

NO
A LA GUERRA

www.llobregatmotor.com

Llobregat Motor

168
abril
2022



MERIDIANA
RENT
a car

www.meridianarentacar.com

Alquiler de vehículos y furgonetas

Rambla Marina, 371 • Hospitalet de Ll.

Tel. 93 510 53 53

Periódico mensual de motor **GRATUITO** • Noticias • Seguridad Vial • Información de proximidad • Medio ambiente • Deportes • ...

4ª Cursa de la Copa Catalana de Trial de Nens a Esplugues

(més informació a pàgina 13)



Llobregat**Motor**

para anunciarse

619 900 979

www.llobregatmotor.com

**CRISIS
DE UCRANIA**



**Dona al Fondo
de Emergencias**
para que podamos
actuar en esta
crisis y responder
a futuras urgencias



BAR EN VENTA
EN CORNELLÀ. 55 M2.
TEL: 672 738 051

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 seguridad vial en el currículo escolar

Hay noticias que pasan desapercibidas pese a su importancia. La entrada en vigor del nuevo Real Decreto de Ordenación y Enseñanzas Mínimas de Educación Vial en el ámbito escolar, es una de ellas. Tras 30 años de continuados intentos, la seguridad vial entra en el currículum escolar lo que significa que será obligatoria en todas las fases educativas. Toda una realidad a partir del próximo curso 2022-2023. El objetivo, lograr una mayor prevención de accidentes de tráfico. La concienciación desde edades tempranas de una educación vial es fundamental. Se dice que la capacidad de aprendizaje de los niños es asombrosa, aprovechémosla. La formación en movilidad segura y sostenible es el camino para lograr el Objetivo Cero víctimas mortales y graves. Es verdad que todavía queda mucho camino que recorrer. Llegar también a la universidad es otro de los retos y a los trabajadores, a través de los fondos de formación para el empleo, puede ser el próximo paso. Como ha dicho Pere Navarro, director general de tráfico, "se trata de una espléndida noticia la para la sociedad en su conjunto". Bienvenida sea.

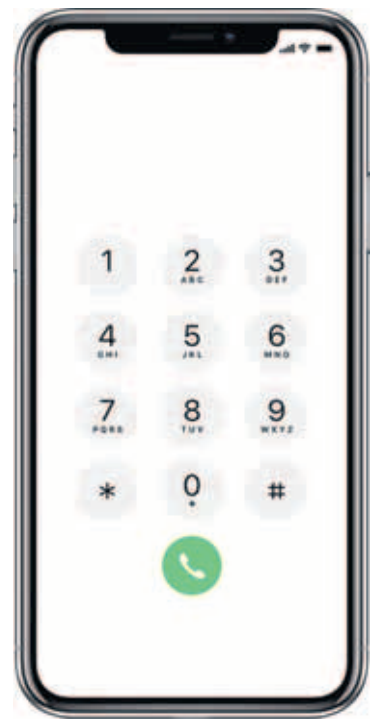
Mitos

Jaguar, sinónimo de elegancia, diseño y lujo



Jaguar nace en 1922, cuando Williams Lyons funda la Swallow Sidecar Company Cars Ltd., especializada en la fabricación de sidecares para motocicletas. Pocos años después (1927), SS Cars comienza a fabricar carrocerías de aire deportivo para coches de serie como el Austin Seven, Morris Cowley e incluso el Fiat 509. Pronto, en 1931, Lyons comienza a fabricar sus propios modelos. El primero es el SS I, un deportivo biplaza & 6 cilindros y 2,5 litros que inmediatamente se convierte en el coche a batir en pruebas de carretera, nervioso hasta el punto que pronto fue bautizado con el nombre de Jaguar. Este vehículo sentó las bases de los futuros modelos de Jaguar. Interrumpida la producción durante la guerra, en 1948 reanuda la actividad, pero el nombre SS, de evidentes connotaciones nazis, es sustituido, como marca, por el de Jaguar.

En 1948 aparece otro modelo clave en su trayectoria: el XK 120, en el que la cifra 120 expresa su velocidad máxima (en millas por hora): 182 kilómetros por hora, que fueron superados ampliamente en una prueba para escépticos, en la que una unidad de serie alcanzó los 202 km/h. Pero el coche que marca un antes y un después en la historia de Jaguar es el E-Type. Era un deportivo, que se presentó en 1961 y que llevaba un motor de 265 CV que le permitía rodar a velocidades superiores a los 240 km/h. Inmediatamente se convierte en objeto de deseo y de culto para varias generaciones de ciudadanos europeos. Su dominio del mercado dura años: hasta 1974 se vendieron cerca de 70.000 unidades del E-Type.



Serveis d'urgència:

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

Guàrdia Urbana:

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

Altres serveis:

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

Motoclubs del Baix Llobregat:

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



Agenda

23 y 24 de Abril. XXIII Pujada a Sant Mateu. Callús (Barcelona)

29 de Abril. Gran Premio de España de MotoGP. Jerez (Cádiz)

24 de Abril. IV Matinada Motera "Villa de Flix". Flix (Tarragona)

24 de Abril. Gran Premio de Italia de F1. Monza (Italia)

1 de Mayo. Campeonato de España de Supermoto. Alcarrás (Lleida)

7 de Mayo. Porsche Classic Series 2022. Alcarrás (Lleida)

8 de Mayo. Gran Premio de Miami de F1. Miami (Estados Unidos)

8 de Mayo. Campeonato del Mundo de Supermoto. Alcarrás (Lleida)

13 de Mayo. Gran Premio de Francia de MotoGP. Le Mans (Francia)

15 de Mayo. Matinal Motera. Tarrega (Lleida)

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"

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

1968. La primera Superbike (moto grande y potente) fue fabricada por Honda de Japón y tenía un motor de cuatro cilindros.

1969. "El Escocés Volador", Jackie Stewart ganó el Campeonato Mundial de Fórmula 1, cuando tenía 30 años.

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

Presentadas la nueva señalización de los puntos de recarga eléctrica en las vías y el pictograma de señalización del vehículo eléctrico

La Dirección General de Tráfico publicó el pasado 7 de abril en su página web la Instrucción MOV 2022/12 que recoge la nueva señalización para que los ciudadanos identifiquen la ubicación y las principales características de los puntos de recarga eléctrica en las vías.

Los puntos de recarga eléctrica ya instalados en carreteras y vías urbanas necesitaban ser señalizados e incorporados al Catálogo oficial de señales de circulación, por lo que el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y el del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, se pusieron a trabajar en conjunto con el objetivo de acordar su contenido en línea con las señales que ya existen en otros países de la Unión Europea.

La aplicación de esta nueva señalización será progresiva a medida que las señales sean renovadas debido a su estado de conservación

Además, también se ha consensuado el correspondiente pictograma de “vehículo eléctrico” para su utilización cuando sea preciso especificar que el alcance de una determinada señalización se refiere a esta tipología de vehículos.

Pictograma de la señalización de los puntos de recarga en las vías:

Los puntos de recarga se señalizarán en las vías con las señales cuyo pictograma y significado se indican a continuación:

A) “Surtidor de carburante y estación de recarga eléctrica.”

Indica la situación de un surtidor o estación de servicio de carburantes con disponibilidad de estación de recarga eléctrica”

B) “Estación de recarga eléctrica.”

Indica la situación de una estación de recarga eléctrica”

C) “Surtidor de carburante, GLP y estación de recarga eléctrica.”

Indica la situación de un surtidor o estación de servicio de carburantes con disponibilidad de gas licuado de petróleo (GLP) o autogás y estación de recarga eléctrica”

Pictograma de señalización de vehículo eléctrico

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

Todos estos pictogramas podrán ser colocados de forma individual o colectiva en las señales de servicio que los

El contenido de ambas señales está en línea con las señales que ya existen en otros países de la Unión Europea

ciudadanos pueden encontrar tanto en carretera como en zona urbana. A continuación varios ejemplos:

Su aplicación será progresiva a medida que las señales sean renovadas debido a su estado de conservación.



Un 25% de los españoles tienen la intención de comprar una bicicleta o patinete eléctrico

La población mundial sigue creciendo y es cada vez más urbana: según la ONU, el 70% de las personas vivirán en ciudades en 2050. La micromovilidad que proporcionan las bicis y los patinetes eléctricos es una de las claves para conseguir que tantas personas concentradas en un espacio limitado puedan desplazarse de un modo eficiente y sostenible. Esta nueva movilidad urbana ya está cambiando la fisonomía de nuestras ciudades; y el Observatorio Cetelem también refleja notables cambios en la mentalidad de las personas respecto a este fenómeno

Cerca de la mitad de los españoles (un 42%) se ha planteado el cambio del transporte privado de combustión por

el uso de algún medio de transporte de movilidad urbana como la bicicleta o el patinete eléctrico. Las diferencias en las respuestas dependiendo de la edad de los encuestados es relevante. Los más jóvenes, de 18 a 24 años, están muy por encima de la media: un 66% se ha planteado el cambio. En cambio, los encuestados de más de 45 años destacan por el lado contrario, con un 66% de menciones negándose a dar ese paso.

La micromovilidad no solo es solo un planteamiento mental, ya que un 25% de los españoles tiene la intención de comprar una bicicleta o patinete eléctrico. Entre ellos destacan, nuevamente, los más jóvenes de entre 18 y

24 años, en los que este porcentaje aumenta hasta el 40%.

Cuando se pregunta hasta qué punto son importantes las acciones de las ciudades para regular y mejorar la movilidad urbana con bicis, patinetes, motos y coches eléctricos, un 77% las considera importantes o muy importantes. Las mejoras en los carriles bici (42%) y la mayor accesibilidad a transportes alternativos como bicicletas y patinetes (38%) son las mejoras de la movilidad urbana sostenible más relevantes que los españoles han percibido en sus ciudades en los últimos dos años.

En cuanto a los factores más determinantes en la elección de compra de

una bicicleta o patinete, los consumidores dan más importancia al precio (47% de los casos), seguido de que la tienda o marca apueste por la sostenibilidad (un 29%). En este último aspecto destacan por encima de la media los grupos de edad de 18 a 24 años y de 25 a 34 con un 34% y un 38%, respectivamente.

Sobre si adquirirían estos productos nuevos, o de segunda mano, la respuesta es clara: el 61% de los consumidores españoles se plantearían comprar una bici o patinete de segunda mano; y solo el 29% dice que siempre compraría una bici o patinete nuevo, destacando por encima de la media los mayores de 45 años, con un 33%.



El precio (47% de los casos) es el factor más determinante en la elección de compra de una bicicleta o patinete eléctrico.

BUSCO PISO

ALQUILER

619 90 09 79



Estas comercializaciones aumentaron un 70,8%, hasta las 19.098 unidades en el primer trimestre del año.

Las ventas de vehículos electrificados aumentaron sus ventas un 17,6% en el mes de marzo, hasta un total de 6.859 unidades. Estas comercializaciones aumentaron un 70,8%, hasta las 19.098 unidades en el primer trimestre del año. Suponen el 9,5% del total de mercado de vehículos vendidos en el mes de marzo.

En el acumulado del año, las entregas de vehículos electrificados, híbridos y de gas subieron en un 21,5%, hasta las 70.072 unidades

Por su parte, las matriculaciones de vehículos electrificados, híbridos y de gas (turismos, cuadríciclos, vehículos comerciales e industriales y autobuses) redujeron sus ventas en marzo en un 8,4% con respecto al mismo mes del año anterior, hasta las 24.738 unidades entregadas. En el acumulado del año, las entregas de estos vehículos subieron en un 21,5%, hasta las 70.072 unidades.

Las entregas de vehículos alternativos (electrificados, híbridos y de gas) su-

peraron en marzo en unidades a las ventas de vehículos diésel (22.117 ventas). En concreto, la cuota de mercado de los vehículos de gasolina es de un 35%; la de vehículos diésel, un 30,6% y la de vehículos alternativos, un 34,3% en el mes de marzo.

Vehículos Eléctricos - Etiqueta Cero

Las ventas de vehículos eléctricos crecieron un 53,3% durante marzo, y alcanzan las 3.484 unidades matriculadas en este mes. Representa un 4,8% de la cuota de mercado en marzo. En el conjunto del año, las ventas de estos vehículos ascienden a 8.530 unidades, un 112,4% más que en el mismo periodo del año anterior. La cuota del acumulado del año es de 4,3%

Vehículos Híbridos Enchufables - Etiqueta Cero

Las ventas de vehículos híbridos enchufables cayeron un 5,25% durante marzo, y alcanzan las 3.375 unidades matriculadas en este mes. Representa un 4,68% de la cuota de mercado en marzo. En el conjunto del año, las ventas de estos vehículos ascienden a 10.568 unidades, un 47,6% más que en el mismo periodo del año anterior. La cuota del acumulado del año es de 5,3%

Los vehículos electrificados, los únicos que crecieron en marzo

Los vehículos electrificados incrementaron sus entregas hasta las 6.859 unidades

Vehículos Gas - Etiqueta ECO

Las ventas de vehículos de gas cayeron un 40% durante marzo, y alcanzan las 1.117 unidades matriculadas en este mes. Representa un 1,5% de la cuota de mercado en marzo. En el conjunto del año, las ventas de estos vehículos ascienden a 3.399 unidades, un 20,5% menos que en el mismo periodo del año anterior. La cuota del acumulado del año es de 1,7%

Vehículos Híbridos - Etiqueta ECO

Las ventas de vehículos híbridos no enchufables cayeron un 13,2% durante marzo, y alcanzan las 16.755 unidades matriculadas en este mes. Representa un 23,2% de la cuota de mercado en marzo. En el conjunto del año, las ventas de estos vehículos ascienden a 47.565 unidades, un 12,7% más que en el mismo periodo del año anterior. La cuota del acumulado del año es de 24%,

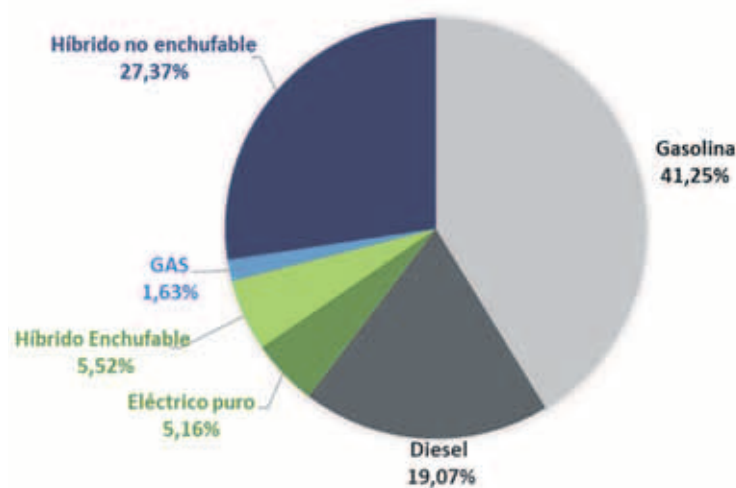
Vehículos de Hidrógeno - Etiqueta Cero

Las ventas de vehículos de hidrógeno registraron 7 nuevas matriculaciones en el mes de marzo, acumulando un total de 10 unidades vendidas durante 2022.

Mercado de Turismos

Las matriculaciones de turismos electrificados, híbridos y de gas redujeron sus ventas en marzo en un 6,2% con respecto al mismo mes del año anterior, hasta las 23.774 unidades entregadas. En el acumulado del año, las entregas de estos automóviles subieron en un 24,4%, hasta las

CUOTA DE MERCADO TURISMOS POR FFEE (%) - MARZO



67.395 unidades. Los turismos acaparan el grueso de las comercializaciones de vehículos alternativos, con 23.774 entregas de los 24.738 totales.

Los turismos eléctricos registran crecimientos en un mercado a la baja. Los eléctricos de batería suben un 53% hasta las 3.090 unidades en el mes mientras que los híbridos enchufables rebajan sus matriculaciones en un 6,9% hasta las 3.307 unidades. Entre ambos, superan el 10,7% de cuota y 6.397 unidades en el mes. En el acumulado del año, entre ambos, superan el 10,8% de cuota y 17.701 unidades.

Sin embargo, las estimaciones de ANFAC apuntan que, si se quiere alcanzar el objetivo del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima de tener un parque de tres millones de turismos electrificados en 2030, es necesario acumular unas ventas de turismos electrificados de 120.000 unidades en 2022. Esto significa que, en el primer trimestre del año, tendrían que haberse comercializado al menos 30.000 unidades cuando solo se han entregado 17.701 unidades. De igual manera, el esfuerzo en instalación de

puntos de recarga ha de ser mayor para incrementar aún más este mercado y no seguir quedándonos atrás respecto a nuestro entorno europeo.

José López-Tafall, director general de ANFAC, ha señalado que "a pesar de la caída general del mercado, las matriculaciones de vehículos electrificados sigue en alza. Las marcas fabricantes siguen incorporando una amplia oferta de vehículos de este tipo, pero la demanda, aunque crece, todavía no lo hace al ritmo necesario para alcanzar los objetivos de descarbonización y recuperar el retraso con los principales países de Europa. España se mantiene en el pelotón de cola de la electrificación. Es necesario acelerar el esfuerzo con más medidas de impulso a las infraestructuras de recarga, como la mesa de gobernanza propuesta por ANFAC, y mejorando la eficiencia en los planes de ayuda a la demanda existentes. Es también necesaria una fiscalidad que de modo positivo ayude la descarbonización tanto de los nuevos vehículos como del parque existente"

Las matriculaciones de turismos se redujeron un 30% en el mes de marzo

Las matriculaciones de turismos y todoterrenos registraron una grave caída del 30,2% en marzo en comparación con el mismo mes del año anterior, con un total de 59.920 unidades. Con este descenso de las ventas, el mercado de turismos nuevos sigue sin alcanzar la recuperación. En comparación con el mismo mes de 2019, previo a la pandemia, se registra una caída del 51%.

En el acumulado del año, las ventas de turismos y todoterrenos caen un 11,6%, hasta las 164.399 unidades

En el primer trimestre de 2022, se suma un total de 164.399 unidades, que supone un descenso del 11,6% respecto al año anterior. En comparación con el primer trimestre de 2019, la caída es del 48%.

Las emisiones medias de CO2 de los turismos vendidos en el mes de marzo se quedan en 120,1 gramos de CO2 por kilómetro recorrido, un 5% menos que la media de emisiones de los turismos nuevos vendidos en marzo 2021.

El canal de particulares registró una fuerte caída de sus entregas del 22%, hasta las 26.509 unidades. El canal de alquiladores, por su parte, recortó sus entregas en un 66,4%, hasta las 6.715 unidades. La caída de los alquiladores es especialmente reseñable por la proximidad de la Semana Santa, momento en el que renuevan sus flotas.

Vehículos Comerciales Ligeros

En marzo, se matricularon 9.635 vehículos comerciales ligeros, un 46,5% menos que en el mismo mes de 2021. El segmento más afectado de nuevo fue el de furgón/ combi, con una caída del 47,3% y 2.611 unidades. El canal más afectado fue el de los alquiladores con una caída del 53,2%, hasta las 1.351 unidades.

Industriales y Autobuses

Las matriculaciones de vehículos industriales, autobuses, autocares y microbuses crecieron en marzo de 2022 un 3% y 2.245 unidades. Los vehículos industriales medios fueron los únicos que incrementaron sus ventas en un 4,4% pero con volúmenes bajos. Los autobuses y microbuses si registraron un fuerte aumento de sus entregas, un



En comparación con el mismo mes de 2019, previo a la pandemia, la caída es de 51%

168,7%, hasta las 266 unidades.

Raúl Morales, director de comunicación de FACO-AUTO, indicaba que "El contexto general de nuestro país, sobre todo la huelga de transporte de marzo, y el contexto particular del automóvil, con la crisis de microprocesadores, han hecho que el trimestre haya resultado peor de lo esperado. La falta de oferta es lo que hoy condiciona más el mercado, debido a que los plazos de entrega de vehículos quedan lejos todavía de lo que nos gusta-

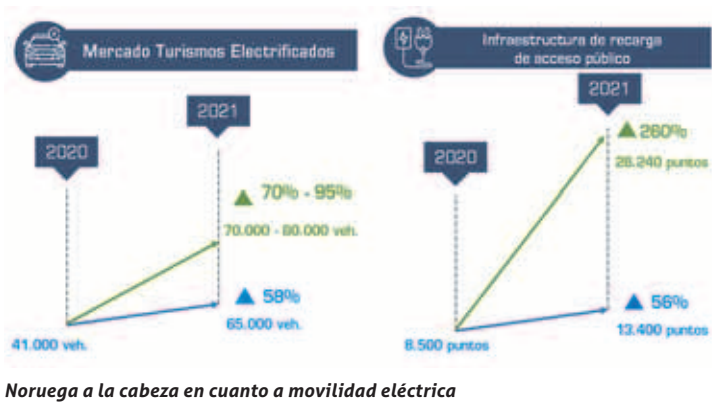
ría. Pese a un entorno tan volátil como el actual, seguimos trabajando junto a los fabricantes para que esta situación afecte lo menos posible a los clientes. Siendo crítica la falta de oferta, lo que más nos preocupa ahora es que, con el impacto de la guerra de Ucrania y una situación macroeconómica cada vez más deteriorada, sea la demanda la que pueda fallar. Pese a ello y al mal comportamiento de las matriculaciones, los pedidos en los concesionarios mostraron todavía en el mes de marzo un ritmo razonable."

España, en los últimos puestos respecto a registro de vehículos eléctricos e infraestructura

Las ventas de vehículos eléctricos aumentan significativamente mientras que la infraestructura de recarga continúa siendo escasa, según un índice europeo

Los vehículos eléctricos son cada vez más populares entre los consumidores que apuestan por una movilidad más sostenible al mismo tiempo que ahorran en costes. Según el último índice de LeasePlan sobre la preparación de vehículos eléctricos a nivel europeo, aumentan las ventas de vehículos eléctricos, pero no se disponen de suficientes infraestructuras de recarga para estos.

Este índice analiza el registro de vehículos eléctricos, la madurez en las infraestructuras y los incentivos que ofrece el Gobierno en cada país. La muestra se compone de 22 países entre los que destaca Noruega que está muy preparado en cuanto a movilidad eléctrica. El segundo puesto en este índice lo ocupa Países Bajos,



Noruega a la cabeza en cuanto a movilidad eléctrica

seguido de Reino Unido. Por el contrario, aquellos países con menos presencia de vehículos eléctricos son Rumanía; Eslovaquia; República Checa; y Polonia en orden descendente.

Por su parte, España ocupa uno de los últimos puestos respecto al registro de vehículos eléctricos; la madurez de la infraestructura de vehículos eléctricos; y los incentivos gubernamentales, según el índice.

Cómo paliar la falta de infraestructura para vehículos eléctricos

Los vehículos eléctricos están ganando posiciones en la mente de los consumidores y así lo demuestra este índice de LeasePlan, pero la falta de instalaciones de recarga es,

en muchas ocasiones, una barrera a la hora de incrementar las ventas en este tipo de vehículos. Tex Gunning, consejero delegado de LeasePlan señala que la falta de acción del Gobierno en cuanto a la infraestructura del vehículo eléctrico está provocando una escasez en la carga de toda Europa a medida que aumentan las ventas en esta categoría.

Así mismo, aprovecha para concluir que “este informe debe ser una llamada de atención para los responsables políticos de toda Europa: ahora más que nunca se necesita una inversión urgente en una infraestructura de carga europea integral, ya que este tipo de vehículo es una de las formas más efectivas de luchar contra el cambio climático”.

Las matriculaciones de vehículos eléctricos puros suben un 106% en el primer trimestre, con 12.586 unidades



Los vehículos híbridos enchufables registraron un incremento del 47,8% durante el primer trimestre

Las matriculaciones de vehículos eléctricos puros de todo tipo (turismos, dos ruedas, comerciales e industriales) experimentaron un crecimiento del 106,6% durante el primer trimestre, hasta alcanzar un total de 12.586 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).

La escalada del precio de los combustibles convierte la movilidad eléctrica en una opción al alza, con una subidadel 47,99% durante el pasado mes, hasta alcanzar las 5.050 unidades matriculadas.

En un análisis por tipo de vehículos, las matriculaciones de turismos 100% eléctricos cerraron el trimestre con un ascenso del 116,6%, con un total de 7.474 unidades. Durante el pasado mes, estos modelos registraron un incremento del 55,8%, alcanzando las 3.155 unidades, en un momento en el que la recarga del vehículo eléctrico tiene un precio más competitivo que el repostaje, cada vez más caro por la dependencia de España a las importaciones de crudo. De hecho, las ventas de turismos híbridos enchufables cayeron un casi un 7% durante el pasado mes de marzo, con 3.306 unidades matriculadas.

En su caso, los ciclomotores eléctricos registraron un ascenso del 84% durante el primer trimestre, hasta situarse en las 1.373 unidades. En su caso, las matriculaciones de motocicletas cero emisiones, que vienen impulsando la movilidad eléctrica a través de las iniciativas de ve-

La escalada del precio de los combustibles convierte la movilidad eléctrica pura en una opción al alza, con una subida de casi el 48% durante el pasado mes

hículo compartido, subieron un 100,5% hasta marzo, con un total de 2.588 unidades.

Las furgonetas eléctricas, cada vez más presentes en el reparto de última milla, acumulan un crecimiento del 73,6%, hasta alcanzar las 802 unidades matriculadas hasta marzo. Durante el pasado mes, subieron un 3,3%, hasta las 216 unidades.

Por su parte, los vehículos híbridos enchufables registraron un incremento del 47,8% durante el primer trimestre, hasta alcanzar las 10.574 unidades, de las cuales 10.454 fueron turismos. De esta forma, los datos de AEDIVE y GANVAM muestran que casi el 11% de las matriculaciones de turismos en el primer trimestre correspondieron a modelos electrificados (puros + híbridos enchufables).

En conjunto, las matriculaciones de vehículos electrificados (100% eléctricos + híbridos enchufables) de todo tipo (turismos, dos ruedas, comerciales e industriales) subieron un 74,8% en el primer trimestre, hasta las 23.160 unidades.

El mercado de la moto y los vehículos ligeros creció un 16,5% en el primer trimestre

ANESDOR, la Asociación Nacional de Empresas del Sector Dos Ruedas, ha hecho públicos los datos de matriculaciones de motos y vehículos ligeros del primer trimestre del año. En total se matricularon 44.990 unidades. Esto supone un alza del 16,5% respecto al mismo periodo de 2021. Tras unos meses de enero y febrero fulgurantes, en marzo se ha producido un ligero retroceso del 4,1%.

En este primer trimestre los vehículos ligeros eléctricos continúan afianzándose en el mercado y ya rozan el 10% de las matriculaciones totales (4.365 unidades y 9,7% de cuota).

José María Riaño, secretario general de

ANESDOR ha explicado que “el sector de la moto se ha desligado de la tónica general de la automoción española en los últimos meses. En un entorno general complejo como el actual, es una muy buena noticia para nuestro sector que los ciudadanos apuesten por sus vehículos. Creemos que esta tendencia, en la que ganan peso los vehículos de menor tamaño, continuará en los próximos meses”.

Por mercados

Las motocicletas, el principal mercado del sector, han presentado en el trimestre un alza de 16,9%. En este mercado, el canal de empresas ha



Los vehículos ligeros eléctricos ya rozan el 10% de las matriculaciones totales

aumentado un 4,1%, el de particulares un 14,2%, y el de alquiler (RAB) 187,5%.

Los ciclomotores han mejorado los datos en un 10,1%, los triciclos en un 39,2%, los cuatriciclos ligeros en un 20,1% y los cuatriciclos pesados en un 11,2%.

MARTA NAHARRO

UN SHOW SORPRENDENTE

Cotto CAMBIO

dirigido por Josep Mª Vallhonrat

RISAS E IGUALDAD A PARTES IGUALES

CAN MASSALLERA (SANT BOI DE LLOBREGAT) 13 DE MAYO A LAS 20.30H

Publicada la convocatoria del PERTE del vehículo eléctrico y conectado

El pasado mes de marzo El Boletín Oficial del Estado publicó la convocatoria 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).

La convocatoria flexibiliza la condición de que el 30% de las ayudas de cada iniciativa ligadas al PERTE del Vehículo Eléctrico y Conectado tiene que recaer en las pymes. Según la nueva redacción, se podrá computar también la ayuda equivalente al presupuesto contratado y subcontratado por las grandes empresas con dichas PYMES.

Para la ministra de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, "es una noticia muy esperada tras meses de trabajo y negociación con Bruselas. Este proyecto es una oportunidad histórica de convertir la fabricación del vehículo eléctrico y conectado en un proyecto tractor que refuerce la industria de automoción en todo el país. Para el Gobierno de España, el sector de automoción es prioritario y va a ser protagonista del Plan de Recuperación ya que contamos con las capacidades industriales y el liderazgo de las empresas para invertir en la movilidad del futuro, una movilidad que será más sostenible, digital, conectada y segura".

Estructura de las solicitudes

La convocatoria se publicó bajo criterios de concurrencia competitiva y con un impacto en un mínimo de dos comunidades autónomas.

Asimismo, los proyectos aprobados siempre deberán contar con un participante de cada uno de los tres bloques obligatorios: fabricante de baterías, fabricante de automóvil y fabricante de componentes, por la importancia de todos los elementos de la cadena de valor.

La asignación de fondos se hará con arreglo a la inversión que realice cada



En 2023 se podrían alcanzar los 250.000 vehículos eléctricos matriculados

empresa y que de la línea de casi 2.975 millones convocada este año, 1.425 millones se concederán en forma de préstamos y otros 1.550 millones a través de subvenciones.

Las condiciones que deben tener las solicitudes que se presenten son esencialmente las siguientes:

1. Presentación de una solicitud denominada proyecto tractor por una agrupación. La agrupación debe estar formada al menos por 5 entidades (que no formen parte del mismo grupo) relacionadas con la fabricación del vehículo eléctrico. Al menos un 40% de las entidades deben ser PYMES. Al menos una entidad debe ser proveedora de conocimiento.
2. El proyecto tractor debe estar formado por un conjunto de proyectos primarios. Cada proyecto primario puede realizarse por una o varias entidades de la agrupación. Toda entidad debe participar al menos en un proyecto primario.
3. Cada proyecto primario se clasifica dentro de los bloques que se definen en el PERTE VEC. Estos bloques son de 3 tipos: obligatorios, adicionales y transversales. Una solicitud (o proyecto tractor) debe realizar al menos un proyecto primario en cada uno de los bloques obligatorios, al menos un proyecto primario de uno de los bloques adicionales, y al menos un proyecto primario de cada uno de los bloques transversales.

4. A su vez los proyectos primarios deberán clasificarse en las siguientes tipologías: proyectos de I+D+i, proyectos innovadores de sostenibilidad y eficiencia energética, proyectos regionales, proyectos de formación.

5. Las grandes empresas tendrán que realizar una colaboración con PYMES de al menos el 30% en proyectos primarios de innovación de procesos y organizativa.

Otras líneas del PERTE VEC

Los 2.975 millones de euros corresponden a la parte industrial del PERTE. Luego se completa con las ayudas del Plan Moves III, 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.

La creación de empleo generada por el PERTE podría alcanzar los 140.000 puestos de trabajo y la contribución al PIB se situaría entre el 1% y el 1,7%. Otros impactos esperados serían alcanzar en 2023 los 250.000 vehículos eléctricos matriculados y entre 80.000 y 110.000 puntos de recarga desplegados.

Las ventas de los Vehículos de Ocasión en el primer trimestre retroceden a cifras de la pandemia

Las ventas de turismos y todoterrenos de ocasión en el primer trimestre nos devuelven a cifras de la pandemia. En concreto, registraron un total de 449.086 unidades vendidas hasta marzo, lo que -si bien representa un 1,8% menos que en 2021- supone volver a niveles de 2020, cuando el inicio del confinamiento comenzó a hacer mella en la actividad comercial, según datos de las patronales Faconauto (concesionarios) y Ganvam (distribuidores).

Durante el mes pasado, las operaciones con vehículos usados ahondaron en su caída y retrocedieron un 7,1% frente a marzo de 2021, hasta situarse en las 170.595 unidades, como consecuencia de la falta de oferta, el paro de los portavehículos y la escalada del precio de los carburantes.

De hecho, en un análisis por tramos de antigüedad, la mayor caída se registró en las ventas de modelos de entre 1 y 3 años, que se desplomaron un 42,9% hasta marzo, con un total de 26.614 unidades. Solo durante el mes pasado, las operaciones con estos vehículos cayeron un 39,6%, hasta situarse en las 10.502 unidades vendidas.

El mercado de segunda mano continúa sosteniéndose con las ventas de vehículos de más de 15 años, que concentrando el 37,2% de las operaciones hasta marzo, acumulan un crecimiento del 13,4% hasta alcanzar las 167.120 unidades en el primer trimestre. En marzo, las operaciones con estos modelos tan antiguos crecieron un 6,6% y, con un total de 64.583 unidades, supusieron casi el 38% del mercado.

El mayor crecimiento se produjo en las ventas con modelos de entre 5 y 8 años, que acumulan una subida del 17% hasta marzo, con 43.145 unidades transferidas. Durante el mes pasado, estos modelos, procedentes sobre todo de mercados exteriores, registraron un aumento de casi el 10%, con 16.794 unidades. De hecho, atendiendo a la distribución de ventas por canales, las importaciones acumulan una subida del 52,7% hasta marzo.

Respecto a las fuentes de energía, los datos de las patronales del sector siguen mostrando un retroceso de los motores tradicionales. Así, las operaciones con ve-

La falta de oferta, el paro de los portavehículos y la escalada del precio de los carburantes lastran el mercado de usados en marzo, que cae por segundo mes consecutivo, situándose en las 170.595 unidades

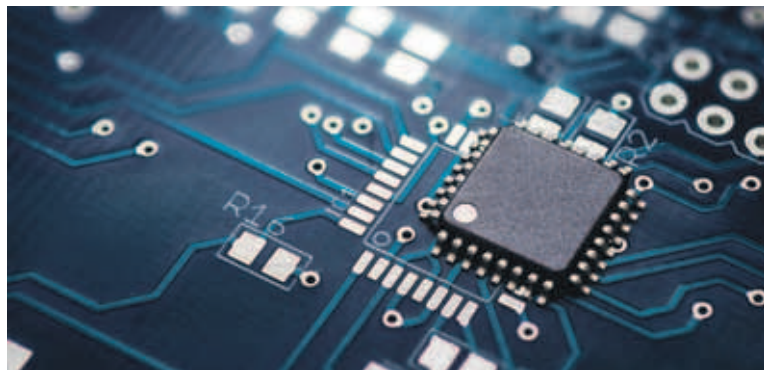
hículos usados diésel -que representaron el 59% de las operaciones en marzo- cayeron un 9,2% durante el pasado mes; mientras que los de gasolina, por su parte, cayeron un 7,5%, hasta situarse en las 60.919 unidades, concentrando el 35,7% del total. Al cierre del trimestre, las caídas se moderan, suavizándose al 4,2% el descenso de las ventas con usados diésel y al 2,1% las de gasolina.

En cuanto a las propulsiones alternativas, los modelos eléctricos puros de segunda mano crecieron un 40,7% en marzo, hasta alcanzar las 1.216 unidades. Estos modelos, aunque apenas representan todavía el 0,7% del mercado, acumulan una subida del 52,2% en el primer trimestre.

Por su parte, los diésel/eléctricos enchufables registraron un total de 224 unidades vendidas (+107,4%) durante el pasado mes, frente a las 1.114 unidades de los gasolina/eléctricos enchufables (+44,7%). En el acumulado, registran una subida del 149,6%, con 584 unidades, y del 62,3%, con 2.786 unidades, respectivamente.

Según la directora de Comunicación de GANVAM, Tania Puche, "el mercado de ocasión no deja de ser un reflejo del de nuevos y, aunque es más estable, también sufre las consecuencias de la falta de oferta derivada de la crisis de los chips, la huelga del transporte y la escalada del precio de los carburantes; un clima de incertidumbre que, agravado por la guerra en Ucrania, lastra las ventas. A este ritmo, las previsiones apuntan a que el ejercicio terminará todavía cerca de un 4% por debajo de las cifras prepandemia".

La crisis de los semiconductores se alargará hasta 2023



Se destinará una inversión pública de 11.000 millones de euros en el PERTE de microchips y semiconductores para hacer frente a la falta de stock

Si bien a inicios de año las principales investigaciones apuntaban a que la crisis de los microchips podían acompañar al sector hasta finales de 2022, las predicciones podrían ser ahora distintas. Según ha declarado el CEO de BMW, Oliver Zipse, a un diario suizo, la crisis de los se-

miconductores se alargará hasta 2023. ¿Por qué? Estos han sido los motivos que ha dado.

Según Zipse, "todavía estamos en un punto álgido de la escasez de chips". El mandatario ha indicado en la entrevista

El principal problema de esta falta de stock es que existen pocas empresas que se dediquen a fabricar los microchips y semiconductores

que las mejoras de la situación podrían retrasarse hasta el próximo año. Y aún así, habló de que en 2023 todavía habría que lidiar con algo de "escasez".

Otros directivos del sector tampoco son del todo optimistas. Arno Antlitz, director financiero del rival alemán Volkswagen, indicó el pasado 9 de abril que no creía que la oferta fuera capaz de satisfacer la demanda hasta 2024.

En el diario alemán Börsen-Zeitung explicó que a pesar de que los cuellos de botella probablemente comiencen a disminuir a finales de este año y la producción vuelva a los niveles de 2019 en 2023, aún no sería suficiente para hacer frente a la mayor demanda de semiconductores.

Medidas contra la escasez

Para mejorar estas previsiones los organismos internacionales están emprendiendo diferentes medidas. El presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, anunció hace unas semanas la puesta en marcha del PERTE de microchips y semiconductores para paliar la crisis en el sector automovilístico. Con motivo de la participación en la II edición del foro 'Wake Up Spain' ha señalado que "los semiconductores son un

elemento básico de todos los sectores" y estas ayudas están destinadas a impulsar el avance tecnológico en España. Ya son nueve los PERTE que aprueba el Gobierno, el primero de ellos estaba destinado a promocionar el coche eléctrico y conectado.

El conflicto en Ucrania ha empeorado la crisis en el sector de la automoción. Afectando, así, a los concesionarios que parecía que poco a poco iban mejorando su situación. Pero el principal problema de esta falta de stock es que existen pocas empresas que se dediquen a fabricar los microchips y semiconductores. Además, las que ya existen están centralizadas en Asia. Lo que hace complicada su distribución. Se destinará una inversión pública de 11.000 millones de euros en el PERTE de microchips y semiconductores para hacer frente a la falta de stock.

Expertos aplauden la obligatoriedad de la educación vial para contribuir a la reducción de la siniestralidad

El pasado 3 de marzo entro en vigor el nuevo Real Decreto de Ordenación y Enseñanzas Mínimas de Educación Vial en el ámbito escolar, una nueva norma que permitirá desarrollar hábitos de movilidad activa, autónoma y saludable entre los menores, así como fomentar actitudes de respeto que incidan en la prevención de los siniestros de tráfico. Con tal motivo tuvo lugar el Madrid el III Foro Compromiso por la Educación Vial y Pere Navarro, Director General de Tráfico, en su inauguración, afirmó "Es una espléndida noticia para la sociedad en su conjunto. Llevábamos 30 años intentando introducir la seguridad vial en el currículo escolar y, por fin, se ha conseguido con este Real Decreto"

El director general de Tráfico se refirió además al hecho de que a partir de ahora "niños y jóvenes adquirirán formación básica y valores de movilidad segura de forma ordenada y sistemática" y ha agradecido y reconocido personalmente "el magnífico trabajo voluntario que durante tantos años realizan policías, asociaciones, fundaciones y profesores en pro de la seguridad vial".

Fundación MAPFRE, AESLEME, Universidad de Valencia y FESVIAL organizaron este encuentro que también contó con la participación de Purificación Llaquet, subdirectora general de Evaluación y Cooperación Territorial del Ministerio de Educación y Formación Profesional, quien destacó que "nuestro compromiso con la Educación Vial es una tarea colectiva, orientada desde las distintas administraciones a incrementar la seguridad y responsabilidad en el ámbito de la movilidad, y que contribuye a la reducción de la siniestralidad vial". A este objetivo, señaló, "hemos añadido el elemento clave de la sostenibilidad, esencial, hoy, en todos aquellos aspectos referidos a la movilidad".

Principales hitos

Óscar Urra, asesor técnico docente en la Dirección General de Evaluación y Cooperación Territorial del Ministerio de Educación y Formación Profesional, explicó o cómo las propuestas que han elaborado las organizaciones, asociaciones y áreas de la administración han sido introducidas en la norma. Así mismo, destacando que "el que la educación vial vaya a ser un elemento clave en el nuevo currículum era una necesidad evidente. Será esencialmente competencial, transversal y flexible,



María José Aparicio, ha remarcado que "el Ministerio de Educación y Formación Profesional ha dado un paso histórico en la seguridad vial incorporando competencias y contenidos básicos, específicos y obligatorios en movilidad segura y sostenible en todas las etapas educativas"

incorporando destrezas y habilidades. Se persigue una operativa que recoja la enseñanza, el aprendizaje y, muy importante, la evaluación, para formar ciudadanos con los hábitos necesarios que caracterizan una movilidad segura".

La subdirectora general de Formación y Educación Vial de la Dirección General de Tráfico, María José Aparicio, remarcó que "el Ministerio de Educación y Formación Profesional ha dado un paso histórico en la seguridad vial incorporando

competencias y contenidos básicos, específicos y obligatorios en movilidad segura y sostenible en todas las etapas educativas". Además, ha incidido en el papel que desempeñarán a partir de ahora las comunidades autónomas y los centros escolares, quienes "concretarán, ampliarán y darán forma a estos contenidos". "Será necesaria la ayuda y apoyo de todos los que durante tantos años nos hemos dedicado a formar y concienciar en seguridad vial. Estamos frente a un proyecto ilusionante. Es un trabajo de todos que sea una realidad a partir del próximo curso 2022-2023".

La educación vial en centros educativos Frank Mütze, Policy and Project Officer del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (European Traffic Safety Council, ETSC) se refirió al proyecto europeo LEARN! en el que participa Fundación MAPFRE y cuyo objetivo es desarrollar un marco común de enseñanza vial en Europa. El representante de la ETSC indicó la importancia de impartir educación vial de calidad, con contenidos actualizados conforme a las nuevas normas, que permita involucrar a alumnos, profesores y familias, y que contribuya a extender la educación vial a todas las etapas educativas y no solamente en primaria como ocurre en la actualidad en muchos países europeos. "La labor de la sociedad civil en España es un ejemplo en toda Europa, pues gracias a nuestra incesante labor y empuje, se persiguen y se van cumpliendo am-

Pere Navarro: "Es una espléndida noticia para la Sociedad en su conjunto"

biciosos objetivos de concienciación y seguridad vial. Ahora nos sentimos muy satisfechos con la publicación de esta nueva legislación educativa en España". Es uno de los mensajes que destacó la directora de AESLEME, Mar Cogollos, que también participó en el encuentro, donde destacó que, desde su entidad, contribuirán a ampliar los conocimientos de los profesores a través de sus campañas Seguro por tu ciudad; Te puede pasar y Si controlas, vuelves dirigidas a concienciar a los menores sobre una movilidad responsable y segura que contribuya a evitar víctimas.

"Es realmente la mejor noticia en este momento y un momento histórico". Así lo destacó Jesús Monclús, director de Prevención y Seguridad Vial de Fundación MAPFRE, entidad que lleva 26 años impartiendo educación a menores en movilidad segura, sana y sostenible en alrededor de 20 países. "Se ha dado un gran paso hacia el Objetivo Cero víctimas mortales y graves" indicó Jesús Monclús, quien también puso de manifiesto que todavía queda mucho por avanzar, especialmente, a la hora de promover la educación continua entre los trabajadores, una labor que a su jui-

cio debería contar con el apoyo de los fondos de formación para el empleo y, así, luchar contra la siniestralidad vial, que es una de las principales causas de las lesiones mortales y graves en el entorno laboral".

Durante la clausura, Maribel García López, vicepresidenta de la Comisión de Seguridad Vial en el Congreso de los Diputados, reiteró "el compromiso y apoyo a este Foro y el ofrecimiento sincero de toda la Comisión de estar abiertos a una escucha activa y continua con todo el ecosistema, que se traduzca en iniciativas que permitan desarrollar esta línea de trabajo o cualquier otra que, en definitiva, nos permita avanzar en la educación vial de toda la población y conseguir el anhelado objetivo de víctimas cero".

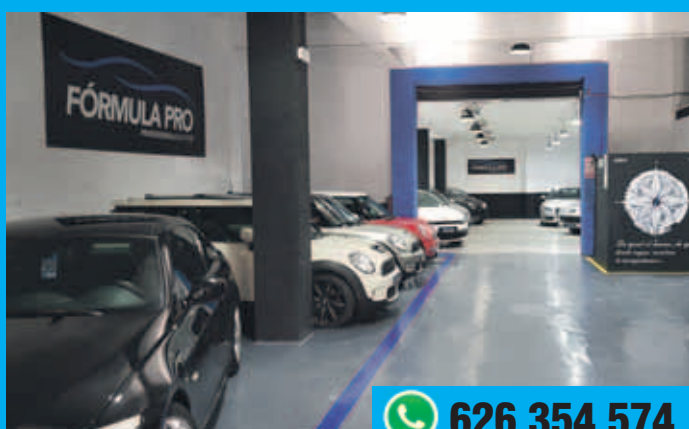
"Enhorabuena por todo el trabajo que lleváis desarrollando durante décadas, por lo conseguido con este paso histórico. ¡Adelante en todos los retos que aún tenemos pendientes!", concluyó Maribel García López.

Un gran paso adelante

Ignacio Lijarcio, investigador de la Universitat de València y coordinador de Proyectos en INTRAS, y Javier Llamazares, presidente de FESVIAL, presentaron las conclusiones de este encuentro en el que todos los participantes destacaron la importancia de introducir la educación vial en la escuela para poder cumplir los objetivos de la Agenda 2030 de Naciones Unidas y la Declaración de Estocolmo. "Sin la educación vial no conseguiremos alcanzar los objetivos planteados, es vital para continuar avanzando y para mejorar el futuro de nuestra sociedad", afirmó Lijarcio.

Entre las conclusiones se destaca un llamamiento conjunto a las comunidades autónomas y a la comunidad educativa para que impulsen y desarrollen estos contenidos en los planes de estudios y para que profesores, educadores sociales, asociaciones entre otros, realicen un esfuerzo especial por actualizar sus conocimientos en esta materia. También, para dotar de presupuestos específicos para impulsar la educación vial y transmitir a la Unión Europea la necesidad de trabajar de manera conjunta esta asignatura en todos los países miembros. Sin la ayuda de todos y sin los recursos adecuados, no conseguiremos instaurar de manera segura la educación vial.

FÓRMULA PRO
PROFESSIONALSOLUTIONS



- Compra-Venda de vehicles
- 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

Recomendaciones para conductores con problemas de visión

La mayor parte de la información para conducir llega a través de la vista. Sin embargo, casi el 80% de los españoles tenemos algún problema de visión. Le damos las mejores recomendaciones para conductores que sufran algún problema en su visión al conducir.

Casi el 80% de la población en España tiene algún problema visual, según el informe "La Visión en España 2020". Además, un 30% de los españoles sufre, al menos, dos problemas en su visión y un 14%, tres. Teniendo en cuenta que a través de los ojos los conductores recibimos el 80% de la información durante la conducción, se trata de una cuestión importante. Los principales trastornos son presbicia (42%), miopía (39%), astigmatismo (39%) e hipermetropía (18%).

Utilice sus gafas o lentes de contacto para conseguir la mejor visión al volante.

Si tiene necesidad de usar gafas "de cerca" es recomendable que utilice unas gafas progresivas para observar mejor la información que recibe a través del tablero del vehículo.

Unas gafas de sol que eviten el exceso de luz hacen la conducción más confortable

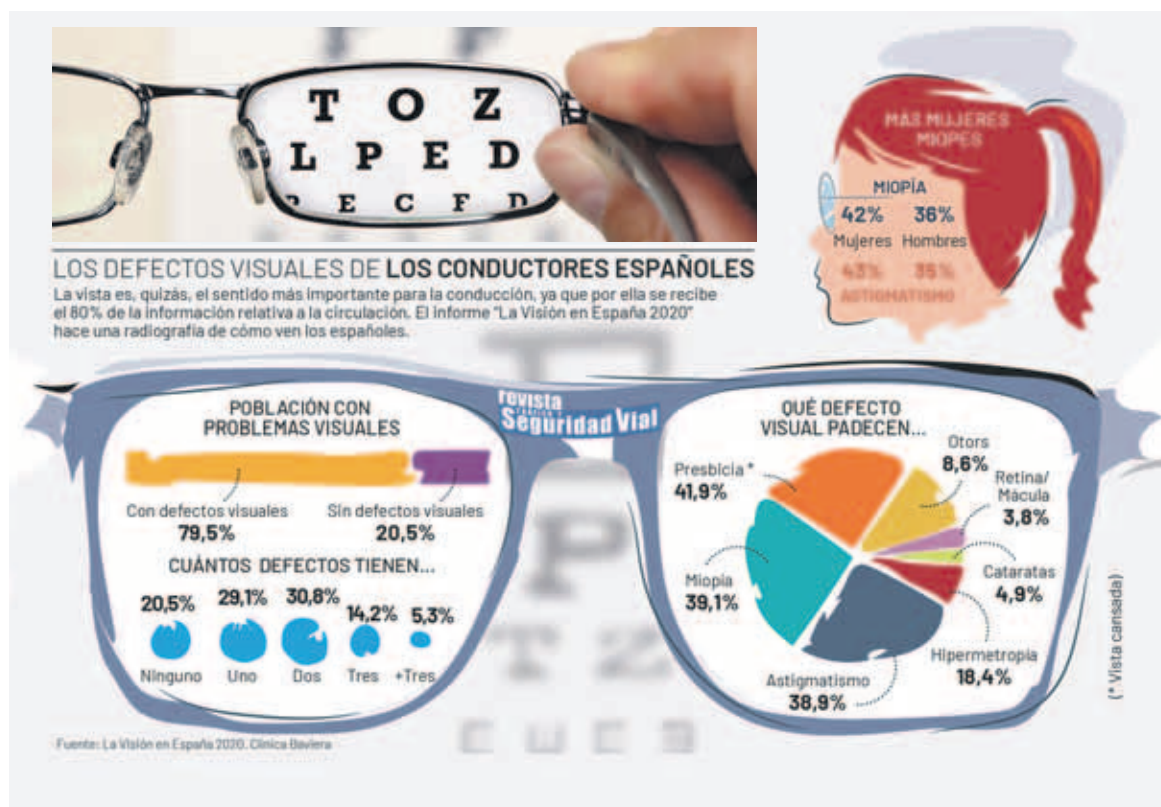
Si nota dificultades para conducir de noche (no distingue bien las señales, no calcula bien la profundidad, etc.), evite conducir de noche o cuando haya malas condiciones de luminosidad (lluvia, niebla...). Planifique el viaje evitando condiciones climáticas adversas

Reduzca la velocidad: al aumentar la velocidad se reduce el campo de visión

Si toma algún fármaco que afecta a su visión, siga los consejos de su médico y evite la conducción nocturna.

Si el oftalmólogo, con motivo de una exploración, le dilata la pupila, no conduzca hasta que no se le pase el efecto de la medicación.

Procure conducir por rutas conocidas y poco concurridas.



Y es que la visión humana es muy compleja. Como explica el doctor Nouzet, en el "Manual sobre Neurología y Conducción", "al conducir, el ser humano debe estar atento a las imágenes procesadas en los campos visuales centrales y periféricos, en diferentes condiciones de luminosidad y, por lo tanto, de contraste entre las imágenes, mientras está en movimiento sobre un entorno que, a su vez, tiene otros objetos móviles y, en muchas ocasiones, en condiciones adversas que, por sí mismas, disminuyen la visibilidad. Además, la función visual humana tiene un alto nivel de complejidad, debido a que necesita integrar diversos tipos de información (posición, tamaño, color, movimiento...) para elaborar una imagen nítida para el cerebro. Con todo, resulta sencillo entender cómo las alteraciones visuales pueden afectar a la capacidad de conducir vehículos".

La agudeza visual (definición o detalle con que se perciben los objetos), el campo visual (espacio total que se abarca con la visión al mirar a un punto central) y la sensibilidad al contraste (capacidad para discrimi-

nar un objeto del fondo en el que se encuentra) son capacidades básicas para la conducción que se pueden ver alteradas por numerosas enfermedades o trastornos, bien del propio órgano de la visión (cataratas, glaucoma o alteraciones de la refracción, como la miopía, astigmatismo...), bien por enfermedades de otros órganos o sistemas, como la diabetes. La disminución de esas capacidades pone en riesgo la seguridad tanto del propio conductor como de terceras personas.

En los reconocimientos médicos para obtener o renovar el permiso de conducir, la primera exploración que se realiza al conductor es la agudeza visual, y en concreto la lejana. Una buena agudeza visual permite observar con precisión los estímulos visuales del entorno vial.

La normativa autoriza a conducir con una agudeza visual binocular de 0,5 (con o sin corrección); no obstante, se debe explicar al conductor que debe conducir con la mejor visión que pueda conseguir, y si logra una visión superior al 0,5 con gafas o lentes de contacto, aunque no esté obli-

gado, es imprescindible que las utilice. Además, en malas condiciones de iluminación (de noche o con poca visibilidad), la agudeza visual se reduce, y es necesario contar con una adecuada sensibilidad al contraste -habilidad para identificar un objeto y separarlo del fondo en el que se encuentra (señales de tráfico, peatones, vehículos)-. Cuando la sensibilidad al contraste se altera hay que evitar la conducción del amanecer.

Deslumbrados.

El porcentaje de personas con alteraciones en la visión nocturna ha aumentado debido al envejecimiento general de la población. El deslumbramiento (pérdida de visión de corta duración, de 3 a 5 segundos, tras la exposición a una luz más intensa que la iluminación general) y la discapacidad que produce, cuando el tiempo para recuperar de nuevo su visión se alarga, aumenta con la edad, incluso con ojos sanos. Y se incrementa más en personas con cataratas y es más frecuente en operados de cirugía refractiva.

Es recomendable que quien precisa gafas de cerca utilice corrección con lentes progresivas que permiten ver de cerca y 'leer' la información que se recibe desde el tablero del coche (velocímetro, GPS...)

Los deslumbramientos se producen fundamentalmente de noche y muchos conductores evitan conducir de noche reduciendo su riesgo vial.

La legislación no aborda la visión cercana; sin embargo, es recomendable que quien precisa gafas de cerca utilice corrección con lentes progresivas que permiten ver de cerca y 'leer' la información que se recibe desde el tablero del coche (velocímetro, GPS...)

En cuanto al riesgo, más relevante que la agudeza visual es el campo visual que permite percibir la escena con amplitud. Algunas patologías (como retinopatías o degeneración macular) alteran el campo visual, impidiendo la conducción; pero, sin existir patología, otras circunstancias hacen perder campo visual, como algunos elementos de la estructura del vehículo. Para reducir su efecto se debe realizar un uso continuo de los retrovisores e incrementar los movimientos de rotación del cuello. Estas recomendaciones -también para los conductores con visión monocular- y explicar cómo se reduce el campo visual a medida que aumenta la velocidad ayudarán a quien padece patologías visuales a comprender la necesidad de viajar a menor velocidad.

Y con el alcohol, peor

Si a la conducción nocturna se le añade el alcohol no solo se verán afectadas las aptitudes psicomotoras del conductor, su grado de atención y el tiempo de respuesta, también se puede alterar la calidad de la visión. A medida que aumenta la concentración de alcohol en la sangre, disminuye la capacidad de discriminación visual y la capacidad de recibir estímulos visuales periféricos.

F.: DGT

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

Festes de Primavera de Sant Feliu, 6, 7 i 8 de maig



Sant Feliu de Llobregat, capital del Baix Llobregat, acull cada segon cap de setmana de maig les Festes de Primavera, celebració que engloba dos dels esdeveniments més emblemàtics de la ciutat: l'Exposició Nacional de Roses i la Fira Comercial i Industrial del Baix Llobregat.

La ciutat també acull cada any tot un seguit d'activitats culturals i de lleure en el marc de la programació general de les festes, amb un contingut molt divers, (Mostra d'Activitats i Folklore Tradicional i Popular, Festival Flamenc Ciutat de les Roses, Trobada de Puntaires), però totes elles amb un objectiu comú: la promoció de la rosa com a signe d'identitat de la ciutat.

L'Exposició Nacional de Roses és un dels actes culturals més importants de l'any i un dels esdeveniments més emblemàtics de la ciutat. La mostra s'instal·la al Palau Falguera, on es poden veure i olorar més de 10.000 roses (entre roses d'hivernacle, roses de jardí i rosers en flor) de més de 250 varietats diferents. Com ja és habitual, hi ha roses procedents de diferents punts de Catalunya, Espanya, Europa i de la resta del món.



01. Roses

02. Cultura

03. Ciutat

04. Gastronomia

05. Activitats

la
fira

6, 7 i 8 de
maig de 2022

64a EXPOSICIÓ
NACIONAL DE ROSES

Sant Feliu de Llobregat

www.santfeliu.cat/lafira



Ajuntament de
Sant Feliu
de Llobregat

#viu
santfeliu

Sant Joan Despi. Comencen les obres de remodelació del carrer de Francesc Macià i del Passeig del Canal



L'Ajuntament de Sant Joan Despi ha iniciat les obres de remodelació de dues vies de la ciutat: el carrer de Francesc Macià i el passeig del Canal. Els treballs es desenvoluparan en diferents fases i permetran millorar la mobilitat, l'accessibilitat i la sostenibilitat en ambdues vies.

Francesc Macià, un carrer més amable per al vianant

En el cas del carrer de Francesc Macià, la intervenció afectarà el tram entre l'avinguda de Barcelona i el carrer de la Creu d'en Muntaner. L'objectiu és ordenar i millorar el traçat del carrer per afavorir la visibilitat i la seguretat, tot eixamplant les voreres, fet que alhora ajudarà a generar nous espais d'estada i zones de vegetació.

A més d'eixamplar les voreres redistribuint les places d'aparcament, se substituirà el sistema de clavegueram i se soterraran les línies aèries dels serveis de telefonia, xarxa i llum, tot eliminant el seu impacte visual, que és molt visible en aquest carrer.

Després de les obres, les voreres tindran una amplada constant d'uns 1,80 metres. Tot i que es mantindrà la segre-

gació entre les voreres i la calçada, la cruïlla amb el passeig de Canalies que accedeix a la plaça de l'Estació continuarà en plataforma única.

Seguint el model d'actuació en altres carrers de la ciutat, el carrer de Francesc Macià incorporarà il·luminació led, s'hi renovarà el mobiliari (papereres, bancs i cadires) i s'hi substituirà l'arbrat existent per espècies que s'adaptin als espais urbans, amb ombra densa que ajudarà a regular la temperatura del paviment. Els escocells dels arbres incorporaran vegetació arbustiva de diferents espècies que ajudarà a crear un ambient més natural i visualment més agraït.

Les obres es desenvoluparan en diferents trams amb l'objectiu de minimitzar l'impacte de les molèsties entre els veïns i les veïnes. Els carrers de Jacint Verdaguer i d'en Domènec romandran oberts al trànsit rodat durant la intervenció. Les obres han estat adjudicades per 1.358.354,80 euros.

Passeig del Canal, més sostenible i accessible

Al Passeig del Canal, l'objectiu de les obres és modernitzar aquesta cèntrica

via del barri Centre i reforçar-hi encara més els criteris de sostenibilitat, accessibilitat i un urbanisme amb perspectiva de gènere, tot generant un espai públic més segur.

La intervenció representarà la renovació integral de la zona de vianants entre el carrer de la Creu d'en Muntaner i el Centre Cívic Sant Pançraç. Al carril de circulació no s'actuarà.

Amb l'objectiu de reforçar el caràcter verd del passeig del Canal, s'hi plantaran nous arbres -es retiraran els xiprers actuals- i s'hi instal·laran jardineres i jardineres-banc que generaran una franja verda contínua.

A més, se substituirà la il·luminació existent per un tipus de fanal de dos braços amb sistema de tecnologia led que permetrà reduir el consum energètic i aconseguir una il·luminació més uniforme al llarg de tot el passeig; i es renovarà tot el paviment, amb una diferenciació dels espais de circulació de vianants respecte de les zones més destinades al descans.

Les obres han estat adjudicades per 1.280.968,23 euros. Està previst que ambdues intervencions urbanístiques finalitzin el darrer trimestre del 2022.

73 fallecidos en siniestros de tráfico en el mes de marzo en Catalunya



Esta cifra supone un descenso del 27% en la siniestralidad con respecto al mismo mes de 2019. 11 fallecidos no hacían uso de los accesorios de seguridad en el momento del accidente (10 cinturón y 1 casco). En lo que llevamos de año, han fallecido en nuestras carreteras 252 personas

Durante el pasado mes de marzo se han registrado en la carretera 66 siniestros mortales en los que han fallecido 73 personas, 27 menos que en el mismo mes de 2019.

Este descenso de un 27% en la siniestralidad se ha producido en un contexto en el que también han descendido el número de desplazamientos, aunque éste no ha sido tan acusado: este mes se han registrado 31,6 millones de movimientos de largo recorrido, frente a los 33,6 de marzo de 2019 (-6,04%).

50 de los fallecidos tuvieron lugar en siniestros ocurridos en vías convencionales, frente a los 23 que se registraron en vías de alta capacidad (autovías o autopistas). En función del tipo de siniestro, desciende tanto la cifra de colisiones, 32 fallecidos este mes frente a 44 de marzo de 2019, como la de salidas de vía, pasando de 34 víctimas mortales en marzo de 2019 a las 31 de este año.

La tendencia descendente también se observa si tenemos en cuenta el medio de desplazamiento, siendo especialmente importante la reducción en el caso de los usuarios vulnerables que han pasado de los 46 en 2019 a los 17 de este mes (2 peatones, 4 ciclistas y 11 motoristas). Respecto al uso de los sistemas de seguridad, hay 10 fallecidos que no hacían uso del cinturón de seguridad en el

momento del accidente, además de un fallecido en bicicleta que circulaba sin el correspondiente casco.

Por comunidades autónomas, Cataluña es la autonomía que lidera el mayor descenso respecto a las cifras de marzo de 2019, con 12 fallecidos menos

Por comunidades autónomas, Cataluña es la autonomía que lidera el mayor descenso respecto a las cifras de marzo de 2019, con 12 fallecidos menos, seguida de Aragón y la Comunidad de Madrid, con 6 fallecidos menos cada una.

A lo largo del mes los días con más fallecidos fueron el sábado 5, el domingo 20 y el jueves 31 con 5 víctimas mortales cada uno de ellos.

Acumulación anual

En lo que llevamos de año, han fallecido en nuestras carreteras 252 personas, frente a las 255 de 2019, lo que supone un descenso del 1%.

Por tipo de vía, y hasta el 31 de marzo, se registra un aumento del número de fallecidos en vías de alta capacidad y de un descenso en vías convencionales.

Todos los datos incluidos en esta nota de prensa están comparados con 2019, año de referencia.

Més de 600 activitats aquest 2022 per a la millora de la seguretat viària a Catalunya

El conseller d'Interior, Joan Ignasi Elena, va presidir el 29 de març la sessió de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària (CCTSV) en què es va presentar en què s'ha presentat el Programa d'Activitats per a la millora de la seguretat viària a Catalunya previst per aquest 2022. El programa és una concreció del Pla de Seguretat Viària (PSV) 2021-2023 i té programades 653 activitats.

El PSV 2021-2023, que té com a objectiu principal la reducció del 15% de víctimes mortals per sinistres viaris i del 12% de les víctimes ferides greus, s'emmarca en el desplegament del Pacte Nacional per a la Mobilitat Segura i Sostenible 2021-2030, un pla estratègic que aborda per primera vegada i de manera transversal

la mobilitat segura, sostenible, saludable i intel·ligent, a més de la seguretat viària.

El conseller va manifestar que "un dels principals objectius d'aquest pla d'activitats és afrontar la sinistralitat entre els col·lectius més vulnerables (motoristes, ciclistes i vianants)", que representen més de la meitat de les víctimes mortals al conjunt del país (un 47'4% en zona interurbana i un 69'8% en àmbit urbà). Elena ha remarcat la necessitat de "potenciar la pedagogia i la formació per avançar cap a una mobilitat més segura i conscient".

En la presentació, el director del Servei Català de Trànsit (SCT), Ramon Lamiel, va fer una anàlisi de l'accidentalitat viària aquest 2021, que ha vingut "marcada per la pandèmia i per l'alliberament de peatges a la majoria de les nostres autopistes".

El Programa d'Activitats 2022 recull totes les accions dels diferents Departaments de la Generalitat i les realitzades per altres administracions públiques, així

com les de membres de la CCTSV que pertanyen a la societat civil. Les activitats estan distribuïdes en els 6 eixos estratègics del Pla, com poden ser, la necessitat de repensar l'espai públic; adaptar les polítiques de seguretat viària; crear estratègies sensibilitzadores o desenvolupar espais de cooperació entre els diferents sectors implicats en la mobilitat intel·ligent.

Accions previstes

El Programa d'Activitats 2022 com a concreció del Pla Seguretat Viària 2021-2023 centra part de les accions en els col·lectius vulnerables de la mobilitat. En l'eix sobre el replantejament de l'espai públic cap a una mobilitat més segura i sostenible hi ha diverses activitats destinades als vehicles de mobilitat personal (VMP). Els agents implicats pretenen donar una resposta transversal des de la CCTSV a la necessitat de pacificar aquesta nova forma de desplaçar-se i encaixar-la de manera segura a la circulació

de pobles i ciutats amb els vehicles motoritzats, però sobretot també amb els vianants, com a part més vulnerable i fràgil de la problemàtica.

En aquest sentit el Servei Català de Trànsit té previst redactar un dossier tècnic de recomanacions per a la circulació segura d'aquests vehicles i desenvolupar i potenciar la realització d'activitats formatives per a la sensibilització i formació per a la mobilitat segura dels VMP. A més, l'ajuntament de Barcelona elaborarà un informe d'accidentalitat d'usuaris de patinets elèctrics i el RACC durà a terme el II Baròmetre de VMP a Barcelona amb una visió metropolitana i n'establirà una comparativa amb els resultats del 2021. D'altra banda, la Federació d'Autoescoles de Catalunya també organitzarà cursos de VMP adreçats a usuaris.

En el marc de l'eix d'adaptar les polítiques de seguretat viària a les noves característiques de l'accidentalitat, diferents entitats membres de la Comissió desenvoluparan activitats per

augmentar la seguretat viària dels motoristes, un col·lectiu que no ha registrat en els darrers anys un descens de la sinistralitat.

Una altra de les problemàtiques de la mobilitat actual i sobre la qual els membres de la Comissió consideren important actuar i abordar és la reincidència en les infraccions viàries. En aquest sentit, en el marc de l'eix de crear una estratègia sensibilitzadora i educativa per involucrar tota la societat, l'SCT estudiarà un paquet de mesures per a persones conductores reincidents i multireincidents. Juntament amb la Federació d'Autoescoles de Catalunya es realitzarà un estudi del permís per punts i l'impacte sensibilitzador que tenen els cursos en determinats perfils de conductors reincidents. En aquesta línia, des de l'associació Stop Accidents es desenvoluparan tallers de prevenció d'accidents de trànsit dirigits a persones amb drogodependència i exclusió social.

Presentat el Programa d'Activitats 2022 en la sessió de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària

Cornellá. El carrer Bonestar serà un nou passeig



Una de les obres que es portaran a terme aquest any 2022 a la ciutat serà la remodelació del carrer Bonestar per transformar-lo en un espai exclusiu per a vianants, amb l'objectiu de pacificar-lo i crear una plataforma única, més vegetació i espais de descans. La remodelació afecta al tram comprès entre els carrers Florida i Anoia. Aquest tram es va tancar al trànsit el 2020 arran de la crisi sanitària per oferir més espais per passejar i, dos anys després, aquesta actuació temporal passarà a ser permanent.

Aquesta reforma té una durada prevista de tres mesos i un pressupost de 219.967 euros per part de l'Ajuntament. La voluntat és prioritzar el vianant, oferint espais verds i de lleure a la ciutadania. L'obra consisteix en la construcció d'una plataforma única a tot l'àmbit del projecte i recuperar més de 2.150 metres quadrats per a la població, a més de millorar l'accessibilitat i la confortabilitat de el carrer. Alhora, es millora paisatgísticament l'entorn d'una de les principals vies de connexió a peu entre els barris de la Gavarrà i Centre.

Les obres inclouen també la reorganització de la línia d'aparcament i la col·locació de mobiliari urbà nou. S'ha previst que l'accés a tots tres trams del carrer Bonestar, inclosos en l'àmbit del projecte, sigui de ús exclusiu per a aparcaments privats i, si cal, per a vehicles autoritzats. També s'aprofita l'actuació per a millorar el clavegueram.

Servei de consultes

Durant el temps que durin les obres, l'Ajuntament ha habilitat el correu obresbonestar@aj-cornella.cat per respondre qualsevol consulta que tinguin els veïns i veïnes de la zona sobre el desenvolupament de les actuacions.

Cornellà viu un procés de reurbanització d'alguns espais de la ciutat que s'allargarà durant els propers mesos i que comportarà un canvi significatiu en alguns carrers, que es recuperen per al ús de les persones i per incrementar el verd urbà

Sant Feliu. Continuen les intervencions en l'àmbit del soterrament



Del 19 al 23 d'abril tindran lloc diverses intervencions en l'àmbit de les obres del soterrament, com l'habilitació del doble sentit de circulació al carrer de l'Hospitalet o els talls en les cruïlles del carrer de Constitució amb el carrer de Comerç i amb la carretera de la Sàns. En concret, el dimarts 19 d'abril es tancarà la circulació del carrer de l'Hospitalet per habilitar el doble sentit de circulació en aquest carrer amb l'objectiu de garantir l'accés a l'aparcament soterrat situat a Can Maginàs, com a mesura derivada per l'afectació del tram del carrer de Constitució que connecta amb la carretera de la Sàns. Per pal·liar l'impacte de places d'aparcament que es perden al carrer de l'Hospitalet es farà una reordenació de les places d'aparcament al carrer de Mataró i es canviarà d'estacionament en cordó a bateria per guanyar més places. Entre les intervencions previstes per a la setmana vinent que afectaran el trànsit rodat també hi ha previst els talls en les cruïlles del carrer de Constitució amb el carrer de Comerç i amb la carretera de la Sàns, afectacions que es faran de manera consecutiva i no simultània per garantir un flux de vehicles òptim. Així, els dies 20 i 21 es començaran a construir dues rotondes, a la cruïlla del carrer de Laureà Miró amb Comerç i en la confluència del carrer de Mataró amb la carretera de la Sàns, que permetran ordenar el trànsit i que la circulació al municipi es vegi afectada el mínim possible.

que estarà ubicada a l'alçada de l'actual pas a nivell. L'estructura comptarà amb dues andanes instal·lades a banda i banda del tram del carrer de Constitució, situat entre el passeig de Comte de Vilardaga i riera de la Salut. L'edifici tindrà entrada i sortida per ambdós costats del carrer de Constitució, tot i que aquesta estació no es podrà fer servir com a intercanviador. A més, ADIF instal·larà dos ascensors a banda i banda del pont que travessa la via.

Nova oficina d'informació ciutadana

La darrera actuació a curt i mig termini contemplada en el calendari del soterrament serà l'ampliació en el model d'informació i atenció ciutadana relacionat específicament amb les obres del soterrament. En aquest sentit, en les properes setmanes s'obrirà un punt informatiu i d'atenció ciutadana en què personal d'ADIF atendrà les consultes de les persones que s'hi adrecin, i que estarà situat a la façana darrera del Casal de la Gent Gran.

Noves rutes a peu

Amb el tancament del pont de ferro situat entre els carrers de Jacint Verdaguer i Santiago Rusiñol, la ciutadania pot travessar la via pel carrer de Montejurra i pel pas inferior del carrer de Verge de Montserrat. D'altra banda, està previst que ADIF habiliti a finals d'any una nova connexió a peu entre els carrers de Pi i Margall i Girona.

Estació de tren provisional

Entre els mesos de maig i juny s'iniciarà la construcció de l'estació provisional,

Defunció de Lorenzo Placín, exalcalde d'Esplugues

El passat diumenge, 10 d'abril va morir, als 88 anys, Lorenzo Palacín alcalde d'Esplugues des del 1998 al 2006. Nascut el 1934 a Berlanga del Duero (Sòria), va entrar com a membre del consistori el 1980, l'any següent de les primeres eleccions democràtiques, després de la dimissió del regidor José Alonso Puertas.

El 1983, quan el PSC va obtenir la primera majoria absoluta, va ocupar l'àrea d'Ensenyament, Cultura, Esports i Joventut. Després dels comicis del 1987, va ser nomenat primer tinent d'alcalde, càrrec que va mantenir fins al 1998, quan va rellevar Antoni Pérez a l'alcaldia.

Lorenzo Palacín va guanyar amb el PSC les eleccions del 1999 i el 2003 per majoria absoluta. El 2006 va renunciar al càrrec d'alcalde a favor de Pilar Díaz, l'actual alcaldessa.

De caràcter proper, durant els seus mandats Esplugues va continuar i va iniciar projectes de gran transformació, com ara la urbanització del Torrent d'en Farré o totes les actuacions vinculades al Trambaix. Si bé, l'educació, el foment i la universalització com a foment de la igualtat, va ser una de les seves prioritats.

Des de les pàgines del Llobregat Motor volem expressar el nostre més sentit condol als seus familiars i amics.



¿Cuántos negocios no han funcionado por no tener una buena campaña de marketing?

Llámanos y te diseñamos una a tu medida. ¡Da a conocer tu empresa y anúnciate con nosotros!

LlobregatMotor
619 900 979
info@llobregatmotor.com

Las 7 diferencias



Sudokus

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

Fácil

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

Difícil

Test de conducir



1. ¿Qué aportan a la seguridad vial los sistemas avanzados de ayuda a la conducción

- también conocidos como ADAS?
- a) Disminuyen el tiempo de reacción del conductor.
 - b) Permiten al conductor reducir su nivel de alerta.
 - c) Mejoran notablemente la seguridad activa del vehículo.



2. ¿Cuál es la tasa de alcohol máxima permitida a un conductor novel?

- a) 0,25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado.
- b) 0,3 miligramos de alcohol por litro de aire espirado.
- c) 0,15 miligramos de alcohol por litro de aire espirado.



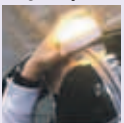
3. Cuando un vehículo accidentado comienza a arder, ¿qué se debe hacer primero?

- a) Apagar el fuego.
- b) Sacar rápidamente a los heridos.
- c) Ir a buscar ayuda.



4. En esta situación, ¿qué debe hacer si va a girar a la izquierda?

- a) Continuar, obedeciendo al semáforo de la derecha.
- b) Detenerse, obedeciendo al semáforo situado a la izquierda.
- c) Sólo detenerse si hay peatones cruzando.



5. ¿Está permitido colocar el dispositivo de preseñalización de peligro alejado del vehículo averiado?

- a) Sí, alejado se podrá apreciar mejor.
- b) Sí, debe estar al menos a 100 metros.
- c) No, se debe colocar en la parte más alta posible del vehículo inmovilizado.



6. Para entrar en una autopista, ¿a qué velocidad debe circular?

- a) A la máxima velocidad permitida en la autopista.
- b) Siempre muy despacio para entrar con seguridad.
- c) A la velocidad adecuada que permita incorporarse con seguridad.

7. ¿Qué es una detención?

- a) La inmovilización del vehículo por necesidades de la circulación.
- b) Una parada por cualquier causa.
- c) Un estacionamiento sin bajarse del vehículo.



8. Esta señal indica peligro por la

proximidad de...

- a) una vía en mal estado.
- b) un badén en la vía.
- c) un resalto en la vía.



10. ¿Tiene alguna obligación cuando su vehículo va a ser adelantado?

- a) Sí, señalizar con el intermitente derecho para indicar que puede realizar la maniobra con seguridad.
- b) No, la responsabilidad es del vehículo que adelanta.
- c) Sí, ceñirse al borde derecho de la calzada para facilitar la maniobra.

Sopa de letras

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

10 pilotos franceses de F1



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

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

Difícil

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

Fácil

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



4ª Cursa de la Copa Catalana de Trial de Nens a Esplugues

nalització. La segona posició del podi va estar per a Enzo Serrano, amb sis penalitzacions, mentre que Nil Ibáñez va fer tercer, amb set penalitzacions.

Farners Fontdevila va dominar de dalt a baix la categoria Aleví. La corredora del Moto Club Vall del Ges va finalitzar la cursa amb un resultat pràcticament impecable. Fontdevila va sumar únicament quatre penalitzacions, setze menys que la segona classificada, Vinyet Estalló. El top tres de la categoria Aleví ho va completar Jan Vila.

Una de les categories que va presentar major dificultat va estar Aleví+8 Elèctrica. Jou Becerra va estar el guanyador amb 44 punts, tres menys que el segon classificat, Jared Ibáñez. El podi ho va completar Llàtzer Cañellas.

Grau Franch va estar el vencedor d'una renyida categoria Aleví+8 Benzina. El pilot del Moto Club Baix Berguedà va convèncer la prova in extremis, gràcies als tres punts de penalització sumats per Pau Giralte a l'última zona que van capgirar la classificació. D'aquesta manera, Grau Franch va pujar fins a la primera posició del podi, amb 14 punts, Pau Giralte va fer segon, amb 15 punts, i Lluç Gómez va completar el top tres amb 18 punts.

Els 36 joves pilots que van prendre part a la cursa van haver de superar unes zones marcades pel desnivell i els obstacles en forma de troncs

Pel que fa a la categoria Base, Otger Martí es va emportar el triomf gràcies a una cursa molt sòlida. El corredor del Moto Club Piera Scan va sumar 20 punts. Gael Hernández va fer segon, amb 24 punts, mentre que Nico Rodríguez va completar les posicions d'honor amb 26 punts.

Finalment, a la categoria Promo, Àlex Pifarré es va imposar a Genís Forns en un final de cursa d'allò més emocionant. Pifarré va vèncer per només un punt de diferència (14 a 15) per sobre de Forns. El top tres de la categoria ho va completar Oriol Garcia, amb 38 punts. Cal destacar, també, la cursa de Marc Esteve, el qual va competir encasellat dins de la categoria Oberta.



El Moto Club Esplugues ha estat l'encarregat d'organitzar la quarta cursa de la temporada de la Copa Catalana de Trial de Nens. "Dia de la Moto Activa"

La prova s'ha dut a terme el passat diumenge, 20 març, al Pont d'Esplugues, un dels escenaris habituals d'aquesta competició.

Els 36 joves pilots que van prendre part a la cursa van haver de superar unes zones marcades pel desnivell i els obstacles en forma de troncs.

Pel que fa als resultats del dia, Quim Estalló, de la categoria Iniciació, va firmar una gran actuació. El pilot del Club Esportiu Trialers Penedès va completar la prova sense cometre cap pe-

Jorge Lorenzo disputará la Porsche Supercup en Imola

La Porsche Supercup se disputará dentro del programa de grandes premios europeos de Fórmula 1, con un calendario de ocho carreras. La prueba inicial se celebrará en el Gran Premio de Emilia-Romagna, en Imola (Italia), el 24 de abril de 2022.

Allí, Jorge Lorenzo, de 34 años, conducirá el coche VIP nº 911 de Porsche Motorsport. Lorenzo también será un participante habitual en la Porsche Carrera Cup italiana. En los entrenamientos previos a la prueba de la Supercup en Imola, se familiarizó con el potente motor de 515 CV (375 kW) del Porsche 911 GT3 Cup.

"Tras el final de mi carrera en MotoGP, echaba de menos la competición, así que busqué algo más seguro que las carreras de motos. El año pasado dis-

puté algunas pruebas virtuales en la versión esports de la Porsche Carrera Cup Italia. Pasar al Porsche 911 GT3 Cup real fue el siguiente paso", dice Lorenzo con un brillo en los ojos, mientras describe su motivación para cambiar de las dos a las cuatro ruedas. "Todavía tengo mucho que aprender, pero estoy deseando participar en la Porsche Carrera Cup Italia y en la Porsche Mobil 1 Supercup".

En pocos días, la Porsche Mobil 1 Supercup iniciará su 30ª temporada como apoyo a la carrera de Fórmula 1 en Imola. "La sesión previa de entrenamientos ha sido un gran preámbulo de la próxima temporada, que una vez más ofrece excelentes valores deportivos. Vuelven los mejores pilotos de los últimos años y se encontrarán con algunos recién llegados realmente rápidos", co-

menta Oliver Schwab, Director de la Porsche Mobil 1 Supercup. "Y también estamos haciendo progresos en términos de sostenibilidad. Además del combustible de base biológica que introducimos en la Supercup en 2021, ahora hemos establecido nuestra propia gestión medioambiental. Esto significa que estamos trabajando aún más para reducir nuestra huella ecológica".

Junto con Jorge Lorenzo, 35 pilotos de 13 países participaron en los dos días de tests de pretemporada en Imola para preparar el inicio de la Supercup, que vuelve a llevar al Porsche 911 GT3 Cup al Autódromo Enzo e Dino Ferrari. Además del nuevo piloto Porsche Júnior, Laurin Heinrich (Alemania/SSR Huber Racing), otros dos destacan especialmente en la parrilla: el holandés Larry ten Voorde (Team GP Elite) y el

alemán Michael Ammermüller (SSR Huber Racing).

Como campeón de 2020 y 2021, Ten Voorde intentará conseguir su tercer título consecutivo. "La competencia en la parrilla es extremadamente fuerte. El hecho de que regrese un tricampeón como Michael Ammermüller habla en favor de la Supercup y hace que las cosas sean aún más interesantes para mí", explica el piloto holandés de 25 años.

Michael Ammermüller consiguió un triplete de títulos durante las temporadas 2017 a 2019 de la Porsche Mobil 1 Supercup. Durante los dos últimos años, el bávaro de 36 años ha disputado el ADAC GT Masters, donde se hizo con el título en 2020 con el Porsche 911 GT3 R. "La Supercup es simplemente un campeonato fantástico. Lo mejor es que todo el



Jorge Lorenzo participará con un Porsche 911 GT3 Cup

mundo conduce coches técnicamente idénticos. El Porsche 911 GT3 Cup de la generación 992 es nuevo para mí. Espero poder ponerme al día rápidamente con la ventaja de experiencia que tienen los demás", afirma Ammermüller.

Fabricación Propia

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

Carrer Catalans, 8 Local 1 · Cornellà
664 713 963 • www.marosports.es

Disfruta de nuestros chivitos, milanesas, nachos caseros, hamburguesas, sartenes y nuestro coulant de dulce de leche.

@caracecornella

C.Rubio i Ors 268
 Cornellà
 Telef. 93.140.57.89

CLASIFICADOS

Llobregat**Motor**

BUSCO TRABAJO

Dependiente con mucha experiencia

• Panadería • Cafetería • Restaurante

Incorporación inmediata

📞 639 486 730

Fabricación Propia
ROPA DE MOTO

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

MARO
Carrer Catalans, 8 Local 1
Cornellà 📞 664 713 963
www.marosports.es

Llobregat**Motor**

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

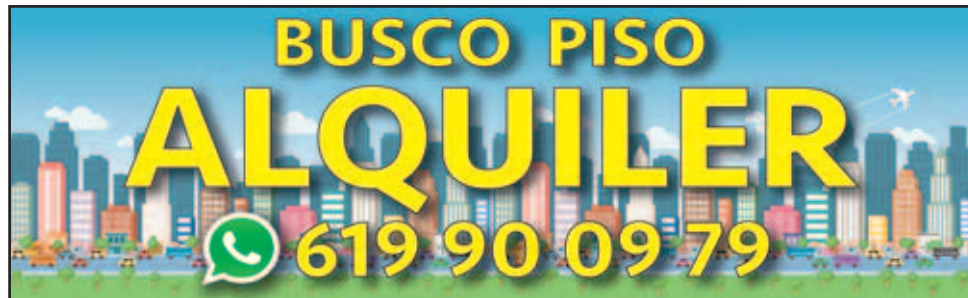


Este anuncio está reservado para usted.
Consultar precios
Tel. 619 90 09 79

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



BUSCO PISO
ALQUILER
📞 619 90 09 79



BAR EN VENTA
EN CORNELLÀ. 55 M2.
TEL: 672 738 051



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



Café & RESTAURANTE
caracé
ARTESANALES
HAMBURGUESAS Y CHIVITOS

Disfruta de nuestros chivitos, milanesas, nachos caseros, hamburguesas, sartenes y nuestro coulant de dulce de leche

📍 📱 📺
@caracecornella
C.Rubio i Ors 268 • Cornellà • Tel. 93.140.57.89



Llobregat**Motor**

visita nuestra web



www.llobregatmotor.com

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

Rimac Nevera, el superdeportivo eléctrico



El Rimac Nevera es un automóvil superdeportivo eléctrico biplaza de dos puertas diédricas, producido por el fabricante croata Rimac Automobili. Fue presentado con el nombre provisional Rimac C. Two en el Salón del Automóvil de Ginebra de 2018. La versión final de producción con el nombre Rimac Nevera, fue presentada en junio de 2021.

Tiene unas dimensiones de 4750 mm (187 pulgadas) de largo, 1986 mm (78,2 pulgadas) de ancho, 1208 mm (47,6 pulgadas) de altura y una batalla de 2745 mm (108,1 pulgadas). Su masa es de 2150 kg (4740 libras). Su carrocería y chasis son de un monocasco de fibra de carbono con elementos de aluminio.

El chasis del Nevera ha sido diseñado para dar cabida al paquete de baterías, capaz de soportar una rigidez torsional de 70 000 N·m (51 629 lb·pie) por grado.

Ha mejorado la aerodinámica en un 34% de eficiencia con respecto al concepto, gracias a pequeñas modificaciones en el capó, difusores, splitters y radiadores que mejoran la carga aerodinámica y el flujo del aire, la cual puede configurarse en modos Low Drag y High Downforce; con el primero es posible bajar el coeficiente de arrastre hasta los 0,30 Cd; y con el segundo se obtiene una ganancia de 326%. La refrigeración también ha mejorado, gracias a las mejoras en el rediseño de los canales de enfriamiento, que conducen el aire hacia el sistema de frenos y todo el tren motriz. Tiene siete modos de conducción, cinco de los cuales son predefinidos: Sport, Drift, Comfort, Range y Track. Los dos modos restantes son per-

Su carrocería y chasis son de un monocasco de fibra de carbono con elementos de aluminio

sonalizables para que se pueda adaptar a los parámetros del coche, según el gusto del conductor

Utiliza la misma plataforma que el Pininfarina Battista, un superdeportivo y primer modelo que comercializará Pininfarina bajo su propia marca, que será desarrollado en colaboración con Rimac, es decir, será su "primo", del cual en un principio también se fabricarán un total de 150 unidades.

Planta motriz

Equipa una planta motriz de cuatro motores de imanes permanentes síncronos de corriente continua (CC) con carcasa de aluminio de 12000 rpm. Estos motores son independientes y están montados en la superficie con manga de carbono, los cuales se distribuyen en dos delanteros de 220 kW (299 CV; 295 HP) y 280 N·m (207 lb·pie) con corriente de fase de 450 brazos de 800 V cada uno; mientras que los traseros son de 480 kW (653 CV; 644 HP) de potencia y 900 N·m (664 lb·pie) con corriente de fase de 1000 brazos también de 800 V cada uno, aunque la potencia total combinada del sistema se ha limitado a 1408 kW (1914 CV; 1888 HP), por lo que su relación potencia a peso es de 982



Logra una aceleración 0 a 300 km/h (186 mph) en menos de 15 segundos

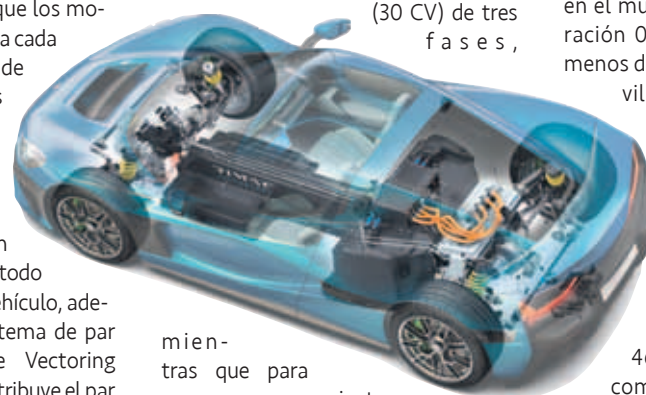
CV/tonelada, con una distribución de peso de 48% delante y 52% detrás. Su par motor máximo es de 2360 N·m (1741 lb·pie), mientras que en rueda es de 13 430 N·m (9905 lb·pie). Todo el sistema está refrigerado por una mezcla compuesta por agua y etilenglicol.

Forman un par de conjuntos de dos motores simétricos cada uno, donde los delanteros están acoplados a cada rueda delantera por medio de dos cajas de engranajes independientes de una sola velocidad, mientras que los motores traseros se conectan a cada rueda trasera por medio de dobles cajas de cambios con embrague de carbono de una sola velocidad y dos cajas de cambios montadas entre los motores. Esta configuración permite aprovechar mejor todo el par del que dispone el vehículo, además de contar con el sistema de par vectorial Wheel Torque Vectoring System (R-AWTV), que distribuye el par motor a cada rueda individualmente para que el control del vehículo se adapte a las condiciones de conducción. Dicho control puede ser ajustado por el conductor. Por lo anterior, tiene tracción en las cuatro ruedas con par vectorial controlado mediante software,

incluyendo control de tracción integrado con un sistema de control de estabilidad (ESC) y ABS.7

Baterías

El sistema de almacenamiento es mediante un paquete de baterías del tipo Li-NiMnCoO₂, cuya capacidad total es de 120 kWh (432 MJ). Es capaz de dar picos de 1400 kW (1903 CV; 1877 HP) de potencia durante las aceleraciones. Están refrigeradas por líquido con siete sistemas independientes, con todos de ventiladores y bombas trabajando a 48 V con 6960 celdas, cuyo factor de formato es del tipo cilíndrico de 21700. Su voltaje es de 730 V en CC y para su recarga en corriente alterna, dispone de un cargador interno de 22 kW (30 CV) de tres fases,



mientras que para una recarga en corriente continua (CC), el sistema admite hasta 250 kW (340 CV; 335 HP) de potencia. Para una carga rápida, necesita una combinación de corriente continua de 500 kW (680 CV; 671 HP), que le tomaría 22 minutos para alcanzar hasta un 80%.7

Mecánica

La suspensión trasera y delantera es de doble horquilla con dobles brazos "A" tipo varilla de empuje ("pushrod") y amortiguadores ajustables en altura activa electrónicamente.

Los frenos delanteros y traseros son de discos ventilados cerámicos de 390 x 36 mm (15,4 x 1,4 pulgadas) de diámetro, con pinzas (cálipers) de 6 pistones.

Calza llantas de medidas 275/35 R20 pulgadas (50,8 cm) delante y 315/35 R20 pulgadas (50,8 cm) detrás, con neumáticos Michelin Pilot Sport 4S.

Prestaciones

Es uno de los pocos superdeportivos en el mundo que lo logra una aceleración 0 a 300 km/h (186 mph) en menos de 15 segundos. Es el automóvil deportivo eléctrico más veloz del mundo actualmente en el mercado, cuya velocidad máxima está limitada electrónicamente a 412 km/h (256 mph) aunque según palabras de Mate Rimac, sin esa limitación alcanzaría los 463 km/h (288 mph), pero comprometería la durabilidad a largo plazo de las baterías, las cuales proporcionan una autonomía de 650 km (404 millas) en el ciclo NEDC y de 550 km (342 millas) en el ciclo WLTP, basado en una prueba preliminar y simulaciones, sujetas a una prueba final.



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

sanju

des de 1967

rètols

Retolació i vinils

www.san-ju.com

CRISIS DE **UCRANIA**



UCRANIA © EMIN OZMEN / MAGNUM PHOTOS



Dona al Fondo de Emergencias
para que podamos actuar
en esta crisis y responder
a futuras urgencias

