col·lisions frontals són causa d'un 30% dels accidents*

Els accidents mortals amb més d'un vehicle implicat continuen sent majoritaris i representen el 78,2% del total de sinistres, atès que 72 dels 92 accidents ho han estat. Quant a la tipologia dels accidents, convé destacar que enguany les col·lisions frontals representen el 30% dels accidents mortals (28 del total de 92 sinistres), mentre que el 2019 eren el 24% (31 de 129).

> Quasi la meitat dels morts d'aquest 2021 són de col·lectius vulnerables: 35 motoristes, 10 vianants i 2 ciclistes

En la radiografia de la sinistralitat d'enguany, cal subratllar també la reducció registrada en els morts en turismes, que han passat de 65 al 2019 a 40 aquest any, un descens del 38,5%.

Si analitzem la sinistralitat d'enguany per tipus de dia de la setmana, observem que 51 de les 98 víctimes mortals registrades fins al 30 de setembre, un 52%, han perdut la vida en dies feiners.

Per franja d'edat, convé destacar que la franja que registra el nombre més elevat de persones mortes a causa d'accidents és la de 35 a 44 anys, en concret amb 24, i també és la que registra un major increment en comparació amb el 2019, ja que hi va haver 17 víctimes mortals d'aquesta franja (+41.2%). Per contra, la reducció de víctimes mortals a la franja de més de 65 anys ha arribat al 62% respecte el 2019 (14 morts aquest any mentre el 2019 van ser 37).

*El 30% dels accidents mortals són col·lisions frontals*

### *Tarragona, la demarcació amb més reducció*

Per últim, convé destacar que la demarcació de Tarragona seguida de la de Barcelona és que la que registra més reducció de víctimes mortals respecte al 2019. En concret, a Tarragona els morts per accident de trànsit baixen un 51,5% en aquests nou mesos del 2021 (16 morts enguany i 33 el 2019) i a Barcelona, un 40% (36 morts enguany i 60 el 2019). A Lleida hi ha hagut el mateix nombre de víctimes enguany que el 2019 (21), mentre que Girona és la única demarcació amb un increment de la sinistralitat mortal, en concret s'ha passat de 22 víctimes el 2019 a 25 aquest any (+13,6%). **F.: SCT**

> 98 persones han mort a les carreteres catalanes en aquests nou mesos, un 27,9% menys que l'any 2019

# El Servei Català de Trànsit ha adoptat noves mesures per continuar minimitzant les afectacions viàries en els retorns de cap de semana

*L´SCT estableix la prohibició de realitzar avançaments als vehicles i conjunts de vehicles de més de 7.500 kg de MMA o MMC*

El Servei Català de Trànsit (SCT) ha previst noves mesures per continuar minimitzant l'impacte que està tenint la supressió dels peatges en la mobilitat, principalment durant les operacions retorn dels caps de setmana, amb l'objectiu de garantir la seguretat viària i millorar la fluïdesa del trànsit.

Des del primer cap de setmana d'octubre, concretament del diumenge 3, l'SCT va establer l'obligatorietat de circular com a màxim a una velocitat de 80 km/h, pel carril dret de la via i la prohibició de realitzar avançaments als vehicles i conjunts de vehicles de més de 7.500 kg de MMA o MMC. Aquesta mesura s'aplicarà únicament a l'autopista AP-7 en el tram entre el punt quilomètric 55, Girona Nord, i el punt quilomètric 216, al Vendrell, en ambdós sentits.

Aquesta iniciativa, que substitueix les restriccions de circulació als camions, s'ha adoptat després de converses amb el sector del transport. La mesura està limitada als diumenges entre les 15 i les 22 hores i serà vigent fins a l'entrada en vigor de la resolució de Restriccions a la circulació durant l'any 2022, que serà aprovada i publicada properament.

A més, l'SCT conjuntament amb la Divisió de Trànsit dels Mossos d'Esquadra, continuarà instal·lant carrils addicionals en sentit contrari en determinats trams de l'AP-7 per augmentar la capacitat viària de l'autopista, una mesura que abans només s'adoptava en les operacions especials entre Setmana Santa i l'estiu. Cal remarcar que aquesta mesura, juntament amb les altres que s'han implementat, ha permès reduir les congestions dels caps de setmana de setembre i en aquest sentit, els carrils addicionals han contribuït a retornar a la situació d'abans de l'alliberament de peatges.

> 98 persones han mort a les carreteres catalanes en aquests nou mesos, un 27,9% menys que l'any 2019

> Els vehicles pesants hauran de circular pel carril dret i no podran avançar a l'AP-7 les tardes de diumenge

En concret, aquesta ha estat la situació de les retencions registrades a l'AP-7 els quatre caps de setmana de setembre.

1. En el primer cap de setmana (3-5 de setembre) les retencions van arribar fins a 37 km al tram nord i a 23,5 km al tram sud (hi va haver un accident greu).

2. En el segon cap de setmana (10-12 de setembre) amb mesures instal·lades, les retencions es van contenir amb màxims de 20 km al sud i 19 km al nord (hi va haver un accident greu).

3. En el tercer cap de setmana (17-19 de setembre) les retencions màximes van ser de 7 km al nord i de 5 km al sud. Es va observar que aquestes retencions no eren d'aturades completes, sinó de trànsit dens. Durant el mateix cap de setmana comparable del 2019, les retencions van arribar fins al 17 km al nord.

4. En el quart cap de setmana (24-26 de setembre) la retenció màxima ha estat de 9 km al nord i 10 km al sud. En aquest cas no es van produir aturades completes, sinó trànsit dens amb aturades.

Convé destacar que el desplegament d'aquests carrils fets amb cons és incompatible amb la possibilitat que els vehicles pesants puguin circular per altres carrils de l'autopista que no siguin el carril dret de la calçada i per això s'han establert les mesures esmentades que concerneixen als vehicles i conjunts de vehicles de més de 7.500 kg de MMA o MMC.

D'altra banda, des de l'SCT s'insta novament al titular de la via a accelerar les tasques de desmantellament de les infraestructures dels peatges per donar continuïtat a la capacitat de tres carrils de l'autopista AP-7. En aquest sentit, es demana el restabliment de la configuració de la via de la manera més ràpida possible per evitar congestions que s'allarguin en el temps.

# Señalización de ángulos muertos: la nueva señal para proteger a los usuarios vulnerables en las ciudades

La Dirección General de Tráfico ha publicado una instrucción en la que se define y se da a conocer la nueva señal de advertencia de peligro de ángulos muertos en vehículos de transporte de pasajeros y mercancías.

El objetivo de la misma es advertir a los usuarios vulnerables el peligro que supone situarse en alguna de esas zonas no visibles cuando se aproximen a estos vehículos señalizados, y puedan posicionarse en lugar donde sean visibles, para así evitar riesgos.

Esta señal es una primera medida enmarcada en un conjunto de acciones que se están adoptando en la Unión Europea para la disminución del riesgo de accidente mediante la mejora de la visibilidad del conductor en furgonetas de reparto, autobuses y camiones. El objetivo final es conseguir una visión directa de estos conductores, pero hasta que los sistemas avanzados de ayuda a la conducción (ADAS) estén incorporados en todos los vehículos, la opción de señalización en el propio vehículo, alertando de la existencia de ángulos muertos puede ser de utilidad para prevenir el accidente.

La señal, cuya colocación es de carácter voluntario, afecta a los vehículos de transporte de viajeros de más de 9 plazas, incluido el conductor, (vehículos de categorías M2 y M3 según el Reglamento General de Vehículos), a los vehículos de transporte de mercancías de las categorías N1, N2 y N3 y a los vehículos de transporte de residuos en el ámbito urbano.

Las señales deberán cumplir con el diseño y requisitos técnicos definidos en la instrucción, para asegurar la máxima durabilidad y visibilidad. Su comercialización deberá realizarse a través de los establecimientos autorizados y que estén registrados como manipuladores de placas de matrícula.

Se colocarán de manera que sean visibles en todas las circunstancias y de forma que no puedan obstruir la visibilidad de las placas e inscripciones reglamentarias del vehículo, la visibilidad de las diversas luces y dispositivos de señalización y el campo de visión del conductor. En la instrucción se detalla el número de señales a colocar y la posición en función del vehículo que sea.

> De carácter voluntario y eminentemente urbano, la podrán llevar los vehículos de reparto, distribución de mercancías, autobuses urbanos, escolares y camiones pesados

### *Razones de peso*

Los motivos que han llevado a la Dirección General de Tráfico a crear esta nueva señal han sido las siguientes:

• En 2020, fallecieron en vías urbanas 153 peatones, 134 motoristas, 21 usuarios de bici y 7 usuarios de vehículo de movilidad personal, de los cuales un elevado porcentaje de accidentes con fallecidos y heridos graves se produjo entre usuarios vulnerables y vehículos comerciales y pesados.

• Cambio en la movilidad urbana y por ende en la seguridad vial:

• Aumento de la movilidad peatonal, ciclista, en motocicleta y en nuevas formas de movilidad como los VMP en las ciudades.

• Incremento del tráfico de vehículos comerciales y pesados por el crecimiento de la actividad logística, las entregas de comercio electrónico, que en algunas ciudades llega al 25% del parque circulante.• El envejecimiento de la población. El 70% de los peatones fallecidos en ciudad tenía más de 65 años.

• Está en línea con iniciativas similares en proceso de implantación en otros países europeos como Francia, Área Metropolitana de Londres o varios estados de Alemania.

• Es una primera medida de un conjunto de acciones en estudio que se están analizando tanto a nivel europeo como en España y en administraciones locales, para disminuir el riesgo de accidentes mediante la mejora del espacio y de la calidad de la visión del conductor en vehículos comerciales y pesados

### *Colaboración entre administraciones y con el sector privado*

La creación de esta señal ha sido fruto del trabajo entre administraciones, ya que desde el primer momento, hubo varios ayuntamientos como el de Barcelona, Madrid, Zaragoza y Logroño y el Área Metropolitana de Barcelona (AMB), -administración supramunicipal de la metrópolis de Barcelona que integra 36 municipios- que han trabajado de forma conjunta con la DGT para diseñar la señal.

La implicación de estos ayuntamientos en reducir la siniestralidad en sus ciudades les ha llevado a comprometerse a colocar la señal de protección a vulnerables, cuando se comercialice, en su flota de vehículos de servicio público. Para empezar, el Ayuntamiento de Barcelona lo implantará en aproximadamente 2.199 vehículos, AMB en otros 800; el Ayuntamiento de Madrid en 2.600 vehículos, el Ayuntamiento de Zaragoza en más de 600 y el Ayuntamiento de Logroño en otros 79 vehículos de servicio público.

De forma paralela, también se ha estado trabajando con UNO (Organización Empresarial de Logística y Transporte) CITET (Centro de Innovación para la Logística y Transporte de Mercancías) y AECOC (Asociación de Fabricantes y Distribuidores) para la implantación de esta señal y para otras acciones que se llevarán a cabo próximamente en relación a la distribución urbana de mercancías. **F.:DGT**

# Usar el teléfono móvil mientras se conduce continúa siendo la distracción más frecuente entre los conductores

***Se aumenta de 3 a 6 los puntos a detraer por conducir sujetando con la mano dispositivos de telefonía móvil***

> De las 6.840 denuncias formuladas en total, 2.930 corresponden a este precepto

Una vez más se constata que el uso manual del teléfono móvil mientras se conduce sigue siendo, dentro de las acciones que implican una distracción en la conducción, la infracción más cometida. Esto es lo que demuestran los resultados de la última campaña de vigilancia y concienciación sobre el peligro que suponen las distracciones al volante, que la Dirección General de Tráfico ha realizado entre el 16 y el 22 de septiembre y a la que se han sumado numerosos ayuntamientos que por medio de sus policías locales han establecido controles en las vías de sus municipios.

En concreto, los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil han controlado un total de 304.126 vehículos que circulaban por carreteras convencionales y han efectuado 8.295 controles en los que han denunciado a 6.708 conductores por realizar acciones que suponen una distracción durante la conducción.

De las 6.840 denuncias interpuestas, casi el 43% (2.930) lo fueron por utilizar manualmente el teléfono móvil mientras conducían. Es importante recordar que nadie debería hacer uso del teléfono estando al volante ya que está constatada su peligrosidad, llegando incluso a equipararse con la conducción bajo los efectos del alcohol.

A principios de mes, la Comisión de Interior aprobó la Ley por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial en materia de permiso por puntos y en la que se aumenta de 3 a 6 los puntos a detraer por conducir sujetando con la mano dispositivos de telefonía móvil.

Abrocharse el cinturón mientras se conduce, generalmente cuando han sido vistos por los agentes, es también una distracción que ha supuesto una sanción para 412 conductores.

Además, 327 conductores fueron sancionados por el uso de cascos o auriculares conectados a aparatos reproductores de sonido, distintos del teléfono móvil, una conducta que está prohibida porque también supone una distracción en la conducción.

Otras de las acciones más sancionadas por implicar una distracción en la conducción son la lectura (145), la búsqueda de objetos (108), conducir comiendo (56), la utilización o manipulación de navegadores, pantallas de acceso a internet, reproductores de video o DVD (51) o distraerse con otros ocupantes del vehículo (47).

Además de todas estas acciones concretas, los agentes formularon 928 denuncias por otras infracciones que provocaban distracción en la conducción. **F.: DGT**

# La Metròpolis de Barcelona opta a 230 milions d'euros de la UE per transformar la mobilitat

L'AMB i els municipis metropolitans dedicaran els ajuts del pla europeu Next Generation a l'extensió de zones de baixes emissions a l'àrea metropolitana i altres mesures d'impuls de la mobilitat sostenible

El Consell Metropolità de l'AMB ha aprovat les 19 actuacions i projectes que l'AMB i els municipis metropolitans han acordat impulsar gràcies a la primera convocatòria d'ajuts provinents dels fons Next Generation EU, per dur a terme actuacions que potenciïn la mobilitat sostenible i ajudin a reduir la contaminació ambiental. Aquesta convocatòria, que es realitza en el marc del Pla de recuperació, transformació i resiliència (Pla Espanya Pot) del Govern central, és exclusiva per als projectes propis de municipis i agrupacions supramunicipals com l'AMB.

Pel que fa als projectes municipals, una de les principals mesures subvencionables és la implantació de zones de baixes emissions (ZBE) d'àmbit local. Aquesta estratègia metropolitana es va engegar el passat mes de maig amb la posada en marxa de la ZBE de Sant Cugat del Vallès, i continuarà amb la ZBE de Sant Joan Despí.

Antoni Poveda, vicepresident de Mobilitat, Transport i Sostenibilitat de l'AMB, exposa que "amb el suport de l'AMB, els municipis metropolitans estan en unes condicions òptimes per maximitzar les oportunitats del fons europeu. Les polítiques de mobilitat sostenible desenvolupades els darrers anys —encapçalades pel model de ZBE Rondes BCN— posicionen l'AMB i els seus municipis a l'avantguarda de tot l'Estat".

Per fer-ho possible, durant el mes de setembre l'AMB ha dut a terme diverses sessions informatives i de suport tècnic amb els municipis metropolitans, amb l'objectiu de coordinar-se de cara a aquesta primera convocatòria d'ajuts provinents dels fons Next Generation EU.

### *230 M€ en projectes per a la mobilitat metropolitana*

Els fons europeus s'articulen per mitjà del Pla de recuperació, transformació i resiliència, posat en marxa pel Govern central, i que suposa la inversió pública d'àmbit estatal més gran dels darrers anys, amb un total de 69.528 M€, dels quals 13.203 M€ estaran destinats exclusivament a l'Estratègia de mobilitat sostenible, segura i connectada.

En aquesta convocatòria per a projectes municipals, l'AMB i els municipis metropolitans en conjunt opten a 230 M€, que permetrien finançar fins al 90 % de diverses actuacions, totes incloses en les quatre línies marcades pel pla de l'Estat:

• Accelerar la implantació de les zones de baixes emissions locals: podien sol·licitar aquests ajuts els municipis de més de 50.000 habitants. Els recursos estan destinats a finançar, per exemple, la instal·lació de senyalització, de sistemes de control i accessos d'aparcaments, o servidors i programari de bases de dades, entre d'altres. Amb la sol·licitud d'aquests fons, entre AMB i municipis, s'opta a aconseguir desplegar noves ZBE a 6 municipis i reforçar les existents.

• L'AMB ofereix als municipis un acompanyament integral en la implantació de ZBE, amb un model comú d'ordenances reguladores i de registre d'exempcions, així com una senyalització comuna. També ofereix suport tècnic al desplegament tecnològic, i el llançament de campanyes informatives i de conscienciació de la ciutadania.

• Fomentar un canvi d'hàbits en la mobilitat, prioritzant el transport públic i la mobilitat activa: algunes de les actuacions incloses, que en molts casos ja s'estan duent a terme, són l'establiment d'aparcaments d'intercanvi (park & ride) com a suport de les ZBE i per augmentar l'ús del transport públic. També la creació de carrils bus, espais per a vianants, l'habilitació de plataformes i carrils reservats a bicicletes i/o vehicles de mobilitat personal (Bicivia), la implantació de sistemes públics de lloguer de bicicletes i actuacions per a la millora de la distribució urbana de mercaderies (DUM) d'últim quilòmetre compatibles amb els projectes de ciclologística ja existents i aplicacions com SPRO.

• Transformació de les flotes de transport públic a un model de zero emissions, i plans integrals d'infraestructura de recàrrega elèctrica: aquest eix inclou l'adquisició d'autobusos elèctrics o propulsats per hidrogen, així com la instal·lació de punts de recàrrega elèctrica per a flotes d'autobusos i vehicles pesants. Per exemple, amb la sol·licitud d'aquests fons, entre AMB i municipis, s'opta a aconseguir 162 busos elèctrics per a la flota de Bus Metropolità.

• Digitalització per a la millora dels serveis públics de transport; més eficiència del sistema, millora de l'accessibilitat i avantatges per a l'usuari del transport públic: inclou actuacions com eines de planificació de viatges (per exemple, aplicacions per a mòbils) i millora de la informació del transport, millora dels processos de gestió de bitllets (ticketing) i pagament en el transport urbà, i tecnologies per facilitar l'accés al transport a persones amb mobilitat reduïda o qualsevol tipus de discapacitat o necessitat especial.

### *Els municipis metropolitans aposten per la mobilitat sostenible*

Durant el termini de presentació de projectes, que va finalitzar el passat 30 de setembre, l'AMB, com a organisme supramunicipal, va presentar propostes d'actuació en cadascun dels quatre eixos descrits. En aquest cas, l'AMB opta a aconseguir 40 milions d'euros per a les 19 actuacions i projectes aprovats pel Consell Metropolità el 27 de setembre del 2021. Els municipis de més de 50.000 habitants han optat a dos torns de sol·licitud, amb un màxim de 45 € per habitant. En total, aquest grup de municipis opta a 175,5 milions d'euros: 112 milions d'euros en primera sol·licitud i 63,5 milions d'euros en la segona.

La transformació de les flotes de transport públic, amb 162 nous busos elèctric per a la flota de Bus Metropolità, i la promoció de l'ús de la bicicleta són altres projectes que opten als ajuts

Per la seva banda, els municipis d'entre 20.000 i 50.000 habitants han optat a un sol torn de sol·licitud. En total, aquest grup de municipis opta a 13,6 milions d'euros.

*El horari serà dilluns a divendres laborables de 7 a 20 h*

# Els vehicles amb etiqueta groga de la DGT podran continuar circulant per la ZBE Rondes BCN l'any 2022

L'any 2022 els vehicles amb etiqueta ambiental Zero emissions, Eco, verda i groga podran seguir circulant sense restriccions per la ZBE Rondes BCN. També podran fer-ho, fins al 30 de juny, d'acord amb la moratòria establerta, els autobusos i autocars (M3) sense distintiu ambiental de la DGT.

Arran de les diverses preguntes que està rebent l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) sobre les restriccions de circulació dels vehicles en l'àmbit de la ZBE Rondes BCN i els distintius ambientals de la DGT, l'AMB exposa que, d'acord amb les ordenances municipals aprovades per cada municipi metropolità que integra la ZBE Rondes BCN (Barcelona, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat i Sant Adrià de Besòs), l'any 2022 podran continuar circulant sense restriccions per la ZBE Rondes BCN, de dilluns a divendres laborables de 7 a 20 h, els vehicles amb els distintius següents:

- **Etiqueta groga (B)**
- **Etiqueta verda (C)**
- **Etiqueta Eco (Eco)**
- **Etiqueta 0 (Zero emissions)**

I tenint en compte les moratòries fixades, fins al 30 de juny del 2022 també podran circular-hi autobusos i autocars (M3) destinats al transport col·lectiu anteriors a la norma Euro 4 (habitualment matriculats abans del 2006 o el 2007). És a dir, sense distintiu ambiental de la DGT.

Per a informació més detallada sobre les etiquetes ambientals de la DGT, accediu als enllaços següents:

- **https://www.zbe.barcelona**
- **https://www.amb.cat/web/mobilitat/mobilitat-sostenible/contaminacio-atmosferica/etiquetes-ambientals**

"La ZBE Rondes BCN ha estat un gran avenç per accelerar la renovació de la flota metropolitana amb vehicles menys contaminants i contribuir a millorar la qualitat de l'aire de la metròpolis de Barcelona. S'ha reduït la circulació dels vehicles més contaminants, la xifra ha anat a la baixa", assenyala el vicepresident de Mobilitat, Transport i Sostenibilitat de l'AMB, Antoni Poveda. "És una de les mesures més rellevants que s'han implantat al sud d'Europa, una aposta per la mobilitat sostenible i la millora de la qualitat de l'aire que respon estratègicament al que recentment ha manifestat l'Organització Mundial de la Salut (OMS)", ha afegit Poveda.

Poveda també ha recordat que "la nova Llei de canvi climàtic i transició energètica del Govern espanyol obligarà totes les ciutats espanyoles de més de 50.000 habitants a establir zones de baixes emissions urbanes i la ZBE Rondes BCN serà el model de referència".

L'AMB i els ajuntaments continuen treballant en la ZBE Rondes BCN i altres zones de baixes emissions als municipis metropolitans que en segueixen la petja i les característiques, per aconseguir millorar la qualitat de l'aire de l'àrea metropolitana de Barcelona.

# Cornellà destina 240.000 euros a la millora dels passos de vianants

*Espai pintat de verd per a millorar la visibilitat.*

La millora inclou actuacions a 150 cruïlles de la ciutat, amb 10 nous passos de vianants, la creació de 12 noves àrees lliures de vehicles de color verd, l'elevació d'alguns passos, la reubicació d'altres o l'eliminació de places d'aparcament properes a les zones de pas

L'Ajuntament de Cornellà està desenvolupant un programa de millora dels passos de vianants de la ciutat per fer-los més visibles i més segurs, tant per a les persones que van a peu com per als conductors de vehicles.

Aquest programa s'ha definit d'acord amb els resultats d'un estudi de valoració dels més de 1.000 passos de vianants de la ciutat, on es destaca que prop del 80% tenen una bona visibilitat. Al restant 20% de les cruïlles (aproximadament 150) es portaran a terme intervencions amb l'objectiu d'adequar-les per evitar riscos i fomentar la mobilitat a peu. El programa es coordina amb la Guàrdia Urbana de la ciutat per fomentar una mobilitat segura i responsable.

La inversió en aquest programa sumarà un total de 240.000 euros i forma part del projecte Cornellà Natura, que té com a objectiu naturalitzar la ciutat, posant en relleu els seus valors ambientals, socials i paisatgístics, per tal d'humanitzar-la.

### *10 nous passos de vianants i 14 noves àrees de color verd amb el logotip de Cornellà Humana*

Dels 150 espais on s'actuarà, en un total de 10 es generaran nous passos, i en 14 s'han creat espais de color verd amb el logotip identificador del Cornellà Humana, on abans hi havia places d'aparcament que dificultaven la visibilitat. Així mateix, en alguns casos s'eliminen aparcaments de cotxes, a d'altres se substitueixen per places per a motos, i uns altres passos s'han elevat, per ajudar a disminuir la velocitat dels vehicles. També s'han repintat 88 passos i en algunes zones es cobriran els escocells propers a les cruïlles que dificultaven el pas dels vianants.

Cornellà va ser pionera quan, fa uns anys, va pintar de diferents colors alguns passos de vianants propers als centres educatius, per cridar l'atenció dels conductors i avisar de zona escolar propera. **F.:Ajt. Cornellà**

# La Guàrdia Urbana de L'Hospitalet ha imposat aquest any més d'un miler de denúncies a patinets elèctrics

La Guàrdia Urbana de L'Hospitalet ha imposat aquest any un total de 1.003 sancions a persones conductores de patinets elèctrics, en els serveis ordinaris i durant les campanyes de control de la circulació d'aquests vehicles de mobilitat personal (VMP) que ha realitzat a tots els districtes de la ciutat. El miler de denúncies dels primers nou mesos de l'any supera ja les 750 que es van imposar durant tot el 2020.

La majoria de les multes —de 80 a 1.000 euros, segons la gravetat de la infracció— són per circular en voreres o zones de vianants (307), no respectar el semàfor en vermell (216), transportar passatgers al vehicle (129), no obeir els senyals de prohibició o restricció (104), conduir de forma negligent (96) i utilitzar auriculars (68) o dispositius de telefonia mòbil (40).

Altres infraccions han estat motivades per conduir amb presència de drogues a l'organisme (11), amb una taxa d'alcohol superior a la permesa (11), sense precaució per evitar danys (6) o de forma temerària (6). També s'han imposat denúncies per no respectar les ordres dels agents de l'autoritat (5), incomplir l'obligació de sotmetre's a les proves d'alcoholèmia (2) o drogues (1) i no facilitar la identitat a altres persones implicades en un accident de circulació (1).

El control per part de la Guàrdia Urbana dels patinets elèctrics respon al gran nombre de queixes ciutadanes i incidents motivats per la circulació d'aquests vehicles de mobilitat personal per les vies i espais públics de la ciutat, i per l'increment de la seva accidentalitat. Així, de juliol de 2020 a juliol de 2021 s'han produït a L'Hospitalet 114 accidents en què s'han vist implicats VMP, un 65,3 % més que en el mateix període de l'any anterior. **F.: Ajt. L´Hospitalet**

***Les multes van de 80 a 1.000 euros, segons la gravetat de la infracció***

# Esplugues. Dues furgonetes elèctriques per a la Policia Local

El passat mes de setembre la Policia Local d´Esplugues va adqurirm dues furgonetes elèctriques, que s'utilitzaran per a serveis operatius de seguretat ciutadana i trànsit en punts d'especial incidència, així com funcions de suport als serveis de proximitat i assistencials del cos, entre altres coses. D'aquesta manera, la policia amplia la flota de vehicles elèctrics i se suma als dos turismes que realitzen tasques de vigilància, patrullatge i prevenció.

Per la seva banda, el parc mòbil de l'Ajuntament eleva amb aquestes furgonetes el nombre de vehicles elèctrics a deu, d'un total de 50.

L'alcaldessa, Pilar Díaz, que vaa presentar els nous vehicles, va destacar que un dels principals objectius del govern municipal és continuar fent d'Esplugues una ciutat ideal per viure". I "amb la incorporació a la nostra policia local d'aquests dos nous vehicles elèctrics invertim no només en seguretat, sinó també en transició ecològica i en la modernització de l'Ajuntament. Per nosaltres és molt important dotar de més i millors recursos humans i materials als serveis públics que incideixen directament en el benestar de la ciutadania".

# Agradecimiento a D. Antoni Poveda

Desde el Periódico Llobregat Motor queremos agradecer a D. Antoni Poveda, como alcalde de Sant Joan Despí, el trato dispensado a este periódico a lo largo de su mandato. Desde el respecto y la honestidad reconocer la excelente colaboración con el ayuntamiento en aspectos como la movilidad, la sostenibilidad o el medio ambiente para lograr un ciudad más moderna y prospera. Le deseamos mucho futuro como Senador. También felicitamos a Dña. Belén García, primera mujer alcaldesa de la ciudad y ponemos a su disposición las páginas de este periódico para cuanto desee. Atentamente, saludos.

TAXI PLUS RAPIdT
93 634 00 60
TAXI
AEROPUERTOS · ESTACIONES · MUTUAS
ASISTENCIA EN CARRETERA
SERVICIO EN CARRETERA
SE HACEN PRESUPUESTOS
SERVICIO 24H
SE COGEN ENCARGOS DE UN DÍA PARA OTRO

nizatour
· Lloguer d'autocars
· Grups esportius i culturals
· Serveis escolars i empreses
· Viatges nacionals i internacionals
· Autocars de 25 a 83 places
Poligono Industrial El Plá, Carrer de Miquel Torelló i Pagès, 2, 08850 Molins de Rei, Barcelona
Tels. 93 474 17 90 · www.nizatour.es

# Las 7 diferencias

# Sudokus

*Fácil*

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 2 | 1 | | | | |
| | 5 | 4 | 6 | 9 | 3 | | 1 | |
| | 1 | 6 | | 5 | 8 | | 4 | |
| | | | 9 | 7 | | | | 8 |
| 7 | | | | 3 | 2 | | | 4 |
| | 9 | | | | | | | 3 |
| | | 3 | 5 | 4 | 9 | 2 | 8 | |
| 1 | | | | 2 | | | | 6 |
| | | | | 6 | 1 | 9 | 3 | 7 |

*Difícil*

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 2 | | | 4 | | | |
| | | | | 2 | | 8 | 6 | 5 |
| 1 | | 9 | | | 5 | 2 | | |
| 7 | 1 | | | | | | 5 | 2 |
| | | | | 5 | | | | 4 |
| | | | 4 | | 7 | 3 | | |
| | 8 | | | 7 | | | | |
| 9 | | | | | 2 | | | |
| 3 | | | | | | | 9 | |

# Test de conducir

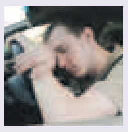
**1. Para hacer frente al covid19...**
a) Los trabajadores de los servicios de transporte que tengan contacto directo con los viajeros deberán ir provistos de mascarillas y tener acceso a soluciones hidroalcohólicas para practicar una higiene de manos frecuente.
b) El uso de mascarillas que cubran nariz y boca será obligatorio para todos los usuarios del transporte en autobús.
c) A Y B son correctas.

**2. El funcionamiento del airbag, ¿puede llegar a ser peligroso en un accidente?**
a) Sí, siempre.
b) Sí, si no se lleva puesto el cinturón de seguridad.
c) No.

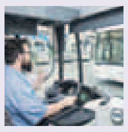
**3. ¿Cuál debe ser su comportamiento al ceder el paso?**

a) Detenerse en las intersecciones si se acerca otro vehículo.
b) Parar y comprobar si otro usuario de la vía tiene prioridad.
c) No obligar al vehículo que tiene prioridad a modificar bruscamente su trayectoria o velocidad.

**4. En esta vía de poblado, ¿a qué velocidad como máximo podremos circular en ausencia de señalización específica?**
a) A 30 km/h.
b) A 20 km/h.
c) A 50 km/h.



**5. La fatiga, ¿provoca lentitud y falta de precisión en los movimientos?**
a) No, la fatiga sólo produce calambres.
b) No.
c) Sí, por lo cual la conducción se hace más peligrosa.



**6. La tasa máxima de alcoholemia permitida en sangre para conductores profesionales es...**
a) 0,30 gramos por litro.
b) 0,30 miligramos por litro.
c) 0,50 gramos por litro.

**7. Los accidentes de tráfico generan...**
a) un enorme impacto económico, solamente.
b) daños materiales y costes sanitarios, administrativos y humanos.
c) daños materiales y costes humanos, únicamente.

**8. El efecto submarino se produce cuando...**
a) el apoyacabezas está mal regulado.
b) el cinturón de seguridad no es capaz de retener adecuadamente durante un accidente y el cuerpo se desliza por debajo de él.
c) la distancia con el airbag es incorrecta.

**9. Al auxiliar a una víctima de un accidente de tráfico, ¿debe darle alimentos o bebidas?**
a) Sí, si lo piden.
b) No.
c) Alimentos no, pero bebidas sí.

**10. Fuera de poblado, ¿qué separación lateral debe dejar una motocicleta al adelantar un camión?**
a) Una distancia proporcional a la velocidad a la que circule.
b) Un espacio no inferior a 1,50 metros.
c) Una separación que considere segura en función de las circunstancias del momento.

# Sopa de letras

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| T | E | N | I | L | R | E | M | F | B |
| M | A | L | T | A | H | A | M | A | Y |
| A | P | R | O | C | S | O | I | N | P |
| D | D | E | S | I | D | L | V | T | Z |
| N | P | E | D | R | I | W | A | I | O |
| O | S | A | N | R | D | E | L | C | S |
| H | T | O | P | S | U | S | A | N | S |
| V | G | A | S | G | A | S | Z | O | A |
| B | U | L | T | A | C | O | U | T | Z |
| S | O | F | I | S | T | A | T | E | B |

***10 Marcas de motos de Trial***

Llobregat**Motor**
www.llobregatmotor.com

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| T | E | N | I | L | R | E | M | F | B |
| M | A | L | T | A | H | A | M | A | Y |
| A | P | R | O | C | S | O | I | N | P |
| D | D | E | S | I | D | L | V | T | Z |
| N | P | E | D | R | I | W | A | I | O |
| O | S | A | N | R | D | E | L | C | S |
| H | T | O | P | S | U | S | A | N | S |
| V | G | A | S | G | A | S | Z | O | A |
| B | U | L | T | A | C | O | U | T | Z |
| S | O | F | I | S | T | A | T | E | B |


*Solución*
**1C, 2B, 3C, 4A, 5C, 6A, 7B, 8B, 9B, 10B**

*Difícil*

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 8 | 5 | 2 | 6 | 3 | 4 | 7 | 1 | 9 |
| 4 | 7 | 3 | 1 | 2 | 9 | 8 | 6 | 5 |
| 1 | 6 | 9 | 7 | 8 | 5 | 2 | 4 | 3 |
| 7 | 1 | 4 | 3 | 9 | 8 | 6 | 5 | 2 |
| 6 | 3 | 8 | 2 | 5 | 1 | 9 | 7 | 4 |
| 2 | 9 | 5 | 4 | 6 | 7 | 3 | 8 | 1 |
| 5 | 8 | 1 | 9 | 7 | 3 | 4 | 2 | 6 |
| 9 | 4 | 6 | 8 | 1 | 2 | 5 | 3 | 7 |
| 3 | 2 | 7 | 5 | 4 | 6 | 1 | 9 | 8 |

*Fácil*

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 9 | 3 | 7 | 2 | 1 | 4 | 8 | 6 | 5 |
| 8 | 5 | 4 | 6 | 9 | 3 | 7 | 1 | 2 |
| 2 | 1 | 6 | 7 | 5 | 8 | 3 | 4 | 9 |
| 3 | 4 | 1 | 9 | 7 | 5 | 6 | 2 | 8 |
| 7 | 6 | 8 | 1 | 3 | 2 | 5 | 9 | 4 |
| 5 | 9 | 2 | 4 | 8 | 6 | 1 | 7 | 3 |
| 6 | 7 | 3 | 5 | 4 | 9 | 2 | 8 | 1 |
| 1 | 8 | 9 | 3 | 2 | 7 | 4 | 5 | 6 |
| 4 | 2 | 5 | 8 | 6 | 1 | 9 | 3 | 7 |

# Trial de Nens de Esplugues de Llobregat 2021

**Una quarantena de pilots van participar el diumenge, 19 de setembre, en el tradicional Trial de Nens d'Esplugues de Llobregat, puntuable per a la Copa Catalana de Trial de Nens i el Trofeu Diputació de Barcelona 2021**

*Gran Jornada de Trial de Nens a Esplugues*

Com és habitual, el Trial de Nens va tindre lloc al Parc dels Torrents, a sota del Pont d'Esplugues, on l'organitzador, el Moto Club Esplugues, va dissenyar les diferents zones.

Pel que fa als resultats del dia, Aniol Llamas va estar el vencedor de la categoria Promo. El pilot del moto Club Abadesses es va mostrar molt segur en totes les zones, especialment en l'última volta, on no va cometre ni una sola errada. Finalment, amb 5 penalitzacions, Llamas es va enfilar al primer esglaó del podi. D'altra banda, l'actual líder de la categoria, Arnau Maura, va fer segon després d'un mal inici de cursa. Martí Escofet va tancar el top 3 de la categoria Promo.

En Aleví+8 Benzina, Gael Hernández i Arnau Arias van protagonitzar un dels duels més igualats de la jornada. En una categoria on les zones eren més aviat senzilles, un error podia suposar la derrota, tal i com finalment va succeïr. Arias va començar la cursa d'allò més bé, però un fiasco a la zona 5 de la tercera volta le va condemnar a la segona posició. Hernández, que e va mostrar molt sòlid al llarg de tota la cursa, va aprofitar l'errada de l'Arnau per endurse el triomf. D'aquesta manera, Gael Hernández va retallar 5 punts al líder de la categoria, que continua en mans d'Arnau Arias. Grau Franch va completar el podi amb una gran actuació.

Nova victòria de Pau Giralt -la quarta consecutiva- en categoria Aleví+8 Elèctrica. El pilot del Club Esportiu Circuit El Terré d´Almenar va completar la prova amb només 4 penalitzacions, 9 menys que el segon classificat, Guillermo Llopis. El podi de la categoria Elèctrica lo va completar Lluc Gómez, que tot i lluitar fins al final per la medalla de plata, es va haver de conformar amb la de bronze.

Àlex Pifarré va fer una de les actuacions més brillants de la temporada. El pilot guanyador de la categoria Base, va completar el trial d'Esplugues amb només una errada i quan ja tenia el triomf a la butxaca. Genís Forns es va classificar segon a 10 punts de Pifarré, mentre que Oriol Garcia va fer tercer.

Jared Ibañez segueix imparable cap al títol de la categoria Aleví després d'aconseguir la cinquena victòria consecutiva de la temporada. El pilot del Piera Scan va cimentar el triomf gràcies a una gran actuació en el primer tram de cursa, on va marcar diferències sobre els seus rivals. Farners Fontdevila i David Constantí, per aquest ordre, van completar els calaixos d'honor.

Aleix Alcón es va endur la victòria de la categoria Iniciació. El menut pilot del Moto Club Tortosa va aconseguir el segon triomf consecutiu de la temporada després d'una brillant actuació a Esplugues on va firmar una targeta final amb només 3 penalitzacions. Al podi le van acompanyar dos pilots que van empatar a 13 punts, Jan Vila i Enzo Serrano, segon i tercer, respectivament.

Finalment, cal destacar els tres pilots que van participar en la categoria Oberta, Martí Ferrando, Marc Ruz i Roger Montserrat.

# CLASIFICADOS
## LlobregatMotor


nizatour
Lloguer d'autocars
Pol. Industrial El Plá, Carrer de Miquel Torelló i Pagès, 2, 08850 Molins de Rei
Tel. 93 474 17 90
www.nizatour.com

TAXI PLUS RAPIdT
93 634 00 60
SE COGEN ENCARGOS DE UN DÍA PARA OTRO

OLIMPO GOURMET
Venta de **productos Gourmet Griegos originales** en la tienda al por menor y al mayor
Platos preparados • Vinos, Cervezas y licores • Yogures • Queso Feta • Tzatziki Pita • Aceite • Kalamata y más...
www.olimpogourmet.com
C/ Progres, 61 • Cornellà • Tel. 629 644 864

TAKE AWAY!!!
ACEPTAMOS PAGOS EN EFECTIVO Y CON TARJETA VISA
Carrer Manuel de Falla, nº 10
08950 Esplugues de Llobregat
933 634 081
610 344 799

LlobregatMotor
para anunciarse
619 900 979
www.llobregatmotor.com

Este anuncio está reservado para usted.
**Consultar precios**
**Tel. 619 90 09 79**

LlobregatMotor
**Si quieres que te enviemos por correo electrónico este número del Llobregat Motor envíanos un e-mail y nosotros te lo haremos llegar:**
alberto@llobregatmotor.com
**Te recordamos también que puedes verlo en internet en:**
www.llobregatmotor.com

Llobregat
Motor
visita nuestra web

www.llobregatmotor.com

Para anunciarse: info@llobregatmotor.com
619 900 979 610 228 405

# AMAXOFOBIA.
# Cuando aparece el miedo a conducir

Desde Stop Accidentes queremos presentaros la AMAXOFOBIA. Consideramos importante conocer de que se trata para ayudar a la prevención de siniestros viales.

La amaxofobia es una palabra que proviene del griego: "amaxo" significa "carruaje" y "fobia" significa miedo o temor. Tiene relación con la inquietud permanente y desproporcionada que surge antes y durante la acción de conducir.

Engloba un conjunto de síntomas fisiológicos, cognitivos, conductuales y emocionales que surgen en situaciones relacionadas con la conducción, debido a la ansiedad que esta suscita.

Categorizando en los distintos tipos de síntomas, una persona con amaxofobia puede experimentar:

***- A nivel fisiológico:*** taquicardia, sudoración, temblores, fatiga, mareos, insomnio...

***- A nivel cognitivo:*** pensamientos negativos y catastróficos

***- A nivel conductual:*** evitar o escapar de situaciones relacionadas con la conducción, conducir únicamente acompañado o por determinadas vías...

***- A nivel emocional:*** tristeza, frustración, ira, impotencia, vergüenza o culpa.

No obstante, qué síntomas se manifiestan, de los mencionados previamente, difiere en función de la persona que posee amaxofobia. Así, podemos encontrar diferencias en el tipo de síntoma, la intensidad, la frecuencia y las causas. Por ello es fundamental una terapia personalizada y adaptada a nuestras necesidades.

Finalmente, otra característica de la amaxofobia es que interfiere negativamente en nuestra vida y nuestro bienestar psicológico.

A continuación, os presentamos 3 consecuencias generales del miedo a conducir o amaxofobia:

***1º) la pérdida de autonomía e independencia:*** Esta pérdida aparece cuando rechazamos o evitamos planes sociales, oportunidades laborales o actividades que nos gustaría hacer pero que suponen conducir. También se da cuando buscamos medios de trasportes alternativos, aunque supongan un mayor coste económico o requieren que empleemos más tiempo, o dependemos de otra persona para desplazarnos.

***2º) la aparición de discusiones con la pareja, familiares o amigos:*** Tales discusiones pueden surgir cuando evitamos planes sociales que impliquen que nos desplacemos conduciendo, rechazamos acercar a algún lado en coche a amigos o familiares, pedimos a nuestra pareja de forma reiterada que nos lleve en coche o intentamos que sea otra persona quién conduzca cuando vamos de viaje. Estas discusiones pueden incrementarse si sientes que tu pareja, familia o amigos no comprenden tú miedo a conducir o si crees que no eres capaz de explicárselo.

***3º) consecuencias personales*** (pérdida de autonomía e independencia) y sociales (discusiones con pareja, familiares, amigos...), tienen como resultado una serie de consecuencias psicológicas. Junto con las sensaciones y emociones propias de la amaxofobia, podemos experimentar sentimientos de frustración, tristeza y desesperanza. Además, la amaxofobia se relaciona con una disminución de nuestra autoestima y de la confianza que depositamos en nosotras mismas.

Si te identificas con alguna de estas características y quieres dar un cambio a tu vida, contacta con Stop Accidentes. Podemos recomendarte profesionales especialmente dedicados a ayudar en esta problemática.

**Sonia Rojas, Psicóloga colaboradora con Stop Accidentes**

parcs.diba.cat

Aparca a les zones habilitades

Parcs naturals sí, però amb civisme.

Diputació Barcelona | Xarxa de Parcs Naturals