

www.llobregatmotor.com

Llobregat Motor

165
enero
2022



MOTOS COSTA tu concesionario oficial
YAMAHA en Molins de Rei

Av. Valencia, 20 y 25 **08750 MOLINS DE REI**
Tel. 93 680 23 27 • 93 668 16 42
www.motoscosta.com • fcosta@motoscosta.com

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

L'AMB analitza la viabilitat d'un servei metropolità de moto elèctrica compartida

(més informació a pàgina 3)



Si trabajas en
Médicos Sin Fronteras,
¿qué profesión tendrías?



¡ESCANEA ESTE CÓDIGO
Y HAZ EL TEST AHORA
PARA DESCUBRIRLO!



BUSCO PISO
de compra o alquiler
(no agencias)
619 900 979

Instalación y automatización de
puertas de parking y peatonales

¡Mantenimiento para comunidades!

db^{er}

puertas & automatismos



365 días | 24 h

931 60 00 30 | daber.es

Síguenos

Editorial

La movilidad compartida

La movilidad compartida es una excelente opción para reducir la contaminación, impulsar energía limpia, como la eléctrica, renovar el parque automovilístico, fomentar la movilidad más sostenible y la mejor gestión de los parking. Por todo ello es de aplaudir la iniciativa del AMB (Área Metropolitana de Barcelona) de analizar la viabilidad de crear un servicio metropolitano de moto eléctrica compartida. La movilidad compartida se ha convertido en una alternativa, que además, en el caso de la moto eléctrica, permite reducir la contaminación y fomentar la movilidad más sostenible. Por otro lado, al igual que se ha alcanzado una solución para la moratoria que finalizaba el 31 de diciembre respecto a los vehículos de transporte que disponían del distintivo ambiental de la DGT para circular por las ZBE, también se ha suspendido de momento la ampliación de la restricción a los coches con distintivo B y las restricciones a autobuses y autocares destinados al transporte colectivo sin etiqueta no se aplicaran hasta el 20 de junio de 2022. Todo un ejercicio de cordura y sensatez. De nuevo enhorabuena

Mitos

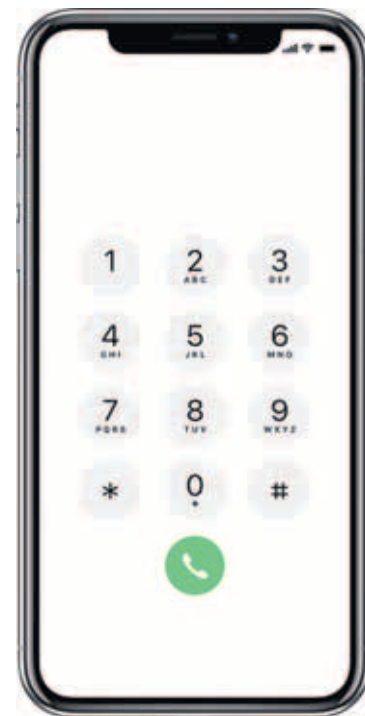
Citröen DS "Tiburón"



El Citroën DS está considerado junto con el escarabajo, el Ford T y el Porsche 911 como uno de los mejores coches del siglo XX. El Citroën DS (también llamado Tiburón) fue presentado en 1955 en el Salón de París. El DS, con tracción delantera, motor de cuatro cilindros en línea de 1,911 cc, 70 hp y caja de cambios de cuatro velocidades semiautomática, alcanzaba los 140 km/h y consumía diez litros por cada cien kilómetros. Se trataba de un coche revolucionario. Su carrocería innovadora, suspensión hidroneumática, frenos de disco, caja de cambios semiautomática y dirección asistida son sólo la carta de presentación de un vehículo cuyo comportamiento en carretera y confort se mantienen plenamente vigentes aún 45 años después.

Con los años, Citroën fue aportando algunas mejoras al primer modelo (motor, interiores...), destacando la adopción de los doble faros carenados en 1968, que le valieron el sobrenombre de "tiburón" en nuestro país, y la disponibilidad de carrocería break o descapotable. Su enorme personalidad, y su inconfundible estilo, le acabaron convirtiendo en uno de los vehículos más admirados y respetados de su época, y aún hoy en día es considerado como un símbolo del automovilismo francés. El DS realizó proezas muy respetables en rallies, especialmente cuando eran largos y sobre terreno desigual. La primera participación oficial de la firma con el DS19 en competición le dio los puestos 1º y 4º y el premio marcas en el Rally de Montecarlo en 1959, y al final de ese año su piloto Coltelloni era campeón europeo de rally.

En abril de 1975, dejó paso al CX. En España, su difusión (que debutó en 1957) fue modesta, como la de cualquier vehículo de importación. Sin embargo tuvo el mérito de ser un modelo "popular" pese a su rareza ya que su carrocería le distinguía de todo lo demás que circulara por nuestras carreteras.



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

Parece que fue ayer



1897. Se celebró la primera carrera de dos ruedas, en Sheen House, Richmond, Inglaterra.

1904. Se creó la Federación Internacional Motociclista.

1909. Se construyó el famoso circuito de Indianápolis, ovalado, de 4,023 km

1911. Se celebró la primera carrera de las 500 millas de Indianápolis.

1923. Los franceses Leonard y Lagache ganaron la Primera Edición de "Las 24 Horas de Le Mans"

1924. Se realizó la primera carrera de motocross en la localidad inglesa de Camberley. Este deporte rápidamente se popularizó en Gran Bretaña, en Europa Occidental y en Estados Unidos.

1946. Comienza a funcionar oficialmente la FIA (Federación Internacional de Automovilismo).

1947. Fue reconocido internacionalmente con la introducción del Motocross de las Naciones, con prueba anual por equipos y categorías.

1953. Se inicia el Campeonato del Mundo de Prototipos.

1952. Se creó un Campeonato de Europa para máquinas de 500cc.



Agenda

20 - 23 de Enero. Campeonato del Mundo Rally de Montecarlo. Mónaco

22/23 de Enero. Campeonato de España de Hard Enduro, La Clua de Bassella (Lleida)

28/29 de Enero. Campeonato del Mundo de Fórmula E. Arabia Saudí

30 de Enero. Copa Catalana de Trial de Nens. Piera (Barcelona)

6 de Febrero. Copa catalana d'Enduret. Abrera (Barcelona)

12 de Febrero. Campeonato del Mundo de Fórmula E. México

20 de Febrero. 14ª Trobada de Vehícles de Arbúcies (Girona)

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

Crearà la Taula metropolitana de la moto elèctrica compartida per estudiar i consensuar les principals característiques del servei

L'AMB analitza la viabilitat d'un servei metropolità de moto elèctrica compartida

Per donar un impuls a la mobilitat compartida, l'AMB fa un nou pas i analitzarà la viabilitat d'un servei metropolità de moto elèctrica compartida. Amb l'objectiu d'estudiar i consensuar les principals característiques per a la regulació d'aquest servei, l'AMB crearà la Taula metropolitana de la moto elèctrica compartida. En funció del debat i les conclusions que se n'extreguin al llarg d'aquest any 2022, l'AMB podria plantejar, d'acord amb els integrants i el sector, una proposta de servei metropolità de motos compartides per regular les llicències d'empreses privades a la metròpolis de Barcelona.

Entre els propòsits d'aquest nou organisme, destaquen el fet d'instituir un marc estable de diàleg i participació tècnica sobre el servei de moto elèctrica compartida entre tots els actors involucrats i la identificació de les qüestions rellevants i necessàries per abordar la regulació d'un servei metropolità de moto elèctrica compartida (juridiconormatives, tècniques, economicofinanceres, etc.).

"La mobilitat compartida s'ha convertit en una alternativa i un complement de mobilitat que permet a les persones usuàries accedir a vehicles quan ho necessitin, tot satisfent les seves necessitats de mobilitat, optimitzant el seu ús i sense la necessitat de tenir-ne un en propietat. A la vegada, com que són elèctriques, és un sistema que permet reduir la contaminació, fomentar una mobilitat més sostenible i promoure els vehicles amb energies netes", ha explicat el vicepresident de Mobilitat, Transport i Sostenibilitat de l'AMB, Antoni Poveda.

Actualment, 10 operadors amb llicències de l'Ajuntament de Barcelona operen en aquesta ciutat i la meitat donen servei a altres municipis de la metròpolis. En total, hi ha 6.040 llicències en ús.

L'objectiu principal és aconseguir una gestió òptima del servei de mobilitat compartida en l'àmbit metropolità, una de les fites de l'Acord de Govern de l'AMB del mandat 2019-2023 i del PMMU 2019-2024. D'aquesta manera,



La Taula metropolitana de la moto elèctrica compartida es constituirà entre els mesos de març i abril del 2022

es garantirà l'ordre i el control en la utilització del domini públic de la metròpolis de manera equilibrada i sostenible i els usuaris podran disposar dels serveis de mobilitat compartida, un peça més del trencaclosques que conforma la nova mobilitat.

Calendari de la Taula metropolitana de la moto elèctrica compartida

La proposta de creació d'aquest nou organisme de treball es va presentar el dimarts, 11 de gener del 2022, al Consell de la Mobilitat de l'AMB. Un cop se n'hagin determinat els integrants, procés que tindrà lloc entre el gener i el febrer, la Taula metropolitana de la moto elèctrica compartida es constituirà entre els mesos de març i abril del 2022, a través d'un Consell de Mobilitat extraordinari i s'aprovarà també via Consell Metropolità. Podran sumar-s'hi les empreses de motosharing,

les associacions del sector de la mobilitat compartida, les administracions públiques (ajuntaments, MITMA...) i els experts del sector, entre d'altres.

En les diferents sessions de treball que es duran a terme al llarg del 2022 d'aquesta futura taula, s'abordaran els principals temes sobre el disseny, la implantació i la gestió de serveis de motosharing: instruments per regular l'ús de l'espai públic, limitacions en operadors o llicències, temporalitat, àrees d'operació, zones restringides, exigències als operadors i als usuaris, règim sancionador, sistema de seguiment i plataformes de serveis, entre d'altres.

L'AMB preveu celebrar una jornada introductòria amb experiències europees en la regulació dels serveis de mobilitat compartida. Entre els objectius d'aquesta jornada, s'analitzaran les característiques de regulació de diferents esquemes de serveis de mo-

tosharing existents. Entre d'altres ciutats i metròpolis, París serà una de les convidades.

Entre les activitats previstes d'aquesta Taula s'inclou un període de participació ciutadana sobre el possible servei metropolità de moto elèctrica com-

L'objectiu principal és aconseguir una gestió òptima del servei de mobilitat compartida en l'àmbit metropolità

partida. Previsiblement, aquest durarà uns quatre mesos, s'habilitarà un espai web específic i es recolliran les aportacions per incloure-les en el document de conclusions finals.

PMMU 2019-2024 i Acord de Govern per al mandat 2019-2023

Des de l'AMB es recorda que la mobilitat compartida és un tema estratègic per a l'organisme metropolità, atès que fomenta una mobilitat més sostenible. L'Acord de Govern de l'Àrea Metropolitana de Barcelona per al mandat 2019-2023 de 25 de juliol del 2019 ja preveia l'impuls a l'atorgament coordinat i gestionat des de l'AMB de llicències per al desplegament de vehicles de mobilitat compartida en règim d'explotació econòmica que comporten una ocupació especial de la via pública dels municipis metropolitans. Així mateix, el Pla metropolità de mobilitat urbana (PMMU 2019-2024) també preveu que els desplaçaments amb mitjans de mobilitat compartida seran un element clau en el model de mobilitat de les grans metròpolis del futur i que l'AMB ha de promoure'n la implantació.

Nueva delegación smartGyro en Barcelona



smartGyro ECOBRAIN MOBILITY

Hasta el 15 de febrero www.ecobrain.es

8% de descuento
Cupón: SMG8

COMPRANDO A TRAVÉS DE LA WEB en www.ecobrain.es
1 código válido por persona, no compatible con otras promociones. Introdúcelo en la cesta de la compra.
Solo patines seleccionados.

659 960 420

Estamos en Pol. Ind de Sant Boi,
C/ Llançadores, 4, CP: 08830. A 100 mts de Decathlon

La crisis económica y de los microchips retrasa la recuperación de las matriculaciones

La pandemia, la incertidumbre y la crisis económica subsiguiente y la escasez de microchips a nivel global han impedido que 2021 sea el año de la recuperación para las matriculaciones de coches. Todos los segmentos de mercado reducen sus entregas en el mes de diciembre sobre el mismo mes del año pasado. En concreto, las matriculaciones de turismos se redujeron un 18,7% en el último mes del año, hasta las 86.081 unidades, respecto de diciembre de 2020. Entre enero y diciembre de 2021, se han vendido 859.477 unidades, un 1% más que en 2020 pero un 32% menos que en el mismo periodo de 2019.

Por canales, el canal de alquileres registra la peor caída con un descenso de las entregas en el mes del 45% hasta las 4.063 unidades. En el conjunto del año, sin embargo, este canal incrementó sus compras un 58,5% respecto de 2020, hasta las 152.326 unidades. El canal de particulares registra una caída en el mes del 19,4%, hasta las 41.814 unidades mientras



Las matriculaciones de vehículos comerciales ligeros se reducen en el mes un 35% respecto de diciembre de 2020

que en el conjunto del año, sus compras cayeron un 12,8%, hasta las 372.637 unidades.

Las emisiones medias de CO2 de los turismos vendidos en el mes de diciembre se quedan en 101,4 gramos de CO2 por kilómetro (WLTP), un 2,5% inferior a la registrada el año pasado en este mes.

Vehículos Comerciales ligeros

En diciembre, se matricularon 10.838 vehículos comerciales ligeros, que supone un 35% menos que en 2020. En el acumulado del año, las ventas de vehículos comerciales ligeros alcanzan las 151.822 unidades, con lo que registra menos comercializaciones que en el mismo periodo de 2020, un 4% menos. Por canales, la peor caída la

registra el canal de autónomos, que reduce sus compras en un 64,2%,

Las matriculaciones de turismos y todoterrenos cayeron un 18,7% en el mes de diciembre, hasta las 86.081 unidades, respecto de diciembre de 2020

hasta las 2.083 unidades, mientras que las empresas lo hacen en un 19,7%, hasta las 7.624 unidades.

Industriales y Autobuses

Las matriculaciones de vehículos industriales, autobuses, autocares y microbuses cayeron un 4% respecto a diciembre del año pasado, con 1.686 unidades. En el acumulado del año, las

ventas en este segmento crecen un 6,3% respecto de 2020, hasta las 22.760 unidades. El segmento de vehículos industriales pesados, el que más volumen acumulado, consigue incrementar sus ventas un 6% en el mes.

Noemi Navas, directora de Comunicación de ANFAC, explica que "el año terminado ha resultado ser incluso más complicado a nivel de matrículas que el anterior, pese a los cierres provocados por la pandemia. A la incertidumbre y la crisis económica provocada por la Covid19, hemos sumado la escasez de producto por la falta de semiconductores y los cuellos de botella en la logística. Los fabricantes estamos trayendo nuevos modelos más eficientes al mercado pero hay que estimular la demanda y la descarbonización con otras herramientas, como las infraestructuras de recarga y la renovación del parque automovilístico, que cierra el año con una edad media superior a los 13 años. Entendemos que la situación coyuntural de los microchips irá mejorando a lo largo de 2022,

El sector de la moto y los vehículos ligeros creció un 5% en 2021

El sector de la moto y los vehículos ligeros ha recuperado la senda de crecimiento un año después del inicio de la pandemia de la COVID-19. En 2021 se matricularon un total de 193.324 vehículos, un 5% más que en 2020.

Las matriculaciones ascendieron a 193.324 unidades

Los datos han sido positivos en 2021 aunque aún no se han alcanzado las cifras previas a la pandemia. Las matriculaciones del pasado año fueron un 4,5% menores a las de 2019.

La representatividad de la moto y los vehículos ligeros en la automoción española creció un año más y se sitúa ya en el 16% del total de las matriculaciones de vehículos en España.

Las motocicletas, el principal segmento del sector, experimentaron en 2021 un crecimiento del 6,2%. También han sido positivos los datos de matriculaciones de triciclos y cuatriciclos, con alzas del 41,7 y el 60,2% respectivamente. Por el contrario, los ciclomotores cerraron el año con una caída del 18,9%.

José María Riaño, secretario general de ANESDOR, ha explicado que "para el sector estos datos son positivos. Durante el año ha habido dificultades en diversos frentes: tanto la situación de la pandemia como los problemas logísticos y de componentes a nivel global han lastrado las ventas. No obstante, en un entorno tan desfavorable el sector ha conseguido no solo crecer, sino acercarse a las cifras previas a la pandemia".

"Es una realidad que la demanda de moto es creciente en la sociedad española. La tendencia de los últimos años es evidente en este sentido: por

una parte, cada vez más ciudadanos contemplan la moto como una opción de movilidad para sus desplazamientos diarios y, por otra, la moto se mantiene como una opción de ocio apreciada. Adicionalmente, sigue siendo el vehículo eléctrico puro con mayor cuota de mayor penetración en España con un 6,5%", según Riaño.



El sector aumenta su cuota de mercado dentro de la automoción española hasta el 16%

Mercado	Matr. 2021	Matr. 2020	% Variación
Total SECTOR	193.324	184.090	5,0%
Ciclomotores	17.741	21.875	-18,9%
Motocicletas	165.113	155.418	6,2%
Subtotal Motos	182.854	177.293	3,1%
Triciclos	3.216	2.269	41,7%
Cuatriciclos	7.254	4.528	60,2%
Subtotal Otros Ligeros	10.470	6.797	54,0%

PiRètols
Retolació i impressió digital
www.piretols.com
747 41 30 72

Las ventas de vehículos electrificados, híbridos y de gas subieron un 55% durante 2021

Este tipo de vehículos superaron por volumen de ventas tanto a los vehículos de gasolina como a los diésel

Las matriculaciones de vehículos electrificados, híbridos y de gas (turismos, cuatriciclos, vehículos comerciales e industriales y autobuses) aumentaron sus ventas durante 2021 en un 55,2% en comparación con 2020, con un total de 312.295 unidades, de las que 300.382 matriculaciones fueron de turismos. En 2021, tres de cada diez vehículos vendidos ha sido un vehículo electrificado, híbrido o de gas, incrementa su cuota de mercado en más de 10 puntos respecto a 2020.

En el mes de diciembre, estos vehículos redujeron sus entregas un 0,23%, hasta las 36.297 unidades. En cuanto al mercado de los turismos, crecieron un 0,24% en el último mes del año, con un total de 35.127 unidades. En el mes de diciembre, estos vehículos alternativos alcanzaron una cuota de mercado del 36,7%. Se alzan como primera opción de compra en el caso de los turismos, con el 40,8% de cuota de mercado.

Dentro de los diferentes tipos de vehículos alternativos, los híbridos no enchufables son los más elegidos por los usuarios con una de cada cuatro compras de vehículos durante el mes de di-



En diciembre, las ventas de turismos de cero y bajas emisiones mantuvieron las cifras del mismo mes de 2020

ciembre (25%) y con el 21,5% de cuota de mercado en 2021. Los vehículos electrificados (eléctricos e híbridos enchufables), por su parte, superan el 9% de las ventas en diciembre y acaparan el 6,8% de cuota durante 2021, hasta el 7,8% durante 2021.

José López-Tafall, director general de ANFAC, dijo que " pese al año complicado que cerramos en términos de venta de vehículos, los modelos electrificados e híbridos han conseguido convertirse por fin en una opción realista para una buena parte del mercado. Es la primera vez en la historia que la venta de estos modelos supera en volumen a la venta de vehículos diésel, representando ya un tercio del mercado total. En

concreto, el crecimiento de los híbridos enchufables ha sido exponencial, adelantando a otras tecnologías en volumen. El sector de la automoción sigue siendo el motor de la descarbonización, fabricando y ofertando una completa gama de vehículos electrificados e híbridos que son, hoy por hoy, la herramienta más eficaz para avanzar en los objetivos a 2040 que marca la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, y lo hace además aportando empleo y riqueza a España. Pero este esfuerzo es común de toda la sociedad e instituciones. Es necesario que este año 2022 trabajemos de manera conjunta en el despliegue de infraestructuras y en apoyar la renovación del parque

con una fiscalidad orientada al uso, planes de ayuda y otras herramientas que consoliden este crecimiento a medio plazo y, en paralelo, complementen el PERTE y su impacto industrial".

Vehículos Eléctricos - Etiqueta Cero

Las ventas de vehículos eléctricos descendieron un 9,38% durante diciembre respecto del mismo mes de 2020, y alcanzan las 4.203 unidades matriculadas en este mes. En el acumulado del año, cambio un 37,8%, hasta las 27.769 unidades. Representa un 4,25% de la cuota de mercado en diciembre y el 2,68% durante 2021.

Vehículos Híbridos Enchufables - Etiqueta Cero

Las ventas de vehículos híbridos enchufables en el último mes del año han alcanzado las 4.832 unidades matriculadas, un 25,7 % menos que en el mismo periodo de 2020. Para el acumulado del año se logran 43.310 unidades matriculadas, con un crecimiento del 85,4%. En el mes de diciembre representa un 4,89% de la cuota de mercado mientras que para el 2021 se alcanza el 4,18% del mercado total.

Vehículos Gas - Etiqueta ECO

Los vehículos de gas alcanzaron en diciembre un total de 2.068 unidades matriculadas, con un descenso del 1,6%

en comparación con el mismo mes del 2020. Para el total del año se ha aumentado un 7,15%, con un total de 18.452 unidades. Representa un 2,09% de la cuota de mercado en diciembre y el 1,78% para 2021.

Vehículos Híbridos - Etiqueta ECO

Los vehículos con tecnología híbrida no enchufable alcanzaron las 25.192 unidades matriculadas en diciembre, lo que representa una subida del 8,9% respecto del mismo mes de 2020. Para el acumulado del año alcanzamos las 223.383 unidades con un aumento del 58,6% en comparación con el año anterior. Representa el 25,47% de la cuota de mercado en diciembre y el 21,54% para el total del año.

Vehículos de Pilas de Hidrógeno - Etiqueta CERO

Los vehículos de pila de hidrógeno logran 2 nuevas matriculaciones en el último mes del año, alcanzando un total de 11 unidades para el acumulado en 2021, aumenta un 57% respecto a 2020.

Diésel y Gasolina - Etiqueta C

Durante 2021, las matriculaciones del total del mercado en gasolina (turismos, vehículos comerciales e industriales, autobuses y cuatriciclos) cayeron un 8,6% mientras que los vehículos diésel decrecieron en un 17,4%.

Las matriculaciones de turismos de propulsión alternativa al diésel y la gasolina terminan en año con casi el 35% de las ventas

El camino hacia la descarbonización de la movilidad sigue su curso. A diferencia del resto de combustibles, las ventas de vehículos electrificados contabilizaron el mes de diciembre 35.127 unidades vendidas frente a las 35.042 de 2020 (+0,24%) y las 13.917 de 2019. Supone un crecimiento de un 152,4% respecto al último año normal antes de la COVID-19.

Esto ha provocado que la cuota de mercado de las propulsiones alternativas crezca y se posicione en primer lugar superando a la gasolina. De forma que la tarta se reparte de la siguiente forma en diciembre: 40,8% del resto de tecnolo-

gías donde se incluye las ventas de eléctrico puro (BEV), eléctrico de autonomía extendida (EREV), híbrido enchufable (PHEV) y no enchufable (HEV), hidrógeno (FCEV), GNC, GNL y GLP; 38,3% vehículos de gasolina; y 20,9% vehículos de diésel.

Independientemente al mes de diciembre, en el acumulado del año los vehículos eléctricos, híbridos, de gas... también crecen. Durante los doce meses del año, se contabilizaron 300.382 (+56.66%). En 2020 apenas se matricularon 191.745 vehículos de este tipo en el mismo periodo y en 2019,

151.348 unidades.

En la cuota de mercado anual, los vehículos electrificados siguen ganando peso. Se llevan el 34,9% del total de las ventas realizadas en 2021.

Datos por segmento y comunidades autónomas

En diciembre de 2021, no todas las comunidades autónomas han visto cómo las matriculaciones de este tipo de turismos crecían. Destaca el aumento sobre el año anterior de Canarias (+44,74%) y Ceuta y Melilla (+23,26%). Los vehículos eléctricos, híbridos, de hi-

drógeno... siguen teniendo una cuota de mercado más alta en Madrid (42,31%) y Cataluña (15,47%).

Pero, ¿qué vehículos de energías alternativas se están comprando? Como dato de interés para los concesionarios, en diciembre de 2021 han destacado los vehículos ECO y Cero en el segmento de los SUV medio con 14.259 unidades comercializadas. Le siguen otros como los compactos (5.928 unidades) o los SUV pequeños (5.313 unidades). Los todoterrenos y los SUV pequeños son los que más crecen respecto a diciembre de 2020.



En la cuota de mercado anual, los vehículos electrificados se llevan el 34,9% del total de las ventas realizadas en 2021

FÓRMULA PRO
PROFESSIONALSOLUTIONS



- Compra-Venda de vehículos
- 500 m2 d'exposició
- Taxació Gratuïta
- Vehicles revisats i amb garantia de 12 mesos

626 354 574

F-PROCARS



- Mecànica
- Diagnòstic
- Electricitat
- Frens
- Manteniments
- Amortidors
- Climatització
- Pneumàtics
- Pre-ITV

695 672 597

Avda. Josep Anselm Clavé, 17 • 08820 El Prat de Llobregat • Horari de Dilluns a Divendres de 9:00 a 13:30 i de 15:30 a 19:30. Dissabte de 9:00 a 13:00

Las matriculaciones de vehículos electrificados cierran 2021 con casi 83.000 unidades, un 42% más



Las matriculaciones de turismos 100% eléctricos cerraron el año con un ascenso del 33,2% respecto a 2020

Las matriculaciones de vehículos lectrificados (100% eléctricos + híbridos enchufables) de todo tipo (turismos, dos ruedas, comerciales e industriales) subieron un 42,1% en 2021, hasta alcanzar las 82.999 unidades, 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).

De esta forma, se cumplen las previsiones trazadas por ambas entidades, quienes estiman que, a este ritmo, deberían superarse las 100.000 matriculaciones de vehículos electrificados en 2022 para ir alineados con los objetivos previstos para 2030.

Si los separamos por tipo de propulsión, las matriculaciones de vehículos 100% eléctricos de todo tipo (turismos, dos ruedas, comerciales e Industriales) crecieron un 13,2% en 2021 frente al año anterior, con 39.675 unidades vendidas.

En un análisis por tipo de vehículos, las matriculaciones de turismos 100% eléctricos cerraron el año con un ascenso del 33,2% respecto a 2020, con un total de 23.899 unidades; si bien durante el mes pasado, las matriculaciones descendieron un 17,7%, hasta situarse en las 3.562 unidades.

En cuanto a ventas por modelos en diciembre, el Tesla Model 3 4p se situó como el turismo 100% eléctrico más popular entre los españoles, con 433 unidades vendidas. En la segunda posición se colocó el Dacia Spring E, con 337 unidades y cerrando el podio el Renault Zoe, tras matricular 208 unidades.

Una de cada diez matriculaciones de turismos corresponden ya a modelos electrificados (puros + híbridos enchufables)

Por su parte, los ciclomotores eléctricos cierran el año acumulando un descenso del 33%, con 5.171 unidades, por haber quedado fuera de las ayudas del Moves.

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 35,4% en diciembre, con un total de 711 unidades; si bien cierran el año

con una caída del 7,3%, con un total de 6.575 unidades.

Las furgonetas eléctricas, cada vez más presentes en el reparto de última milla, acumulan un crecimiento del 44,1% en 2021, hasta alcanzar las 2.850 unidades matriculadas.

Una de cada diez matriculaciones de turismos corresponde a modelos electrificados

Por su parte, los vehículos híbridos enchufables registraron un incremento del 85,5% durante el pasado año, hasta alcanzar las 43.324 unidades, de las cuales 43.235 unidades fueron turismos. De esta forma, los datos de AEDIVE y GANVAM muestran que una de cada diez matriculaciones de turismos corresponde ya a modelos electrificados (puros + híbridos enchufables).

Atendiendo a los modelos más vendidos durante el pasado mes de diciembre, el Peugeot 3008 se situó como el turismo híbrido enchufable favorito de los conductores españoles, con 390 unidades matriculadas, seguido del DS7, con 215 unidades. El Renault Captur se situó en tercer lugar, tras matricular 192 unidades durante el año pasado.

Retos a los que se tendrán que enfrentar los concesionarios en 2022



Según Faconauto, los vehículos se encarecerán una media de entre 800 y 1.000 euros

El 2021 fue un año, complicado y complejo para los concesionarios, que estuvo marcado por la continuación de la crisis de la COVID-19 y, especialmente, por la escasez de microprocesadores. El 2022 llega lleno de incertidumbre pero con diferentes retos ya conocidos por los distribuidores oficiales. Desde Faconauto (la patronal que integra las asociaciones de concesionarios oficiales de las marcas de turismos, vehículos industriales y maquinaria agrícola presentes en el mercado español) se han repasado algunos de ellos.

La amenaza del impuesto de matriculación

Los compradores de vehículos se verán afectados por la subida del Impuesto de Matriculación desde el próximo 1 de enero. Afrontar este nuevo escollo será uno de los principales retos para los concesionarios. Según cálculos de Faconauto, los vehículos se encarecerán una media de entre 800 y 1.000 euros.

La crisis de los microchips y las ventas

Se espera que con el año nuevo, la crisis de los microchips siga vigente. Empresas investigadoras como Fitch Solutions calculan que debido a las nuevas variantes de la COVID, la situación no podría retomar la normalidad hasta mediados de 2022. Habrá que esperar a ver cómo evoluciona esta crisis para conocer la previsión de matriculaciones y ventas.

En el caso de España, y según BBVA Research, se podrían matricular 1.000.000 turismos en 2022 si los problemas de oferta se resuelven en el primer semestre. Si las restricciones se extienden du-

rante todo el año, las ventas apenas alcanzarían las 940.000 unidades.

La transición ecológica

Las normativas, la incertidumbre tecnológica... seguirán acechando al sector y será otro de los importantes retos a tratar. Para la patronal de los concesionarios, la citada transición ecológica del sector pasa por abordar una nueva fiscalidad del automóvil, que sería verde y que estaría vinculada al uso y no a la posesión del vehículo.

Esa transición pasa también por que el vehículo eléctrico llegue a una base más amplia de ciudadanos y por que los nuevos modelos de movilidad alcancen a todos los territorios.

Digitalización

La tendencia ya iniciada tras la salida de la pandemia continuará en 2022. Los compradores adoptarán cada vez más hábitos digitales en el proceso de compra de un automóvil. Por ello, el concesionario deberá seguir al día las principales tendencias para conseguir una experiencia de compra online más fluida y óptima.

Situación empresarial

Por último, también será un factor importante la situación económica y empresarial. Tras la reforma laboral y el impacto de la pandemia, el presidente de la patronal, Gerardo Pérez, calificó la situación de las empresas españolas como de "preocupante" porque se están abordando reformas de calado en un momento muy delicado y sin la suficiente seguridad.

La compra de coches de segunda mano seguirá ganando terreno en 2022

Según una encuesta realizada por Mobility Outlook, el 83% de los usuarios confirmó su intención de comprar un

Los vehículos usados son cada vez más populares entre la población interesada en el sector automovilístico a raíz de la pandemia

vehículo en este nuevo año frente a un 13% que indicó que se lo plantearía. Únicamente un 4% señaló que no entraba en sus planes. No solo los vehículos nuevos ganarán protagonismo el año que viene, sino que la compra de coches de segunda mano también se hace su hueco en el mercado. De todas las personas encuestadas, el 52% apostó por la compra de un coche nuevo y el 13% por uno de segunda mano.

Hábitos de compra en el sector

Los datos hablan por sí solos. La rela-

ción calidad-precio y las ofertas y garantías que te ofrecen los concesionarios en la compra de coches de segunda mano, son algunos de los motivos que incitan a la adquisición de este tipo de producto. Cabe señalar que, dentro de este nicho, los coches eléctricos se venden cada vez más rápido. La encuesta analizada en este artículo, refleja que la recuperación de los hábitos de gasto es un hecho que mejora a día de hoy. Pero, ¿cuál es el presupuesto destinado a la compra de vehículos como resultado de la pandemia? El 49% señala que se ha mantenido igual que antes y un 14% indica

que aumentó el presupuesto de esta partida hasta en un 20%.

Tipos de propiedad

Siguiendo con los datos de la encuesta, el 74% de los usuarios prefiere la propiedad directa a través de la compra normal en los concesionarios. Por otro lado, para el leasing estos son los resultados obtenidos: el 17% busca el leasing a largo plazo de 1 a 4 años, el 5% opta por el corto plazo de menos de un año y el 3% busca el servicio de suscripción de vehículos.



De la encuesta, el 52% apostó por la compra de un coche nuevo y el 13% por uno de segunda mano

El Gobierno da luz verde a la norma que regirá las ayudas del PERTE del vehículo eléctrico y conectado

El Plan Moves, el Programa Moves Proyectos singulares, el programa tecnológico de movilidad sostenible del CDTI, inteligencia artificial y vehículo conectado aportan casi 4.300 M€

El 28 de diciembre el Boletín Oficial del Estado publicaba la orden de bases por la que se regirá la concesión de las ayudas por un valor de 2.975 millones de euros correspondientes a la parte industrial del Proyecto Estratégico para la Recuperación y Transformación Económica del Vehículo Eléctrico y Conectado (PERTE_VEC), una vez el proyecto ha recibido la autorización de la Comisión Europea y superado la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

Para la ministra Reyes Maroto, el reciente visto bueno de la Comisión Europea, "va a permitir incrementar la intensidad de las ayudas públicas para los proyectos que se aprueben, lo que va a favorecer la atracción de inversiones a España y reforzar a todo el ecosistema de automoción español del desarrollo de nuevas actividades en torno a la cadena de valor industrial del vehículo eléctrico y conectado, convirtiendo a España en líder de electromovilidad a nivel europeo".

El presupuesto máximo de las ayudas a conceder bajo esta orden para el periodo 2021-2023 será de un total de 2.975 M€, de los cuales 1.425M€ serán en forma de préstamo y 1.550M€ en forma de subvenciones y se espera que movilicen una inversión privada de 11.900M€.

Las ayudas previstas en esta orden abarcan su concesión en el periodo 2021-2023, ambos incluidos, y plazo máximo de realización hasta el 30 de septiembre de 2025. Además, las ayudas podrán tener carácter plurianual y formalizarse como préstamos a través del presupuesto nacional, subvenciones con financiación del mecanismo de recuperación y resiliencia o como una combinación de ambos.

El establecimiento de las bases reguladoras para la selección y concesión, en régimen de concurrencia competitiva, de las ayudas correspondientes, se trata del paso previo a la publicación de la convocatoria que abrirá los plazos para la presentación de los proyectos.

Estas ayudas se complementarán con las ayudas del Plan Moves, el Programa Moves Proyectos singulares, el programa tecnológico de movilidad

sostenible del CDTI, inteligencia artificial y vehículo conectado hasta llegar a los 4.300 millones de euros. De esta manera, el desarrollo del proyecto prevé una inversión total de más de 24.000 millones de euros en el periodo 2021-2023 entre inversiones públicas y privadas con un objetivo claro y definido: la creación del ecosistema necesario para que se pueda fabricar y desarrollar de manera integral el vehículo eléctrico y conectado en España.

Estructura de las solicitudes

La orden establece un modelo colaborativo de solicitud. Las entidades interesadas en presentar una solicitud se deberán constituir como una agrupación de empresas sin personalidad jurídica y suscribir con carácter previo a la formalización de la solicitud un acuerdo interno.

- 2º. Fabricación de baterías o pilas de hidrógeno
- 3º. Fabricación de otros componentes esenciales adaptados al vehículo eléctrico y conectado

b) Bloques de carácter adicional, complementarios a los obligatorios:

- 1º. Fabricación de componentes del vehículo inteligente

El presupuesto máximo de las ayudas a conceder bajo esta orden para el periodo 2021-2023 será de un total de 2.975 M€

ciones generales que establece el Real Decreto-ley 36/2020, como las particulares que fija la orden de bases. Destacan las siguientes:

a) Los miembros serán entidades personas jurídicas, públicas o privadas, con personalidad jurídica propia, legalmente constituidas en España y debidamente inscritas en el registro correspondiente, con independencia de su forma jurídica y su tamaño.

b) Las agrupaciones deben estar organizadas en torno al sector industrial de automoción con una combinación, como mínimo de cinco entidades jurídicas diferenciadas que no pertenezcan al mismo grupo empresarial, ni constituir empresas controladas en igualdad de condiciones por dos cualesquiera de las entidades participantes que formen parte de la

la realización de las actividades de I+D+i que incorpore el proyecto tractor. Esta entidad proveedora de conocimiento puede ser una de las empresas.

e) Deberán tener implantación en un ámbito geográfico que abarque al menos a dos CCAA.

Tipos de proyectos primarios

Cada proyecto primario se clasificará en una de las siguientes líneas:

1. Línea de Investigación, Desarrollo e Innovación: proyectos de investigación industrial, desarrollo experimental, y proyectos de innovación en materia de organización y procesos.
2. Línea de Innovación en Sostenibilidad y Eficiencia Energética. Inversiones con carácter innovador destinadas a la protección del medio ambiente, al ahorro energético o a la eficiencia energética.
3. Línea de ayudas regionales a la inversión en zonas asistidas. Proyectos para la creación de nuevos establecimientos, modificación de líneas de producción o inversiones iniciales en favor de una nueva actividad económica según los parámetros y restricciones establecidos en la normativa comunitaria.
4. Línea de ayudas a la formación.

Primer proyecto presentado

El PERTE_VEC se trata del primer plan presentado por el Gobierno español, a través del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y que, tras la autorización por parte de la Comisión Europea hace unas semanas, será financiado, en parte, con los fondos Next Generation EU.

El proyecto va dirigido a uno de los sectores estratégicos de la economía española, con un efecto tractor por su peso en el PIB nacional y el empleo directo e indirecto y su aportación a la balanza comercial. España es el segundo fabricante europeo de vehículos y el noveno a nivel mundial. Representa el 11% de la cifra de negocios del total industrial. La automoción supone el cuarto sector exportador y representa el 15% del total de las exportaciones españolas.

PERTE

para el desarrollo del vehículo eléctrico y conectado

España Hub Europeo de Electromovilidad



Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia

Las solicitudes denominadas proyectos tractores deberán incluir proyectos primarios que involucren a varios eslabones de la cadena de valor del sector, y dentro de los bloques obligatorios, así como alguno de los opcionales y los transversales definidos en el Acuerdo de Consejo de Ministros de 13 de julio de 2021.

a) Bloques industriales de carácter obligatorio, que son esenciales para conseguir el objetivo del PERTE VEC:

- 1º. Fabricación de equipos originales y ensamblaje (OEM)

- 2º. Conectividad del vehículo eléctrico
- 3º. Fabricación de sistemas de recarga

c) Bloques transversales de carácter obligatorio:

- 1º. Plan de Economía Circular
- 2º. Plan de Digitalización
- 3º. Plan de Formación y Reciclaje Profesional

Beneficiarios

Agrupaciones sin personalidad jurídica propia que cumplan tanto las condi-

Agrupación. De las entidades participantes, al menos una de ellas, pertenecerá al CNAE 291 (Fabricación de vehículos de motor), y otra pertenecerá al CNAE 293 (Fabricación de componentes, piezas y accesorios para vehículos de motor).

c) La agrupación debe estar integrada, al menos, por un 40% de pymes.

d) Deberán contar con la colaboración de, al menos, un proveedor de tecnología y/o conocimiento y que como tal, tenga la capacidad técnica y organizativa suficiente para



Catalunya tanca el balanç de sinistralitat del 2021 amb 135 víctimes mortals a les carreteres



Motoristes, vianants i ciclistes sumen el 47% del total de víctimes mortals

El Servei Català de Trànsit (SCT) ha informat que, des de l'1 de gener fins al 31 de desembre del 2021, han mort 135 persones en 127 accidents de trànsit a les carreteres catalanes (dades provisionals). Durant el mateix període del 2019 van perdre la vida 175 persones en 161 sinistres mortals en zona interurbana. Les dades del 2021 respecte al 2019 suposen un descens del 23% en el nombre de víctimes mortals.

En el passat mes de desembre han perdut la vida 13 persones a les carreteres catalanes, 5 més que el mes de desembre de 2019. A tots els mesos del 2021 hi ha hagut una reducció de la sinistralitat respecte al 2019, tret de tres mesos: maig, juny i desembre.

Quasi el 80% dels morts, homes

De les 135 víctimes mortals, 106 eren homes i 29 dones, el que representa que 8 de cada 10 víctimes mortals aquest 2021 són homes. Cal destacar que dels 106 homes morts, 90 eren conductors, 4 anaven de passatgers i 12 eren vianants. En canvi, pel que fa a les dones, de les 29 que han perdut la vida aquest 2021, 13 eren conductores, 14 passatgeres i 2 vianants.

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 32, i també registra un increment en comparació amb el 2019, ja que hi va haver 23 víctimes mortals d'aquesta franja (+39%). Per contra, es redueixen els morts entre

25 i 34 anys (-40%), els de 45 a 54 anys (-39%) i els de més de 65 anys (17 morts el 2021 mentre el 2019 van ser 43).

Una de cada 3 víctimes a la carretera és motorista

Quasi la meitat (47%) de les 135 víctimes mortals registrades l'any passat pertanyen a col·lectius vulnerables, concretament: 46 motoristes, 14 vianants i 4 ciclistes. L'any 2019 havien mort 49 motoristes, 12 vianants i 9 ciclistes. Per tant, el 34% de les víctimes mortals del 2021 han estat motoristes i 1 de cada 10 persones que han perdut la vida a la carretera és vianant.

Si hi posem el focus en el col·lectiu de motoristes, de les 46 víctimes mortals, 43 eren homes (tots ells conductors del vehicle) i 3 dones (1 conductora i 2 acompanyants). Pel que fa a la seva edat, la franja amb més víctimes és la de 45 a 54 anys, amb 13 morts (el 28% del total).

De la radiografia de la sinistralitat mortal d'aquest col·lectiu, cal subratllar que en 2 de cada 3 accidents s'hi va veure implicat un altre vehicle. Per tipus de dia de la setmana, observem que 29 dels 46 motoristes han perdut la vida en caps de setmana o festiu, el 63% del total.

La meitat, en cap de setmana

Si analitzem la sinistralitat per dia de la setmana, s'observa que 67 de les

El nombre de morts baixa un 23% respecte al 2019

135 víctimes mortals registrades l'any passat (el 50%), han perdut la vida en cap de setmana o festiu.

Els accidents mortals amb més d'un vehicle implicat continuen sent majoritaris i representen el 76% del total de sinistres (97 dels 127). Quant a la tipologia dels accidents, les col·lisions frontals estan presents en un de cada quatre accidents mortals (27%). Pel que fa als sinistres amb un sol vehicle implicat, enguany registren una disminució del 40% respecte al 2019.

Girona i Lleida, més sinistralitat

La demarcació de Girona ha registrat aquest 2021 un increment de víctimes mortals respecte al 2019, concretament un 26% més (34 persones mortes l'any passat i 27, el 2019). A la demarcació gironina, els mesos de juny, juliol i agost van sumar el 40% del total de morts del 2021.

A les carreteres de Lleida hi ha hagut una víctima més que el 2019, en concret (29 víctimes mortals el 2021 i 28, el 2019). A la demarcació lleidatana, la proporció de vulnerables és menor (un 24% del total de morts), però sí que cal subratllar que el 34% de les víctimes mortals es concentra a la comarca del Segrià.

D'altra banda, les demarcacions de Tarragona i Barcelona han registrat una clara reducció de víctimes mortals respecte al 2019. En el cas de Tarragona, la davallada és del 50% (20 persones mortes l'any passat i 40, el 2019) i a Barcelona, el 35% (52 morts l'any passat i 80, el 2019). No obstant això, tot i la disminució en el nombre de morts en aquestes dues demarcacions, convé ressaltar que el col·lectiu de vulnerables representen més de la meitat de les víctimes (el 55% a Tarragona i el 53% a Barcelona). **F.: S.C.T.**

Sancionados 4 de cada 10 vehículos de transporte escolar



23 conductores fueron denunciados por exceso de tiempo de conducción o minoración del descanso

En la última campaña, realizada entre el 13 y el 17 de diciembre, se han controlado más de 2.500 vehículos y casi 1.000 conductores han sido denunciados. El porcentaje de conductores denunciados ha aumentado un 1,5% con respecto a la misma campaña del mes de enero. El dato positivo es que tan solo uno de los conductores de transporte escolar controlados incumplió los límites de velocidad y ninguno de ellos dio positivo a alcohol.

La Dirección General de Tráfico, que vela para que el transporte de menores se realice de forma segura, realizó entre el 13 y el 17 de este mes de diciembre una campaña especial de vigilancia de vehículos dedicados al transporte escolar y de menores con el fin de comprobar que cumplen la normativa establecida para este tipo de transporte.

En los cinco días de campaña fueron controlados por los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil un total de 2.563 vehículos, de los que 998 fueron denunciados, lo que supone un incremento de un 1,5% con respecto a la misma campaña celebrada en el mes de enero de este año.

El contrapunto positivo a este incremento de conductores denunciados lo encontramos en el hecho de que tan solo uno de los conductores de transporte escolar controlados durante la campaña incumplió los límites de velocidad establecidos y ninguno dio positivo en los controles preventivos de alcohol realizados por los agentes, aunque 3 de ellos sí que lo hicieron a otras drogas.

Respecto al uso del cinturón de seguridad en aquellos vehículos que los llevan incorporados, en las inspecciones realizadas por los agentes se constató que solo 5 de los vehículos que disponían de

El porcentaje de conductores denunciados ha aumentado un 1,5% con respecto a la misma campaña del mes de enero

estos sistemas de retención presentaban anomalías en su funcionamiento.

Infracciones más elevadas

Como viene siendo habitual en este tipo de campañas, las irregularidades administrativas son las que mayor número de denuncias han generado, entre ellas, 710 por no disponer de la autorización especial para realizar transporte escolar y 237 por no tener suscrito un seguro de responsabilidad ilimitada, tal y como exige la ley.

Los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil también han comprobado que 83 vehículos de transporte escolar presentaban deficiencias en las puertas de servicio y emergencias, así como en sus dispositivos de accionamiento y otros 8 fueron denunciados por no tener en regla la Inspección Técnica de Vehículos.

Además, 23 conductores fueron denunciados por exceso de tiempo de conducción o minoración del descanso y otros 19 por no llevar a bordo del autocar una persona encargada del cuidado de los menores, cuando así procedía.

Por último, en lo que se refiere a la señalización obligatoria que este tipo de vehículos deben llevar, 45 vehículos controlados no llevaban la correspondiente señal V-10 de transporte escolar y otros 15 carecían del dispositivo luminoso con señal de emergencia. **F.: DGT**

Los accidentes de tráfico se cobraron la vida de 1.004 personas el pasado 2021

Respecto a 2019, se reduce el número de víctimas mortales un 9% y la movilidad un 8%, aunque el comportamiento de ambos factores a lo largo del año no ha sido homogéneo. Grande-Marlaska: "El balance de siniestralidad vial de 2021 nos indica que hemos mantenido la tendencia positiva de reducción de la siniestralidad que experimentamos en la última década, pero hay que añadir que la valoración no puede ser positiva porque 1.004 fallecidos en carretera el pasado año son demasiados". En el segundo semestre de 2021, la movilidad ha estado por encima de los valores de 2019, a pesar de lo cual el número de personas fallecidas ha disminuido. El

38% de los fallecidos eran usuarios vulnerables (110 peatones, 31 ciclista, 241 motorista y 1 usuario de VMP). 140 personas que viajaban en turismo y furgoneta (26%) no llevaban puesto el cinturón de seguridad en el momento del accidente. Hubo 42 días con cero fallecidos en carretera; en 2019 fueron 30.

En 2021 se produjeron 921 siniestros mortales en las carreteras españolas en los que fallecieron 1.004 personas y otras 3.728 resultaron heridas graves. Estas cifras representan 97 fallecidos menos (-9%) que en 2019 (año de referencia) y el segundo mejor año de la serie histórica, solo por detrás

de 2020, año en el que fallecieron 870 personas pero que se trata de una estadística distorsionada por la pandemia.

El ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, ha señalado en la presentación de estos datos que "el balance de siniestralidad vial de 2021 nos indica que hemos mantenido la tendencia positiva de reducción de la siniestralidad que experimentamos en la última década, pero hay que añadir que la valoración no puede ser positiva porque 1.004 fallecidos en carretera el pasado año son demasiados".

Grande-Marlaska ha presentado el

balance provisional de siniestralidad vial 2021 referido a los accidentes ocurridos en vías interurbanas con fallecidos en el momento del siniestro o en las 24 horas siguientes. El ministro ha estado acompañado por el director general de Tráfico, Pere Navarro; el jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, general José Ignacio Criado, y el fiscal de Sala de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas. La cifra de 3.728 heridos graves como consecuencia de un siniestro vial también se ha reducido en 705 personas, un 16% menos a la registrada en 2019 (4.433).



Cataluña (-40%) y Comunidad de Madrid (-25%) son las que mayores reducciones registran.

Guía Fesvial de consejos y recomendaciones para circular con seguridad en invierno o con meteorología adversa

La guía, editada por FESVIAL, se ha realizado en colaboración con la Dirección General de Tráfico y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

FESVIAL (Fundación para la Seguridad Vial) ha editado una guía completa de consejos y recomendaciones para circular con seguridad en condiciones invernales o con meteorología adversa.

Este práctico manual se ha realizado en colaboración con la Dirección General de Tráfico y el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y en él han participado AECA-ITV, Bosch España, Carglass España, Conepa, Essilor, Lumileds, Michelin España y Portugal, Mutua Madrileña y Volvo Car España.

Su objetivo es reforzar los conocimientos sobre los modos más seguros de circular en invierno o en situaciones de meteorología adversa, ya que los resultados obtenidos en el Barómetro FESVIAL 2021, tras los episodios de Filomena, reflejaban un preocupante nivel de desconocimiento de los conductores españoles sobre la conducción y seguridad vial en condiciones invernales.

Según el Barómetro FESVIAL, un 80% de los conductores desconoce la obligatoriedad de encender las luces del vehículo mientras circula cuando está nevando, el 83,4% considera conveniente seguir la rodadura del vehículo precedente con poca nieve en la carretera y el 63,8 % opina que hay que frenar suavemente al pisar una placa de hielo.

En ese mismo sentido quedaba de manifiesto un elevado desconocimiento de las capacidades y presta-



Existe un desconocimiento preocupante de los conductores españoles sobre la conducción y seguridad vial en condiciones invernales

ciones de los neumáticos de "todo tiempo" cuando nieva: el 82,5% de conductores desconoce que estos neumáticos están certificados para conducir sin cadenas.

Conducir es una tarea compleja que requiere unas habilidades concretas para el manejo del vehículo y unos conocimientos básicos para hacerlo de forma segura. Los años de experiencia al volante pueden generar una seguridad y confianza a veces sobrevalorada, ya que el escenario y las circunstancias de la conducción están en constante cambio, y nunca sabemos cuándo nos puede sorprender un acontecimiento inesperado, un animal que se cruza repentinamente por la vía, obras en la carretera, o un vehículo averiado obstaculizando la calzada, que re-

quiera una reacción efectiva y segura. Igual que las circunstancias de la conducción, las condiciones meteorológicas también están en constante cambio, produciendo situaciones adversas peligrosas que nos pueden sorprender. Hay conductores que están más acostumbrados a conducir con condiciones meteorológicas extremas, como las rachas fuertes de viento, nevadas, la formación de placas de hielo o bancos de niebla. Pero otros no, y no por ello hay que confiarse, sino, por el contrario, extremar la precaución y conocer cómo adoptar comportamientos seguros antes, durante y después del viaje, para reducir los riesgos que determinadas situaciones meteorológicas pueden producir. Debemos de ser conscientes de que todos los años hay inviernos y hace

frio y que, además, las condiciones cambiar repentinamente y ser más adversas, por lo que conviene estar siempre preparado. En estas situaciones, la adherencia de las superficies por las que circulamos puede estar comprometida así como la necesidad de visibilidad para ver y ser vistos, con la antelación suficiente que garantiza la seguridad de los usuarios de las vías. Por ello es de vital importancia prestar especial atención a los neumáticos, sistemas de iluminación y estado de conservación del parabrisas.

Desde la Fundación Española para la Seguridad Vial, FESVIAL, se ha elaborado una guía con recomendaciones y consejos para que los conductores los conozcan y tengan en cuenta, principalmente en los meses de

otoño e invierno, en los que hay más probabilidades que las condiciones meteorológicas compliquen y dificulten la conducción y por ello la seguridad al volante.

Entre ellos, la principal medida de seguridad es el mantenimiento del vehículo y la certificación de la ITV en vigor, como garantía de que todo funciona correctamente y se encuentra en óptimas condiciones. La guía hace un repaso de los principales elementos a tener en cuenta, tales como batería, neumáticos, parabrisas, iluminación, limpiaparabrisas, lubricantes y anticongelantes, equipación recomendable en caso de emergencia, así como los modos más seguros de afrontar la conducción con nieve, hielo, lluvia, viento, niebla, etcétera.

TAXI PLUS RAPID

93 634 00 60

AEROPUERTOS · ESTACIONES · MUTUAS

ASISTENCIA EN CARRETERA

SERVICIO EN CARRETERA

SE HACEN PRESUPUESTOS

SERVICIO 24H

SE COGEN ENCARGOS DE UN DÍA PARA OTRO

Fabricación Propia

ROPA DE MOTO

Carrer Catalans, 8 Local 1 · Cornellà

664 713 963 • www.marosports.es

- Chaqueta y pantalones de cordura con refuerzos
- Pantalones Kevlar
- Guantes
- Cascos

La nueva ley de Tráfico no soluciona el problema de los conductores reincidentes

La reciente aprobación de la reforma de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial que ya se ha publicado en el Boletín Oficial del Estado (BOE) marca el inicio de una cuenta atrás hacia el mes de marzo de 2022 para que apliquen las nuevas medidas. Aunque las modificaciones relativas a infracciones leves recogidas en el artículo 75 y los artículos 98, 99, 100, 101 y los anexos V, VI y VII, que tratan del intercambio transfronterizo de información sobre las infracciones de tráfico, ya están vigentes desde el 22 de diciembre de 2021.

Sin embargo, ni la mera y absoluta aplicación de la Ley, ni las medidas de vigilancia y control para garantizar su cumplimiento, serán efectivas por sí mismas si no se trabaja continua y reiteradamente sobre el factor humano y la modificación de conductas erróneas y reincidentes mediante módulos de concienciación y sensibilización en la fase formativa de los conductores o intervenciones específicas en los casos más graves de reincidencia en delitos viales.

La Plataforma Seguridad Vial 2021-2030, quiere manifestar su preocupación debido al repunte tan importante que comienzan a darse de los siniestros de tráfico donde concretamente y mucho más en estas fechas, el alcohol, junto a la velocidad y las distracciones, se hecho en pautas reincidentes y continuas en calles y carreteras, explicando el alto número de siniestros con resultado de muertos y lesionados.

En 2019, último año con consolidados que sirvan de referencia, en relación con los comportamientos de riesgo citados anteriormente, las distracciones fueron el factor concurrente más frecuente en accidentes mortales por cuarto año consecutivo (estuvieron presentes en un 28%), seguidas del consumo de alcohol (presente en un 25%) y la velocidad (presente en un 23%).

De la misma manera, en vías interurbanas, los factores más citados en los informes policiales son la distracción (26%), no mantener intervalo de seguridad (19%), la velocidad inadecuada (18%), no respetar las normas de prioridad (15%) y el consumo de alcohol (11%). En los accidentes mortales, los más frecuentes son la distracción (33%), velocidad inadecuada (26%) y alcohol (25%).

“Estos datos nos indican que existe una reincidencia en estos comportamientos de riesgo y que las políticas actuales y medidas siguen sin dar una respuesta eficaz al problema, por lo que quizá debamos plantearnos realizar las cosas de otra manera o intervenir de una manera más específica sobre las conductas reincidentes. No podemos aplicar los mismos programas para todos pues la etiología de los conductores reincidente es diferente” apunta José Ignacio Lijarcio, Investigador del INTRAS en la Universitat de Valencia.

Según el estudio realizado en 2018 por Línea Directa en colaboración con FESVIAL, en España 15 millones de conductores han confesado haber reincidido en alguna infracción grave o muy grave en dos, tres o más oca-



Uno de cada tres delitos que se cometen en España es contra la Seguridad Vial.

siones en un mismo año.

Estos 15 millones de conductores, que representan el 55% del censo de conductores españoles, es una cifra claramente más elevada que los 570.600 sancionados en los últimos 10 años (2009-2019) y los 45.000 conductores reincidentes detectados e identificados por la Dirección General de Tráfico que circulan cada año en las carreteras españolas.

Perfil de conductor reincidente en España

El perfil del reincidente vial es el de un hombre, de mediana edad, con más de 10 años de carné y mayoritariamente sancionado por exceso de velocidad.

Uno de cada tres delitos que se comete en España es contra la Seguridad Vial. En 2019, por ejemplo, se dictaron más de 86.000 condenas de este tipo (un 81% del total), por bajo conducir los efectos del alcohol o las drogas.

Las conductas más reincidentes: Velocidad, uso del móvil y alcohol

**“Distracciones, Alcohol y Velocidad, siempre se repite la misma historia”.
(Luis Montoro)**

De estos 15 millones de reincidentes, 12 millones, un 43%, afirman conducir habitualmente por encima de los límites de velocidad; 7 millones (26%), reconocen no respetar la distancia de seguridad; 3,7 millones (14%), conducen hablando por el móvil, y 2,8 millones (10%), confiesan hacerlo bajo la influencia del alcohol. Sin embargo, solo el 22% de ellos reconoce haber sido sancionados alguna vez.

Cerca de 220.000 conductores (0,8%) admiten circular por autovía a 200 km / h o más y 245.000 (0,9%) que lo hacen en zona urbana a una velocidad de 110 km / h o incluso por encima. Un total de 355.000 personas (1,3%) reconocen que en el último año han conducido bajo los efectos de un consumo elevado de

alcohol, drogas o ambas cosas y 328.000 (1,2%) sin encontrar sacado siquiera el carné.

Velocidad

“Es importante mantener una vigilancia de la velocidad y enseñar a los conductores cuál es el riesgo de una velocidad excesiva. Existe un exceso de confianza en el vehículo y no somos conscientes de que resulta altamente difícil y complicado reaccionar a tiempo o controlar un vehículo a altas velocidades. Es pura cuestión de física más que de seguridad vial. La energía no se crea ni se destruye, solo se transforma. Como decía Antoine Lavoisier, padre de la química moderna, la velocidad se transforma en calor al frenar y en deformaciones tanto en nuestro cuerpo como en nuestro vehículo al colisionar”, indica la dirección de AESLEME, Mar Cogollos.

Según el estudio “Velocidad y riesgo de accidente” realizado por el Foro Internacional de Transporte (ITF), el exceso de velocidad es el principal problema que tienen los países motorizados.

“Las políticas de seguridad vial en la Unión Europea están basadas en el enfoque de Visión Cero y el Sistema Seguro. No debemos olvidar que, siguiendo este planteamiento, los organismos internacionales aconsejan que los límites de velocidad se establezcan considerando las fuerzas que el cuerpo humano puede tolerar, que en el caso del ámbito urbano no debe ser superior a los 30km / h al convivir en el mismo espacio usuarios vulnerables con vehículos motorizados. En las áreas con intersecciones y alto riesgo de colisiones laterales, la velocidad apropiada sería de 50 km / h, en las convenciones convencionales sin separación física de carriles, para reducir el riesgo de colisiones frontales el límite recomendado debería ser de 70 km / h”, afirma Javier Llamazares, presidente de FESVIAL y cofundador de Seguridad 2021-2030

Alcohol

El consumo de alcohol se encuentra muy arraigado en nuestra sociedad y en muchas ocasiones se introduce en la movilidad de la ciudadanía, tanto como conductores de vehículos a motor,

usuarios de vehículos de movilidad personal o peatones. Quizá es un problema sanitario antes de que de tráfico. No hablamos solo de conductores bebidos. Beben las personas que luego conducen, caminan, montan en bicicleta o ejercen una profesión de riesgo potencial para el resto de la sociedad.

“Nos llama la atención y preocuparía mucho que, por ejemplo, un médico o un cirujano o un dentista nos intervinieran en un quirófano bajo los efectos del

Las clases de concienciación y sensibilización son una de las medidas preventivas más eficaces para que los futuros conductores eviten los riesgos viales

alcohol o las drogas, o sin haber descansado lo suficiente, pero en cambio normalizamos esta rutina si ocurre cuando conducen...” apunta Luis Montoro, catedrático de Seguridad Vial

Según datos del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses, el 48,7% de las autopsias practicadas a conductores fallecidos registró resultado positivo en la prueba alcohol, drogas o psicofármacos, en el año 2020 se observa un incremento del 3,1% en el consumo de alcohol por los conductores fallecidos en accidente de tráfico con respecto al año 2019. Los datos globales con respecto a la distribución porcentual según el tipo de sustancia detectada en el total de conductores fallecidos fueron los siguientes: 31,2% positivos a alcohol, 20,1% de positivos a drogas y 13,4% de positivos a psicofármacos.

“Debemos destacar que los conductores fallecidos con resultados positivos en alcohol arrojaron mayoritariamente una tasa de alcoholemia muy alta, igual o superior a 1,2 g / l, lo que correlaciona con grados de intoxicación muy severa. Esto nos indica que debemos realizar una aproximación muy minuciosa y es-

pecífica a este tipo de conductores, que son grandes bebedores y ponen en riesgo vidas en la carretera”, apunta José Ignacio Lijarcio

Distracciones

“El teléfono móvil se ha introducido en nuestras vidas y actualmente resulta complicado vivir sin él. Este dispositivo también lo encontramos en el vehículo como parte de nuestro día a día y no somos capaces de percibir el peligro que tiene conducir haciendo uso del mismo, ya sea manualmente o atencionalmente, ya que miramos o conversamos sin prestar la atención necesaria al ecosistema viario. Su uso multiplica por cuatro el riesgo de sufrir un accidente y el riesgo es equiparable a la conducción con exceso de alcohol”, explica el catedrático de Seguridad Vial Montoro.

“Un conductor que habla mientras conduce pierde la capacidad de mantener una velocidad constante, no guarda la distancia de seguridad suficiente con el vehículo precedente y el tiempo de reacción aumenta considerablemente, hasta en dos segundos, en función de los reflejos del conductor. Además, una mayor velocidad mayor riesgo de que una distracción provoque un accidente: a 120 km / h, en tres segundos, se recorrerá una distancia superior a la de un campo de fútbol” puntualiza Luis Montoro.

“Tenemos por delante el próximo decenio de Acción marcado por Naciones Unidas para 2021-2030, que está alineado con los Objetivos de Desarrollo Sostenible y su principal objetivo es reducir a la mitad el número de personas que fallecen o resultan heridas graves por un siniestro vial” Concluye el presidente de honor de FESVIAL

La solución de la pandemia de las víctimas del tráfico es tarea de todos

La Asamblea General de las Naciones Unidas ha proclamado la década actual como la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial, buscando prevenir el 50% de las muertes y traumatismos causados por el tránsito entre 2021 y 2030.

A partir de septiembre de 2015, la Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU) adoptó la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, compuesta por 17 Objetivos. Dos de ellos se expresan explícitamente a la seguridad vial: 3.6. Reducción de víctimas mortales en carretera, y 11.2., Seguridad vial urbana: acceso a sistemas de transporte seguro, asequible, accesibles y sostenibles para todos... “Esta agenda requiere acciones más concretas en todas las naciones y los programas de capacitación para conductores son parte de estas soluciones tan necesarias”, apuntan desde FESVIAL

“No olvidemos lo que dice la Organización Mundial de la Salud: el accidente no es accidental y por ello es evitable, como otros muchos problemas de salud. Los cursos de concienciación y sensibilización y la mejora de la formación son la mejor vacuna para frenar la siniestralidad vial, según todas las investigaciones”, insiste Luis Montoro, Catedrático de Seguridad Vial.

El transport públic de l'àrea de Barcelona mantindrà les mateixes tarifes el 2022

Títols i Tarifes 2022

	1 zona	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones
Bitllet senzill	2,40	3,40	4,50	5,75	7,35	8,55
T-casual	11,35	22,40	30,50	39,20	45,05	47,90
T-usual	40,00	53,85	75,60	92,55	106,20	113,75
T-jove	80,00	105,20	147,55	180,75	207,40	222,25
T-dia	10,50	16,00	20,10	22,45	25,15	28,15
T-familiar	10,00	19,00	27,00	35,00	40,00	42,00
T-grup	79,45	156,80	213,50	274,40	315,35	335,30

Títols per a Famílies Monoparentals/Nombroses

	1 zona	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones
T-usual FM/FN general	32,00	43,10	60,45	74,05	84,95	91,00
T-usual FM/FN especial	20,00	26,95	37,80	46,30	53,10	56,90
T-jove FM/FN general	64,00	84,15	118,05	144,60	165,95	177,80
T-jove FM/FN especial	40,00	52,60	73,80	90,40	103,70	111,15
T-70/90 FM/FN general	63,55	125,45	170,80	219,50	252,30	268,25
T-70/90 FM/FN especial	39,75	78,40	106,75	137,20	157,70	167,65

Bonificació per a persones en situació d'atur

	1-6 zones
T-usual bonificada	9,95

Altres títols

	1 zona	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones
T-casual Treb. Aeroport	11,35	22,40	30,50	39,20	45,05	47,90
T-aire	2,05	4,05	5,50	7,55	8,10	8,60

Packs Berguedà i Ripollès

	7 zones
Pack Berguedà-Barcelona	53,25
Pack Berguedà-Bages	35,25
Pack Ripollès-Barcelona	53,25

El manteniment de les tarifes permetrà ampliar la caducitat dels títols adquirits durant el 2021, que no caducaran fins al 31 de desembre del 2022

Per segon any consecutiu, l'ATM decideix no modificar els preus de les tarifes per contribuir a fer front a l'impacte negatiu que la pandèmia té per a moltes persones i famílies. L'oferta de títols també seguirà sent la mateixa que durant el 2021, raó per la qual els títols comprats en aquest darrer any tindran validesa fins al 31 de desembre del 2022

El Consell d'Administració de l'Autoritat del Transport Metropolità va acordar el dimecres, 22 de desembre, mantenir les tarifes del transport públic per al pròxim 2022. D'aquesta manera, i per segon any consecutiu, no es modificaran els preus per contribuir a fer front a l'impacte negatiu que la pandèmia té per a moltes persones i famílies. D'altra banda, també s'ha optat per no modificar l'oferta de títols, que seguirà sent la mateixa que durant el 2021.

Des de l'inici de la pandèmia, el transport públic s'ha adaptat en tot moment als requeriments del PRO-CICAT, i sempre ha mantingut una oferta que garanteix la mobilitat de la ciutadania amb condicions de se-

guretat. Amb tot, la demanda global a la xarxa de transport públic es torna a situar el mes de novembre del 2021 prop del 82 % respecte als valors del 2019, abans de la pandèmia. En aquest sentit, l'ATM preveu que durant el 2022 es recuperin els nivells de mobilitat en transport públic d'abans de la covid.

Pel que fa al finançament, l'aprovació de l'aportació de 40 milions d'euros a l'ATM suposarà una millora notable en el finançament del transport públic, agreujat per la pandèmia, que té reptes importants com ara: el reforç, la renovació i la descarbonització de la flota d'autobusos, per contribuir a la reducció del trànsit privat, el reforç i modernització del servei de metro i la digitalització del transport, entre d'altres.

El manteniment de les tarifes permetrà ampliar la caducitat dels títols adquirits durant el 2021, que no caducaran fins al 31 de desembre del 2022. En el cas de la T-verda, la T-16 i la T-compensació covid, mantindran la data de caducitat pròpia de cada títol.

40 M€ addicionals per al transport públic



El Govern central incrementa l'aportació a l'ATM

L'AMB celebra l'aportació addicional de 40 M€ a l'ATM aprovada pel Consell de Ministres per millorar el finançament del transport públic. L'Administració general de l'Estat, a través del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana (MITMA), ha acordat incrementar en 40 milions d'euros l'aportació a l'ATM per a l'exercici 2021.

L'increment de l'aportació es fa sobre una base de 109,3 milions d'euros i, per tant, l'aportació total per a l'any 2021 serà de 149,3 milions d'euros. Això suposa un 36,60 % més respecte a l'any 2020.

"Valorem molt positivament el compromís i el compliment del MITMA i del Govern central vers el nostre transport públic i amb l'ATM de Barcelona, integrada també per l'AMB", ha exposat el vicepresident de Mobilitat, Transport i Sostenibilitat de l'AMB, Antoni Poveda. "Aquesta aportació ens ajudarà a afrontar els déficits del sistema transport públic, agreujats per la pandèmia", ha afegit Poveda.

L'AMB considera que aquest increment de finançament de l'Administració general de l'Estat permetrà ampliar la capacitat del sistema per donar resposta a les conseqüències derivades de la pandèmia, així com als reptes actuals: la renovació i descarbonització de la flota d'autobusos, el reforç del Bus Metropolità per contribuir a la reducció del trànsit privat als accessos a Barcelona, el reforç i modernització del servei de metro i la digitalització del transport, entre d'altres.

MB, RCxB i AMBE, por la bicicleta

El vicepresidente de Movilidad, Transporte y Sostenibilidad del AMB, y presidente de la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), Antoni Poveda, se reunieron el pasado 13 de enero de 2022, con el secretario general de la Asociación de Marcas y Bicicletas de España (AMBE), Jesús Freire, para encontrar sinergias de colaboración y continuar trabajando en el fomento de la bicicleta en el ámbito urbano, una pieza clave de la movilidad sostenible.

Por parte de AMBE, Freire analizó la situación del sector en el país y ha des-

tacado "la fuerza que tiene esta industria española a nivel europeo, siendo una de las más importantes del continente". La entidad, que cuenta con 44 empresas asociadas, representa al 65 % de la industria en España.

Poveda destacó las iniciativas y actividades realizadas por el AMB y la RCxB, así como los objetivos de ambas en vista al futuro. Puso como ejemplo la ayuda que el AMB ha ofrecido para la compra de bicicletas eléctricas, gracias a una subvención de 250 € por bicicleta: "Se han vendido más de 3.000 bicis con esta subvención", explicó Poveda. También describió las infraestructuras y servicios que el AMB está liderando para facilitar el uso de la bici como medio de transporte habitual en la metrópolis de Barcelona, entre las que destacó "la red ciclable BiciVía, la expansión de los



aparcamientos seguros Bicibox, y la implantación del nuevo sistema de bici metropolitana compartida, AMBici, que verá la luz a finales de este año".

Durante la reunión, también se puso encima de la mesa posibles acciones conjuntas entre AMBE, AMB y RCxB de cara al futuro, como la organiza-

ción de jornadas y la participación en eventos solidarios. Todo ello, con el fin de impulsar la bicicleta en las zonas urbanas. "Programar acciones conjuntas este año es, sin duda, el mejor camino para apostar por la bici desde las instituciones y el sector privado", ha añadido Freire, agradeciendo el encuentro a Poveda.

Se crean sinergias de colaboración para fomentar la bicicleta en el ámbito urbano



BUSCO PISO

COMPRA O ALQUILER
(DE PARTICULAR A PARTICULAR)



619 900 979

sanju

des de 1967
rètols

Retolació i vinils



www.san-ju.com



Las 7 diferencias



Sudokus

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

Fácil

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

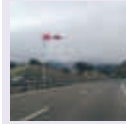
Difícil

Test de conducir



1. Conduciendo un autobús, llega a un estrechamiento que no permite el paso de dos vehículos y se encuentran con un turismo que circula en sentido contrario, ¿quién pasará primero si no existen señales que regulen la prioridad?

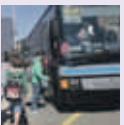
- A) El turismo.
- B) El primero que hubiera entrado en el estrechamiento.
- C) El autobús.



2. Cuando exista fuerte viento, ¿qué se puede hacer para disminuir la resistencia del aire?

- A) Disminuir la velocidad.
- B) Circular muy cerca del vehículo que me precede para aprovechar el rebufo.
- C) Aumentar la velocidad.

3. En el transporte de menores de edad, el vehículo será identificado



con una imagen distintiva (debe llevar uno en frente y otro en la parte trasera). ¿Dónde debe estar colocado el

- A) Fuera del vehículo, por encima de la placa de matrícula.
- B) Dentro del vehículo de forma que sea visible desde el exterior.
- C) Dentro del vehículo, de manera que sea visible para todos los pasajeros.



4. El conductor de un autobús obligado a utilizar el tacógrafo, tiene que saber que la tarjeta de conductor tiene un periodo de validez de...

- A) 3 años.
- B) 2 años.
- C) 5 años.



5. Si se mantienen los neumáticos con la presión co-

rrecta, se consigue que...
A) duren menos.
B) El consumo de carburante del motor sea el adecuado.
C) Sean menos seguros.

6. A modo de excepción, ¿cuántas horas puede conducir el conductor de un autobús a la semana como máximo?

- A) 90 horas.
- B) 56 horas.
- C) 54 horas.

7. La medida de la superficie frontal del vehículo, ¿afecta a la resistencia del aire durante un desplazamiento?

- A) Es indiferente.
- B) No.
- C) Sí.

8. En una vía urbana que dispone en su sentido de tres carriles delimitados por líneas longitudinales, ¿qué carril o carriles podrá utilizar si conduce un autobús?

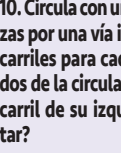


venga a su destino.



9. ¿Qué parte de la cubierta se aprecia en la fotografía?

- A) El flanco.
- B) La banda de rodadura.
- C) El talón.



10. Circula con un autobús de 60 plazas por una vía interurbana con tres carriles para cada uno de los sentidos de la circulación. ¿Puede usar el carril de su izquierda para adelantar?

- A) Sí.
- B) No.
- C) Sólo cuando la longitud del vehículo sea inferior a los 7 metros.

Sopa de letras

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

10 Principales países vendedores de motos



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

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

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

Difícil

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

Fácil



Lo Esencial del Dakar 2022

Coches: Al Attiyah, rey del desierto

Nasser Al-Attiyah partía como gran favorito y así lo ha demostrado con su compañero Mathieu Baumel. Rápidamente se perfiló un duelo entre Sébastien Loeb y Al-Attiyah (Sanz y Peterhasenl, quedaron muy pronto lejos de las primeras posiciones), pero el francés quedó distanciado en la etapa 3 al romperse su eje de transmisión, por lo que llegaba a la jornada de descanso con más de 50 minutos de retraso. Con todo bajo control, Al-Attiyah, apodado "príncipe del desierto" en Sudamérica, se convirtió en rey en busca de su cuarto título en Oriente Medio, para sumar a las victorias conquistadas en 2011, 2015 y 2019. Por su parte, Yazeed Al Rajhi, que se ha intercalo por momentos en el duelo francocatarí, deja claro que en tierras saudíes conviene tenerle en cuenta y sube, por primera vez al podio final (tercero a 1h01'13").

Detrás del tan codiciado trío a la cabeza, el equipo Prodrive ha celebrado colocar en cuarta posición al Hunter de Orlando Terranova, que obtiene su mejor resultado en la categoría de coches en su 14ª participación

Motos: Sunderland en el País de las Maravillas

Decir que la categoría motos ha sido la más reñida en este 44º Dakar es un eufemismo. Hay que remontarse a 1994 y el '13" entre Orioli y Arcarons para encontrar una diferencia de tiempo menor a los 3'27" que separan a Sam Sunderland (GasGas) de Pablo Quintanilla al cruzar la meta final en Jeddah. El británico ha vuelto a saborear la victoria que se le resistía desde 2017.

Las marcas jóvenes como Sherco y Hero también han dado de qué hablar. Instaladas en el Top 5 prácticamente toda la primera semana, Santolino y su Sherco esperaban participar en la pugna de los peces gordos, antes de que empezaran a soplar vientos menos favorables. Hero y Joaquim Rodrigues tuvieron ocasión de saborear su primera victoria en la etapa 3, para rendir un homenaje especial a Paolo Gonçalves. A orillas del

En motos, Sam Sunderland gana su segundo título, tras 2017, el primero para el fabricante GasGas, mientras que en coches Nasser Al-Attiyah completa su colección de trofeos con un cuarto en Oriente Medio, después de los coleccionados en Sudamérica en 2011, 2015 y 2019

mar Rojo, gana el equipo del mismo color, en vez de Honda. De esta forma GasGas se resarce de la afrenta a KTM y se convierte en la 6ª marca que gana el Dakar. En la categoría Rally 2 de los pilotos no profesionales, Mason Klein, de 20 años, domina la pugna, seguido de Camille Chapelière y se ofrece incluso un podio de etapa. El francés, 19º mejor tiempo, consigue subir tres puestos frente a su primera participación. Precisamente la 22ª posición es la que ocupa Romain Dumontier, que completa el podio de Rally 2. En las motos sin asistencia de la categoría Original by Motul, el podio de 2022 casi replica el del año anterior. El lituano Arūnas Gelazninkas conserva su título, el veterano checo Milan Engel ocupa la segunda posición y el francés Benjamin Melot conserva su tercer puesto.

Quads: Giroud, en el nombre del padre

Parece que la carrera ganada por Alexandre Giroud ha sido de criba, típica del Dakar. El piloto francés avanzaba con clama, mientras veía como otros arriesgaban demasiado y se extinguían igual de rápido que habían brillado. El lituano Kancius, el ruso Maksimov e incluso el vigente campeón Manuel

Sunderland y Al-Attiyah: maestros del juego



Andújar quedaban fuera de juego debido a la precipitación. Sin embargo, Pablo Copetti, argentino y estadounidense, parecía haber integrado plenamente el concepto de la carrera y con él libró un duelo el francés la segunda semana, desde la posición ventajosa de líder. De los dos rivales, Copetti fue el primero que claudicó, al perder su posición en la etapa 10 por un motor roto. Y en ese momento, en la Cornisa de Jeddah, se le desplegó la alfombra roja a Alexandre Giroud para rendir homenaje a su padre Daniel, primer piloto que finalizó el Dakar en un quad en 1997. Aunque no haya estado completamente solo, Giroud hijo domina la clasificación con 2h21' de ventaja sobre su compañero de vivac de Drag'On, el español Francisco Moreno.

Prototipos ligeros: doblete dominado por Chaleco

Al cambiar de categoría, después de imponerse en T4 en la edición de 2021, Francisco "Chaleco" López encaraba el desafío de enfrentarse a los OT3-Red Bull que hace un año se adjudicaban la mayoría de las etapas, sin lograr grandes resultados en la general. Los problemas técnicos se cebaron pronto con el equipo estadounidense, con Cristina Gutiérrez, Guillaume de Mévius y Seth Quintero, dejando vía libre a South Racing y a su sólido pilar chileno a la cabeza. En la jornada de descanso, López contaba con una ventaja

de 25 minutos sobre su joven cómplice Sebastian Eriksson y, sobre todo, de 2 horas 23 minutos sobre la piloto española. Así que Chaleco no tenía motivos para pelear por las victorias de etapa, objetivo que se asumió Quintero. El chaval de 19 años, intratable, alcanzaba la regularidad al máximo nivel, después de quedarse sin opciones al título tras pasar casi toda una noche en la etapa 2. Con 12 victorias en 13 especiales, el show de Quintero ha sido todo un recital.

SSV: Jones, la fuerza tranquila

"Lento y seguro se gana la carrera" es probablemente el proverbio que mejor ilustra la prueba en SSV. En las 13 especiales previstas (si se incluye la etapa 1B), los pilotos polacos han ganado la friolera de nueve. Marek Goczał se lleva la palma con seis victorias en su marcador, frente a las dos de su hermano Michel y la de Aron Domžata. Sin embargo, ninguno de los tres aparece en el podio final. En el ejercicio impuesto por las pruebas de resistencia, resulta necesario hacer gala de regularidad y no "quemar" etapas. Precisamente eso les ha faltado a los representantes polacos, con problemas mecánicos y días malos. Por su parte, Austin Jones se ha mostrado más discreto. En ocasiones el estadounidense ha acariciado la victoria, pero nunca la ha conseguido. Pese a todo, ha subido al podio cuando era necesario sacar ventaja a algún rival, como el "rookie" Rodrigo

Luppi de Oliveira. El brasileño lideraba la general antes de sufrir problemas mecánicos. Y lo mismo le ha pasado a Gerard Farrés, compañero de equipo de Jones en South Racing, en la última etapa. El español iba primero, pero un fallo eléctrico le ha permitido, al final, hacerse con el título a Jones por tan solo dos minutos. Así que Farrés debe contentarse con el segundo puesto delante de un promotor debutante: Rokas Baciška.

Camiones: los Kamaz fieles a Kamaz

Resulta habitual que los camioneros rusos asuman sin complejos su estatus de favoritos. Ganadores desde principios del siglo XXI de 18 ediciones con seis pilotos diferentes, Kamaz tan solo ha dejado escapar cuatro títulos (K. Loprais en 2001, H. Stacey en 2007, G. De Rooy en 2012 y 2016). En Arabia Saudí, este año vuelven a cumplir su misión. Los pilotos de los cuatro camiones azules han ganado cada uno al menos una etapa en una carrera sin fallos. En la general, el vigente campeón Dmitry Sotnikov defiende su corona y lidera el desfile azul, con 9'58" de ventaja sobre su compañero, cuatro veces campeón del Dakar, Eduard Nikolaev (¡8º podio en 10 participaciones como piloto!). Al igual que sucediera en 2011, Kamaz acapara los cuatro primeros puestos de la general. Les sigue Janus Van Kasteren, que se abre hueco entre los mejores con su quinto puesto,... pero a más de una hora del último Kamaz.

TERRA

4x4

© @TERRA.4X4

WWW.TERRA4X4.COM

NOVES INSTAL·LACIONS

·TOTS ELS ACCESSORIS PER 4X4

·PREPARACIÓ·REPARACIÓ·MANTENIMENT·SUSPENSIONS

SANT BOI DE LLOBREGAT · CARRER D'ANDORRA 44 · TEL. 933 255 512 · 696 945 169

CLASIFICADOS

Llobregat**Motor**

TAXI PLUS RAPID
93 634 00 60



SE COGEN ENCARGOS
DE UN DÍA PARA OTRO



BUSCO PISO
ALQUILER
619 90 09 79

PiRètols
Retolació i impressió digital
www.piretols.com
747 41 30 72

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

BUSCO TRABAJO
Dependiente con mucha experiencia
• Panadería • Cafetería • Restaurante
Incorporación inmediata
639 486 730

Fabricación Propia
ROPA DE MOTO
MARO
Carrer Catalans, 8 Local 1
Cornellà 664 713 963
www.marosports.es

- Chaqueta y pantalones de cordura con refuerzos
- Pantalones Kevlar
- Guantes
- Cascos

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

**TRANSPORTES
Y MUDANZAS**
¡MUY ECONOMICAS!
Tel: 672 73 8051

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

Llobregat **Motor**

visita nuestra web



www.llobregatmotor.com

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

Balance de siniestralidad vial del 2021 y retos para este 2022



En 2021 se produjeron 921 siniestros mortales en las carreteras españolas en los que fallecieron 1.004 personas y otras 3.728 resultaron heridas graves. Estas cifras representan 97 fallecidos menos (- 9%) que en 2019 (año de referencia) y el segundo mejor año de la serie histórica, solo por detrás de 2020, año en el que fallecieron 870 personas, pero que se trata de una estadística distorsionada por la pandemia. El 38% de los fallecidos eran usuarios vulnerables (110 peatones, 31 ciclistas, 241 motoristas y 1 usuario de VMP).

Si nos fijamos en las cifras de la comunidad autónoma de Cataluña, esta cierra el balance de siniestralidad vial del 2021 con un total de 135 víctimas mortales en las carreteras producidas en 127 siniestros de tráfico. Durante el 2019, perdieron la vida 175 personas en 161 siniestros mortales en zona interurbana.

Los datos de 2021 respecto a 2019 suponen un descenso del 23% en el número de víctimas mortales.

Una de cada 3 víctimas en carretera es motorista. Casi la mitad (47%) de las 135 víctimas mortales registradas el año pasado pertenecen a colectivos vulnerables, concretamente: 46 motoristas, 14 peatones y 4 ciclistas.

Estos datos, tanto los de la DGT como los del SCT, no tienen en cuenta las víctimas que se producen dentro de los cascos urbanos de las ciudades y pueblos.

Desde Stop Accidents seguimos denunciando esta pandemia mundial del tráfico que cada año mata a más de 1.355.000 personas y deja mal heridos a más de 55 millones en todo el mundo. Todas las vidas cuentan y es nuestra obligación y la de los gobiernos prote-



ger la vida de sus ciudadanos. Estamos dentro del 2º DECENTIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2021-2030 decretado por Naciones Unidas, que quiere alcanzar el objetivo de reducir las muertes y lesiones en las carreteras en un 50% para 2030. En España se han logrado salvar muchas vidas, pero aún queda mucho trabajo por hacer y consideramos de suma importancia seguir luchando para conseguir erradicar las víctimas de la violencia vial.

Pero mientras esto no sucede, desde Stop Accidents reivindicamos la creación de una red estatal de atención in-

tegral para todas las víctimas de hechos violentos, súbitos e inesperados con un número de teléfono único, para que la administración preste la ayuda y el apoyo necesario con el fin de proteger los derechos de las familias afectadas y poder así orientar de nuevo sus vidas. La justicia debe ser reparadora para las víctimas, preventiva para la sociedad y reeducadora para el infractor.

Durante este 2022, seguiremos defendiendo los valores viales de respeto, de convivencia, de solidaridad y responsabilidad dándole valor a la vida porque #TodaVidaCuenta. Continuaremos re-

alizando campañas de concienciación, sensibilización y educación vial, que ayuden a cambiar hábitos irresponsables al volante y que protejan a los usuarios y usuarias más vulnerables.

Si nos queréis acompañar, os invitamos a contactar con la asociación a través de nuestra página web www.stopaccidentes.org, buscando la delegación de tu comunidad autónoma. O bien a través del teléfono 914 165 565. El apoyo de los ciudadanos y ciudadanas es imprescindible para seguir luchando por erradicar estas cifras de siniestralidad vial. ¡La única cifra aceptable es 0!

L'AMB estudiarà el parc mòbil de Castelldefels per implantar la ZBE



La nova Llei de Canvi Climàtic obligarà a totes les ciutats espanyoles de més de 50.000 habitants a establir Zones de Baixes Emissions urbanes (ZBE) com a mesura essencial per a la millora de la qualitat de l'aire i, en conseqüència, per a aconseguir un ambient més saludable per a la ciutadania.

Els 149 municipis afectats han d'implementar els seus propis plans contra la contaminació urbana no més enllà del 2023. Això representarà una millora de la qualitat de vida per als 25,2 milions de persones que respiren aire contaminat en aquestes ciutats, un 53% de la població de l'Estat.

Castelldefels és un d'aquests 149 grans municipis i està obligat a implantar una ZBE per millo-

Un vehicle de l'organisme metropolità recollirà dades dels vehicles que circulen per les vies principals de la ciutat com són l'avinguda Constitució i el carrer Bisbe Urquinaona

rar la qualitat de l'aire dels seus ciutadans. Aquesta ZBE estarà integrada i en coordinació amb la resta de municipis metropolitans i serà l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) qui ajudarà a gestionar les diferents ZBE. En aquest sentit, durant el 2022 i 2023, es començaran a fer els preparatius per implementar les noves Zones de Baixes Emissions.

Una de les primeres actuacions és conèixer el parc circulant als diferents municipis. Aquestes dades serveixen per saber el nombre de vehicles que es podran veure afectats per la nova situació i analitzar com evolucionarà el parc de vehicles un cop implementada la ZBE.

El recull de matrícules, que té l'únic objectiu de preparar aquests estudis estadístics, es fa amb un vehicle SCAI propietat de l'AMB que porta càmeres de lectura de matrícules. A Castelldefels el primer recull de dades es farà el proper dimarts 18 de gener on el vehicle romandrà estacionat en dos importants vies del centre de la ciutat per recollir les dades: a l'avinguda Constitució i al carrer Bisbe Urquinaona, de 8 a 17 hores.

L'AUDITORI DE CORNELLÀ

Temporada Hivern-Primavera 2022

www.auditoricornella.com

CONCERTS

Maria José Llergo

CLÀSSICA

Concert de Sant Jordi

FAMILIAR

El Mundo de Fantasía

TEATRE

Cia. La Calòrica

Andy & Lucas Gira Nueva vida | Hotel Flamingo L'herència de Tricicle

Començar Teatre | Maria Arnal i Marcel Bagés Gira Clamor | Una

teràpia integral Teatre | Israel Fernández i Diego del Morao Flamenc

| Tribut a The Beatles The Flaming Shakers

...i molt més!

2022 LlobregatMotor

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

ENERO

lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24 31	25	26	27	28	29	30

FEBRERO

lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28						

MARZO

lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			

ABRIL

lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

MAYO

lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23 30	24 31	25	26	27	28	29

JUNIO

lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

JULIO

lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

AGOSTO

lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

SEPTIEMBRE

lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

OCTUBRE

lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24 31	25	26	27	28	29	30

NOVIEMBRE

lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

DICIEMBRE

lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

para anunciarse



619 900 979

www.llobregatmotor.com

