

NO
A LA GUERRA

www.llobregatmotor.com

Llobregat Motor

173
octubre
2022



MERIDIANA RENT A CAR ALQUILER DE VEHÍCULOS

Un vehículo para cada ocasión: Turismos, Familiares, Comerciales

la movilidad de confianza

Encuentrenos en: Rambla Marina, 371 • Hospitalet de Ll. 93 510 53 53 meridianarentacar.com

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

Viritech Apricale 2024



*el primer hiperdeportivo
de hidrógeno*

(más información en pág. 16)

Somos tu
familia
más lejana

No tenemos tus mismos apellidos. Pero si lo que te mueve es salvar vidas y ayudar a los demás, somos parte de la misma familia. Incluye a Médicos Sin Fronteras en tu testamento para seguir siempre a nuestro lado.

Infórmate sobre el testamento solidario.
Contacta con Maite Alzueta:



900 494 275
herencias@msf.org

MEDICOS SIN FRONTERAS

Tufamiliamaslejana.org



LlobregatMotor

para anunciarse

619 900 979

www.llobregatmotor.com



**BAR EN VENTA
EN CORNELLÁ. 55 M².
TEL: 672 738 051**

Limpiamos tu coche a domicilio



644 67 01 43 plazy

Usa el cupón LLOBMOT y llévate un 30% descuento
www.plazy.eco

Matrículas del Mundo

JAPÓN



Se reparten según los centímetros cúbicos de cada vehículo. Los de menos de 2.000 cc reciben placas de serie 5, mientras que los vehículos con más de 2.000 cc reciben placas de serie 3, indicadas con un '5' o un '3' en la parte superior. Las placas de los camiones llevan la serie 1, los autobuses la 2 y los 'keicars' -vehículos muy pequeños adecuados a las estrechas calles japonesas-, la 4.

Las placas no se pueden retirar hasta del vehículo hasta que se lleva al desguace. Desde el 1 de noviembre de 1970, los conductores pueden pedir placas con números verdes iluminados para sus vehículos. Desde 2010, también se pueden pedir en azul. En la numeración, cuando hay algún cero a la izquierda es reemplazado por un punto centrado.

ALEMANIA



Las matrículas de Alemania son blancas con caracteres y borde negros. Constan de una a tres letras que identifican el distrito donde está registrado el vehículo, una o dos letras de serie y entre uno y cuatro números (no se representan los ceros a la izquierda). Entre las letras de la ciudad y las de serie está el escudo del estado federado (Bundesland) y un círculo de color, con los doce meses del año, que indica la próxima revisión técnica. El color de este círculo cambia según el año. El tamaño de la matrícula no es fijo. El ancho puede ser ajustado según la cantidad de caracteres. La altura, si bien mayoritariamente corresponde a una línea, puede aumentarse para distribuir los caracteres en dos líneas, disminuyendo así el ancho necesario. La placa de matrícula es propiedad de la administración, de modo que cuando el vehículo va al desguace, la numeración se asigna a otro.

Agenda

F1 GP ESTADOS UNIDOS 23 OCTUBRE

MOTO GP MALASIA SEPANG INTERNATIONAL CIRCUIT 23 OCTUBRE

F1 GP DE MEXICO 30 OCTUBRE

MOTO GP COM.VALENCIANA CIRCUIT RICARDO TORMO 6 NOVIEMBRE
(FINAL CAMPEONATO)

WRC JAPON 11-13 NOVIEMBRE (FINAL CAPEONATO)

F1 GP DE BRASIL 13 NOVIEMBRE

F1 GP DE ABU DHABI 20 NOVIEMBRE (FINAL CAMPEONATO)

57è. Ral·li RACC Catalunya Costa Daurada 20 AL 23 OCTUBRE

FCM Campionat de Catalunya de Motocròs Femení a Amposta 23 OCTUBRE

FCM Copa Catalana de Promovelocitat a Zuera 23 OCTUBRE

FCM Campionat de Catalunya de Motocròs-Nens i Femení a Amposta

23 OCTUBRE

FCM Trofeu Català de Resistència Ciclomotors a l'Ametlla-3 Hores

23 OCTUBRE

FCM Copa Catalana de Trial de Clàssiques al Penedès 23 OCTUBRE

FCM Copa Catalana de Resistència Clàssiques Asfalt a Calafat 29 OCTUBRE

FCM Campionat de Catalunya d'Enduro a Calders 30 OCTUBRE

FCM Campionat de Catalunya de Trial Open a Castellolí 30 OCTUBRE

FCM Copa Catalana de Motocròs Elèctric al Guaja Motor Camp-2

13 NOVIEMBRE

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.



Editorial

Mitos

BSA, C-10, 250CC, 1927

BSA era en sus orígenes una fábrica de fusiles (Birmingham Small Arms) que a partir de 1905 comenzó a producir motocicletas conservando en su emblema el símbolo de las armas. El primer modelo que la marca fabricó en serie data de 1910 y ya tenía el depósito de gasolina pintado en verde y crema, colores característicos de la firma que la hicieron familiar en el transcurso de los siguientes años.



Durante la primera guerra mundial, BSA detuvo la fabricación de motocicletas para dedicarse exclusivamente a la producción de material bélico: fusiles, cañones, bicicletas plegables para el ejército, partes y accesorios para aeroplanos,... Así que no fue hasta la década de los años '20 cuando realmente empezó a construir gran variedad de modelos.

En el año 1927, aparece el modelo C-10, con el mismo motor y chasis que su predecesora la conocida como "round tank" (depósito redondo) o "chocolatera" aunque con algunas mejoras importantes, como la incorporación de frenos de tambor en ambas ruedas y el cambio de marchas de tres velocidades. El depósito de combustible sigue situado bajo el tubo central del chasis, aunque recupera la forma rectangular típica de las motos de su época. El modelo C-10 obtuvo también gran aceptación en el mercado, manteniendo el éxito de ventas de la mítica chocolatera.

Ficha técnica

- Motor BSA monocilíndrico de 250cc, 4 tiempos, válvulas laterales, 63X80mm, con pistón de aluminio
- Carburador AMAC, de diámetro 24m/m.
- Encendido por magneto marca E.I.C con avance variable, controlado desde el manillar y accionado por cadena en cárter cerrado.
- Engrase con bomba mecánica exterior y graduable, alimentada desde el depósito y otra bomba manual incluida en el propio depósito.
- Embrague seco controlado desde el manillar.
- Ruedas de 24 x 2 1/4
- Transmisiones primaria y secundaria por cadena seca.
- Cambio de marchas marca BSA de tres velocidades con mando a la mano.
- Caballetes de sujeción delantero y trasero.

Fotos y texto: Museo Moto Bassella



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



30 de octubre de 1906. Nació Emilio Giuseppe Farina, piloto de Fórmula 1 y el primer campeón mundial de la categoría.

11 de octubre de 1959. Nació Wayne Gardner. Fue un piloto de motociclismo que sobresalió a finales de los 80 y principios de los 90 corriendo para el equipo oficial de Honda con el que consiguió ser campeón del mundo en 1987.

23 de octubre de 1960. Nació Wayne Rainey. Fue uno de los pilotos de motociclismo más exitosos de EE. UU. durante los años 1980 y principio de los años 1990. Después de un breve periodo en la categoría de 250 cc en 1984 empezó a competir en la categoría de 500 cc en 1988. Al siguiente año quedó tercero del campeonato. Desde 1990 a 1992 consiguió tres campeonatos mundiales consecutivos en 500 cc.

17 de Octubre de 1979. Nació el piloto finlandés Kimi-Matias Räikkönen. Fue dos veces subcampeón del mundo de Fórmula 1 (2003 y 2005, con McLaren); y ganó el Mundial 2007, ya como piloto de Ferrari, su último equipo de Fórmula 1

17 de Octubre de 1989 Alex Crivillé vence en Australia y gana su primer GP de 125 cc.

25 de Octubre de 1995. Carlos Sainz y Luis Moya, a los mando de un Subaru Impreza, ganan el 31º Rally España Catalunya-Costa Brava

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

Edita

ARACAT PUBLICIDAD

08940 Cornellà de Llobregat
(Barcelona)

Tels. 619 900 979

alberto@llobregatmotor.com

Depósito. Legal: B-12127-2012

La producción de vehículos logra una leve recuperación en julio y agosto



Durante los ocho primeros meses de 2022, la producción de vehículos ha disminuido un 1% en comparación con el mismo periodo del año anterior alcanzando un total de 1.399.262 unidades en el conjunto del año.

Aunque estos datos reflejan un moderado crecimiento ocasionado por la mejora en el aprovisionamiento de materiales y la capacidad de adaptación de las fábricas a la disposición de componentes, el sector continúa afectado por la crisis de los microchips y materias primas. Los anuncios recientes de nuevas paradas de producción indican que hay que esperar a la evolución en los próximos meses para poder afirmar que la recuperación se confirma.

En el mes de julio se fabricaron un total de 152.351 unidades, que supone un aumento del 8,3% respecto del mismo mes de 2021. Por su parte, el mes de agosto también registra datos positivos, con un aumento del 65,6% en comparación con 2021, sumando un total de 111.824 unidades producidas en este mes.

Por tipo de vehículo, la fabricación de turismos y todoterrenos, en comparación con el mismo periodo de 2021, ha aumentado un 10,3%, en el mes de julio, con 116.752 unidades, y un 83% en el mes de agosto, con 94.915 unidades. De igual manera, la producción de vehículos comerciales e industriales registra

datos positivos tanto en el mes de julio (2,3%), con 35.599 unidades, como en el mes de agosto (8,1%), con 16.909 unidades.

EXPORTACIONES

En los ocho primeros meses de 2022, las exportaciones han registrado un leve descenso del -1,8% en comparación con 2021. Hasta el mes de agosto, se han exportado un total de 1.195.717 unidades.

En concreto, durante el mes de julio se enviaron 131.397 vehículos fuera de nuestras fronteras, que supone un aumento en el ritmo de exportación del 10,9% frente a 2021. Por su parte, el mes de agosto mantiene la tendencia, con un total de 108.957 vehículos exportados, que representa un crecimiento del 72% respecto al mismo periodo del año anterior.

Si bien es cierto que las cifras comienzan a experimentar una leve recuperación, el sector sigue condicionado por los problemas en las cadenas de producción y la incertidumbre en los principales mercados europeos por las altas tasas de inflación y coyuntura económica incierta. En concreto, durante el mes de julio las exportaciones a Europa han supuesto el 69,1% del total de las unidades enviadas fuera de las fronteras de España, tras registrar un aumento del 6,3% en el volumen de entregas respecto al mismo mes del

año anterior. Respecto al mes de agosto, las exportaciones a los principales mercados europeos se han situado en el 67,5 % de las entregas totales.

Durante el mes de julio, los principales mercados europeos como Alemania, Reino Unido, Francia, Italia y Turquía experimentan aumentos en el pedido de vehículos de fabricación nacional, siendo especialmente notable el caso de Turquía (+102,9%). En el mes de agosto también se observan notables crecimientos, a destacar el caso de Reino Unido o Italia que duplican sus pedidos respecto al mismo mes del año anterior.

PRODUCCIÓN POR FUENTES DE ENERGÍA

En el mes de julio, la producción de vehículos de cero y bajas emisiones (vehículos eléctricos, híbridos enchufables, híbridos convencionales, gas natural y GLP) experimenta un aumento con respecto al mismo periodo del año anterior del 5,3% con un total de 22.685 unidades. Un ritmo que se ha mantenido en agosto, con un aumento del 61,7%, acumulando hasta 14.928 unidades.

En el último mes, este tipo de vehículos representan el 13,4% de la cuota de producción total de vehículos en España. En concreto, la principal fabricación co-

rresponde a los vehículos electrificados, que alcanzan el 12,8% de cuota en el mes de julio, con 19.464 unidades, y el 11,8% en el mes de agosto, con 13.181 unidades fabricadas en este mes. Hasta el octavo mes del año, los vehículos electrificados, híbridos y de gas suponen el 13% de vehículos fabricados con un total de 182.436 unidades.

En cuanto a la producción de vehículos electrificados, en los ocho primeros meses del año acumulan el 11,4% de la producción total de vehículos, con un total de 159.843 unidades, un 22,9% más que el mismo periodo del año anterior. Por tipo, los híbridos enchufables suman un total de 88.606 unidades, con un aumento de la producción de un 5,3% en comparación con 2021. Por su parte, los eléctricos puros, hasta el octavo mes acumulan 71.237 unidades, de las que 53.844 son de turismos, con un crecimiento del 55,4% en comparación con el mismo periodo de 2021.

"En los últimos meses se ha mostrado una mejoría en el ritmo de producción y exportación, es una buena noticia, pero todavía es pronto para poder hablar de una recuperación. Los diferentes factores que nos han estado condicionando a lo largo de este año, como es la crisis de los microchips o las tensiones geopolíticas, se mantienen a día de hoy, y van a seguir afectando la evolución de la actividad. Si bien seguimos tra-

El acumulado anual registra una caída del -1%, una producción todavía marcada por la escasez de microchips y la incertidumbre derivada del conflicto en Ucrania

jando para recuperarnos del impacto de la pandemia y de la crisis de los microchips, todavía tendremos que esperar hasta el primer semestre de 2023 para determinar una recuperación plena de la industria. Para ello, es necesario profundizar en políticas industriales dirigidas al sector, políticas fiscales y de infraestructuras que aceleren el mercado y, por supuesto, ratificar un modelo de movilidad nacional que apueste por el vehículo privado limpio como una opción más para los ciudadanos y no lo penalice. Solo así podremos seguir favoreciendo la transformación y recuperación de una industria que representa el 10% del PIB de nuestro país y da empleo a cerca de 2 millones de personas," destacó José López-Tafall, director general de ANFAC.

¿No tienes dinero ahorrado para poder comprar una vivienda?

Te conseguimos el 100% de la hipoteca

Llámanos sin compromiso

690 292 875

DUPLOCAPITAL
Gestoria financiera e hipotecaria



TMB engega una prova pilot per recarregar vehicles elèctrics de mobilitat personal amb energia recuperada del metro

El projecte, anomenat Metrolinera, neix a partir del repte de TMBInnova "Estació del futur", que va permetre a diferents grups d'empleats de TMB reimaginar aquests espais a partir de quatre eixos: l'oci, la connectivitat, el confort i la interacció de les persones usuàries.

Transports Metropolitans de Barcelona ha engegat avui una prova pilot a l'estació de Ciutadella-Vila Olímpica, consistent en 9 armariets modulars que han de permetre als usuaris recarregar els seus vehicles elèctrics de mobilitat personal amb energia recuperada del metro. Aquests armariets són de l'empresa MyLock i estan situats a l'accés Zoo, que dona accés a les andanes d'aquesta estació de la línia 4 del metro de Barcelona.

Així, l'ús eficient de l'energia i dels recursos generats pel mateix metro, seran els protagonistes d'aquesta instal·lació que dona resposta a la demanda provocada per l'increment de vehicles de mobilitat personal, que en els darrers temps s'han fet un lloc entre els ciutadans. Els armariets serviran com a punt de recàrrega de les bateries, gràcies a la recuperació d'energia generada amb la frenada dels propis convois del metro.

La presidenta de TMB, Laia Bonet ha explicat durant l'inici de la prova pilot que "és una mostra més de l'aposta per l'autoconsum, la recuperació i reutilització d'energia sobrant que es perd en l'activitat pròpia del servei"

servei", un dels punts importants del Pla d'Eficiència Energètica i Estalvi de metro i bus que la companya va presentar la passada setmana. Per la presidenta de TMB, el servei permetrà aglutinar les necessitats de mobilitat de la ciutadania "integrant el servei de transport públic en els desplaçaments d'aquelles persones que combinen en els seus trajectes diaris, els productes de mobilitat personal, com els patinetes elèctrics, i el mateix metro".

Laia Bonet, a més, ha destacat el fet que el projecte hagi sorgit a partir de la idea d'un repte dirigit als empleats de la mateixa empresa i que això "afegeix valor afegit a un projecte pensat, creat i desenvolupat a partir del talent propi"



Fase de proves

El servei, que serà de pagament, comença ara una fase de proves inicial que permetrà als estudiants de la Universitat Pompeu Fabra —edifici que es troba al costat de l'estació de Ciutadella-Vila Olímpica— testar-lo de manera gratuita. El públic general, per la seva banda, també podrà accedir al servei, en aquest cas amb un descompte del 50%. A partir del 24 d'octubre, finalitzaran les promocions per testar el servei i els usuaris hi podran accedir abonant la seva tarifa completa, tot i que els membres del club JoTMBÉ continua-

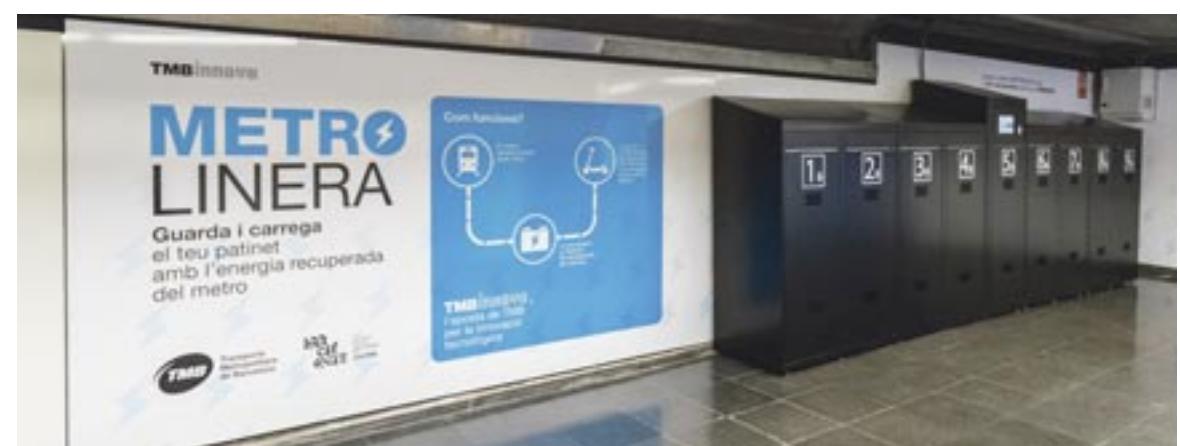
ran gaudint de la promoció al 50%.

Repte "Estació del futur"

Aquesta iniciativa neix a partir d'un repte d'intraprenedoria que TMBInnova va llençar entre els seus empleats. Sota el lema "Estació del futur", es va fer una crida perquè diferents equips de treballadors donessin resposta a la integració de l'oci, la connectivitat, el confort i la interacció a les estacions de metro, per tal de millorar l'experiència dels milers d'usuaris diaris del servei.

Un equip, format pel Jordi Reig, el Jose Miguel López, el José Antonio Jiménez Gálvez i el Fernando José González, tots quatre treballadors de l'àrea de metro, van presentar el que van decidir anomenar "Metrolinera", projecte que es va vertebrar dintre de l'eix connectivitat i que es va alçar com a guanyador.

El projecte, fet ara realitat, és una mostra més de l'impuls de TMB de cara als projectes de reaprofitament i estalvi de l'energia, i de l'ús eficient, innovador i responsable amb el medi ambient.



PiRètols
Retolació i impressió digital
www.piretols.com

747 41 30 72



Gaudir i
protegir

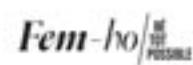
L'equilibri
perfecte

A la natura, els actes
incívics no hi caben.

Descobreix l'equilibri entre gaudir i protegir a
espaisnaturals.cat



Diputació
Barcelona



FESVIAL alerta sobre el preocupante aumento de los siniestros de tráfico durante este verano

Durante los meses de julio y agosto de este año, 225 personas fallecieron en siniestros viales en las carreteras españolas. Son 10 víctimas mortales más (+4,65 %) que en 2019, año de referencia estadístico, mientras que los desplazamientos aumentaron un 2,42 % (+2,2 millones) respecto al último verano pre pandémico.

Estos datos de siniestralidad vial y la cifra de víctimas mortales aportados por el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, y la Dirección General de Tráfico, confirman el preocupante incremento de los siniestros viales con víctimas en lo que llevamos de año, respecto a años anteriores.

Del 1 enero al 15 de septiembre de 2022, solo en las vías interurbanas (no están computados las víctimas en los núcleos urbanos), han fallecido 797 personas en las 24 horas posteriores al siniestro, lo que representa un 14% más que en 2021 y un 5% más que en 2019.

Luis Montoro, Catedrático de Seguridad Vial y presidente de honor de FESVIAL señala que "desde la Fundación Española para la Seguridad Vial valoramos positivamente los logros obtenidos en seguridad vial en España desde 1990. Pero a la vista de los últimos datos, hay que subrayar nuestra

Los fallecidos por siniestros de tráfico aumentan un 6% respecto de 2019 y estarían relacionados con los efectos del Covid-19

preocupación de que podamos sufrir un retroceso y entrar en una etapa de incremento de las víctimas viales, con el demoledor efecto que ello tiene desde el punto de vista social, personal, laboral, sanitario o económico".

Según el doctor Montoro, "las causas de esta situación son muchas. Algunas de ellas tienen que ver con los efectos derivados de la pandemia. Las sociedades y las personas conducen como viven y esto debería explicarse más a los conductores, formarlos mejor y tenerlo más en cuenta en las medidas preventivas".

"Los efectos de la pandemia también afectan y agravan la siniestralidad vial"

"Se están registrando salidas masivas y rápidas los fines de semana, en los puentes y en las vacaciones, debido a que se quiere aprovechar más el tiempo perdido durante la pandemia, lo que, según los datos, está motivando que se circule a mayor velocidad de la adecuada y recomendada. A su vez, los conductores reconocen que están más alterados y agresivos al volante, duermen peor y no descansan lo suficiente, y la preocupación por la situación económica y el panorama internacional propicia que aumenten las distracciones, imprudencias y siniestros" apunta Luis Montoro.

En opinión del Catedrático de Seguridad Vial, "los datos de diversos estudios dejan claro también que se está produciendo en España un fuerte incremento del consumo de ansiolíticos, antidepresivos o hipnóticos (casi 100 dosis diarias por cada 1.000 habitantes). Igualmente, en los últimos años se consume mucho más alcohol y más drogas, algo que se comprueba claramente en los controles que se realizan en las carreteras.

Es bien sabido que los psicótropos, el alcohol y las drogas tienen un grave impacto directo en la siniestralidad".

"La situación económica de los últimos años está repercutiendo en un menor mantenimiento de las infraestructuras, algo que se está acusando más, por ejemplo, en las autopistas que han pasado a ser gratuitas. Esta incertidumbre económica también hace que los consumidores se decanten más por la compra de vehículos usados, que están superando en mucho a las ventas de nuevos. Esto genera unos efectos demoledores sobre las emisiones, la contaminación, el consumo de carburante y, especialmente, la siniestralidad. Si sufrimos un siniestro de tráfico, comparado con vehículos de menos de 5 años de antigüedad, el riesgo de muerte o lesiones graves, es el doble en coches de 10 a 14 años, y se triplica



si el siniestro ocurre con turismos de 15 a 19 años. El Gobierno debería actuar más en este tema" apunta Luis Montoro.

Otro asunto importante a tener en cuenta como causa de la siniestralidad, es el bajo mantenimiento de los vehículos, que se revisan y reparan menos que nunca. "Esto coincide con otro dato alarmante: el absentismo en las ITV, que tradicionalmente es de un 20%, supera en la actualidad el 40% de conductores que no realizan la preventiva inspección técnica de sus vehículos, lo que redonda en incrementar la posibilidad de tener un siniestro por causas técnicas o mecánicas, "penalizando" injustamente a los vehículos implicados que cumplen con su obligación", indica el catedrático de seguridad vial.

Otro dato que revela la irresponsabilidad de algunos conductores es la del incremento del número de vehículos que circulan sin seguro, que estaría por encima de los tres millones. Es decir, unos cuatro de cada diez vehículos con los que compartimos las vías no tienen la ITV en vigor, y casi dos de cada diez circulan sin ningún tipo de seguro, alertan desde FESVIAL.

De los datos de víctimas viales que aporta la DGT, desde FESVIAL destacan dos especialmente preocupan-

tes, por su importancia y por el hecho de que se repitan de manera constante: las salidas de vía y el no uso del cinturón de seguridad.

Los siniestros por salida de la vía, que son la causa del 40%-45% de las muertes y, según el Catedrático Montoro, "este tipo de incidencia se debe básicamente a las distracciones por el uso del teléfono móvil y/o la velocidad excesiva o inadecuada. Actuando sobre estos dos factores de riesgo se podrían evitar alrededor del 50% de los fallecidos. La actuación tendría que pasar especialmente por una mayor formación, ya que España es uno de los pocos países europeos sin formación obligatoria para obtener un carné de conducir, y también realizar un mayor control de la velocidad. En España hay un radar por cada 32.000 personas, mientras que la media europea está en cada 6.000".

Según un reciente estudio, un millón de automovilistas españoles confiesa que ha llegado a circular por encima de los 200 km/h en vía interurbana y otros 2,4 millones reconocen que lo han hecho a más de 100 km/h en ciudad.

El otro dato sorprendente que preocupa al doctor Montoro "es que más de un 20% de los muertos en turismos y furgonetas no llevaban puesto

Las víctimas mortales de enero a septiembre se han incrementado en las carreteras un 15% con respecto a 2021

el cinturón de seguridad en el momento del siniestro. Este hecho -que se repite año tras año- es muy preocupante porque el cinturón evita el 50-60% de las muertes y según la Organización Mundial de la Salud, es un invento comparable a la vacuna". Finalmente, FESVIAL destaca otro dato para la reflexión: los delitos de tráfico suponen un tercio de las condenas penales en España, en concreto el 34 %. En 2021 estos delitos viales se incrementaron hasta tal punto, que acumularon la cifra más alta desde hace una década. Ante esta situación de repunte de la inseguridad vial, desde FESVIAL reclaman medidas urgentes para frenar los siniestros de tráfico y piden que -pese a los diversos problemas existentes en la actualidad- la seguridad vial no pase a un segundo plano y siga estando en la agenda de actuaciones de las administraciones.

Fuente: FESVIAL



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

Se endurecen las infracciones de tráfico con la llegada de la “ley ciclista”

Los expertos la llaman ‘ley ciclista’, pero en realidad es una reforma del Código Penal. Su origen, una campaña emprendida por una mujer que perdió a su marido en 2015 víctima de un arrollamiento por un camión cuyo conductor se dio a la fuga y no tuvo que afrontar inicialmente ningún proceso penal. En 2019, se introdujo una modificación en el Código Penal que castigaba con hasta cuatro años de cárcel la omisión de socorro en la carretera.

La verdadera revolución de la norma llega este jueves con la entrada en vigor de la modificación del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Desde hoy, todas las imprudencias al volante que acarreen pérdidas de vida o graves lesiones, serán consideradas delito y, por lo tanto, serán juzgadas por vía penal. De este modo, la nueva norma corrige la indefensión en la que se han encontrado peatones o ciclistas, víctimas de accidentes de tráfico, o atropellos cuando, pese a existir «indicios de imprudencia graves», se archiva la causa porque los tribunales los consideran «leves» y, por tanto, carentes de responsabilidad penal, aplicando los resquicios que deja la ley en su inter-



pretación. La modificación, entre otras cuestiones, elimina la posibilidad de que el juez o el tribunal pueda subjetivamente apreciar la inexistencia de delito.

Del mismo modo, establece la obligatoriedad de la elaboración de atestado policial y su remisión a la autoridad judicial en los accidentes viales con resultado de lesión o muerte, de modo que el juez «siempre

pre disponga del mismo para la valoración de la posible comisión de los delitos de lesiones u homicidio por imprudencia menos grave derivados de infracción grave de tráfico».

Además, el apartado 1 del artículo 85 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, establecerá que «cuando en un procedimiento sancionador se ponga de manifiesto un hecho que ofrezca indicios de delito

perseguible de oficio, la autoridad administrativa lo pondrá en conocimiento del Ministerio Fiscal, por si procede el ejercicio de la acción penal, y acordará la suspensión de las actuaciones».

«En todo caso, cuando se produzca un accidente de tráfico con resultado de lesión o muerte, la autoridad administrativa lo pondrá en conocimiento de la autoridad judicial, acompañando la

modificación de Código Penal que refuerza la protección a las víctimas de accidente de tráfico entra en vigor este jueves tras su publicación en el Boletín Oficial del Estado (BOE)

comunicación del oportuno atestado», añade el citado artículo.

Luis del Río Montesdeoca, Fiscal de Seguridad Vial

Por otra parte, el texto aprobado, modifica también el Código Penal en su artículo 152.2 para establecer una horquilla de penas (uno a dos meses) para las lesiones que se producen por imprudencia grave o menos grave, y «no una pena fija sin margen de graduación».

Además, se establece como delito público el homicidio derivado de imprudencia menos grave cuando se cometía con vehículo a motor o ciclomotor a través de la modificación del artículo 142. **Fuente : CNAE**

**EL PRIMER
MES 1€**

900 525 720

AV. LA FAMA 45 - CORNELLÀ

FRENTE A LA FIRMA

METRÒPOLIS BARCELONA

MILLORA DE LA QUALITAT DE L'AIRE I LA SALUT

La ZBE Rondes BCN redueix un 30% la contaminació a la metròpolis de Barcelona

La contaminació de l'aire que respiren a les àrees urbanes més densament urbanitzades, especialment la produïda per vehicles de combustió antics, és la principal amenaça evitable en termes de salut pública, segons l'Agència Europea del Medi Ambient i l'Organització Mundial de la Salut. En concret, a la metròpolis de Barcelona els vehicles motoritzats causen el 80 % de les emissions nocives per a la salut de la ciutadania.

LA CONTAMINACIÓ MATA

Es tracta d'un problema de primera magnitud que causa més de 3.000 morts a l'any a la metròpolis i la meitat dels casos d'asma. L'impacte de la contaminació atmosfèrica sobre la salut humana és enorme i va molt més enllà de les malalties respiratòries: també originen nombroses patologies cardiovasculars, neurològiques i hepàtiques, entre d'altres. Afeca a tota la població, tot i que

les persones grans, els malalts crònics i els infants són els més vulnerables.

Els experts de diferents disciplines assenyalen que per lluitar contra la mala qualitat de l'aire cal potenciar la mobilitat a peu i en bicicleta, afavorir l'ús del transport públic i fer

La ZBE Rondes Barcelona, liderada per l'AMB i pionera a Espanya, serà el model de referència per a prop de 150 ciutats

un ús més racional i ambientalment sostenible del vehicle privat. Tenint en compte que els més antics (que no tenen filtres i emeten més emissions) són els més contaminants,

una mesura fonamental és reduir dràsticament la seva circulació.

UNA MESURA EFICAÇ

En aquest context, la implantació de zones de baixes emissions –una política molt estesa a més de 200 ciutats de tot Europa, que restringeix la circulació dels vehicles més contaminants– és, segons l'Aliança Europea de Salut Pública, la mesura més efectiva per reduir la contaminació dels tòxics més perjudicials per a la salut pública: les partícules en suspensió o ultrafines (PM) i el diòxid de carboni (NO_2). Així, la zona de baixes emissions de les rondes de Barcelona (ZBE Rondes BCN, que inclou els municipis de Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Esplugues de Llobregat i Cornellà de Llobregat) redueix un 30 % les emissions contaminants a la metròpolis, segons un informe de l'Agència Europea del Medi Ambient del 2021. La ZBE Rondes BCN, impulsada per l'AMB i els 5 municipis que l'integren, va ser pionera a l'estat espanyol i serà el model de referència per a prop de 150 ciutats espanyoles.



NOVES RECOMANACIONS DE L'OMS PER MILLORAR LA QUALITAT DE L'AIRE

Per primer cop en quinze anys, l'OMS ha actualitzat les recomanacions sobre la qualitat de l'aire i ha rebaixat notablement els límits admissibles dels principals contaminants atmosfèrics. A l'àrea metropolitana de Barcelona se sobrepassen àmpliament aquests nous límits, tant en diòxid de nitrogen (NO) com en partícules ultrafines $\text{PM}_{2.5}$ i PM_{10} , per la qual cosa cal reforçar la lluita contra la contaminació.

Diòxid de nitrogen NO_2

RECOMANACIÓ ACTUAL

40 micrograms per m^3

EMISSIONS ACTUALS A BARCELONA

35 micrograms per m^3

NOVA RECOMANACIÓ

10 micrograms per m^3

CONTAMINACIÓ ATMOSFÈRICA

REDUCCIÓ DEL
98%
DE LA CIRCULACIÓ
DEL VEHICLES MÉS
CONTAMINANTS

REDUCCIÓ DEL
50%
D'EMISIÓS D'ÒXIDS
DE NITRÒGEN (NO_x)
A BARCELONA

REDUCCIÓ DEL
20%
DE PARTÍCULES
CONTAMINANTS
PM₁₀

**Partícules PM_{2,5}**

RECOMANACIÓ ACTUAL
10 micrograms per m³

EMISIÓNS ACTUALS A BARCELONA
15 micrograms per m³

NOVA RECOMANACIÓ
5 micrograms per m³

Partícules PM₁₀

RECOMANACIÓ ACTUAL
20 micrograms per m³

EMISIÓNS ACTUALS A BARCELONA
25 micrograms per m³

NOVA RECOMANACIÓ
15 micrograms per m³

"EL CANVI DE MODEL EN LA MOBILITAT ÉS IMPERATIU"

Xavier Querol, geoquímic i professor investigador de l'Institut de Diagnòstic Ambiental i Estudis de l'Aigua (IDAEA-CSIC) alerta sobre la contaminació a Barcelona

Per què la ciutadania s'hauria de conscienciar del risc que suposa l'aire contaminat a l'àrea metropolitana de Barcelona?

No es tracta d'un tema d'ideologia política: és una qüestió de salut pública amb què no es pot jugar, perquè la contaminació mata. Segons un informe de la Comissió Europea del 2021, a la UE cada any moren prematurament 307.000 persones per culpa de la contaminació per partícules. A la metròpolis tenim una concentració equivalent a fumar-nos dues-cigarettes i mitja per persona al dia.

Quins són els grans reptes per millorar la qualitat de l'aire?

En el transport urbà en super-

fície –principalment en vehicle privat– necessitem mesures urgents i dràstiques, perquè portem un retard increïble respecte a altres ciutats. El canvi de model en la mobilitat urbana és imperatiu.

Quins són els principals generadors de contaminació atmosfèrica a la metròpoli?

Tenim dos contaminants crítics, que incompleixen de molt la legislació o els límits que marca l'OMS: les partícules en suspensió –de major impacte per a la salut i que generen sobretot el trànsit, la indústria i les obres– i lòxid de nitrogen, un problema exclusiu de zones urbanes provocat pel trànsit rodat.

"ÉS UNA DISTORSIÓ QUE MÉS DEL 60 % DE L'ESPAI PÚBLIC SIGUI PELS COTXES"

Carolyn Daher, coordinadora de la iniciativa de Planificació Urbana, Medi Ambient i Salut de l'ISGlobal reclama reorganitzar els espais públics urbans

En quina mesura la manera en què una ciutat està urbanitzada i planificada pot condicionar la salut de les persones que hi viuen?

L'OMS estima que el 23 % de la nostra salut està determinada per l'entorn físic en el qual vivim. L'espai públic és un factor molt clau i el model actual que tenim a les ciutats distorsiona el seu ús: més del 60 % està dedicat a infraestructura viària. Això suposa que tot aquest espai no es pot dedicar a altres usos necessaris per oci, negoci, intercanvi, aprenentatge, activitat física i contacte amb la natura. Per tant, cal redistribuir-lo.

Anem tard en implantar aquest canvi de model?

No, però cal anar molt més ràpid i a una escala molt més gran. Si volem ser més sostenibles i eficaços, hem de canviar l'entorn i facilitar el canvi de comportament. Des d'un punt de vista de salut pública és el que funcionarà millor.

Quins beneficis comportaria la reorganització de l'espai públic a la salut de la ciutadania?

A la ciutat pròspera del futur, el teixit urbà hauria de facilitar viure una vida sana, amb una mobilitat sostenible més integrada i un entorn sense obstruccions.

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



El Servei Català de Trànsit (SCT) informa que fins al 30 de setembre d'aquest 2022, 123 persones han mort en 111 accidents mortals a la xarxa viària interurbana de Catalunya. Durant el mateix període de l'any passat, van perdre la vida 102 persones en 96 accidents mortals. Fins al setembre de 2019, abans de la pandèmia, van perdre la vida 136 persones en 129 sinistres mortals^[1]. Pel que fa al nombre de víctimes mortals, es registra una reducció del 9,6% respecte al 2019.

D'altra banda, el conjunt de persones mortes o ferides greus aquest 2022 a les carreteres catalanes han estat 642, un 11,4% menys que el 2019, quan n'hi van haver 725. El nombre d'accidents mortals o greus també s'ha reduït un 15,6% en comparativa amb el 2019 (de 609 a 514). Durant el mes de setembre d'aquest 2022 han mort 8 persones a la xarxa viària interurbana, 2 morts menys que el setembre de 2021 i 6 menys que el mateix mes del 2019 (14), any de referència abans de la pandèmia. Convé destacar que aquest setembre ha estat el mes menys mortífer de l'any a les carreteres catalanes, després del març, que va registrar 7 persones mortes.

Fins al 30 de setembre el 78% de les víctimes mortals registrades són homes (96) i el 22% són dones (27).

D'entre els 96 homes morts en accident de trànsit, 82 eren conductors, 3 passatgers i 10 eren vianants. Pel que fa a les dones, 13 eren conductores, 10 eren passatges i 4 eren vianants.

El nombre de motoristes morts es redueix un 15,4% respecte al 2019

Pel que fa als col·lectius vulnerables, aquest 2022, fins al 30 de setembre, han mort a la xarxa viària catalana un total de 33 motoristes, un 15,4% menys que el 2019, quan se'n van registrar 39. Respecte al 2021, el nombre de motoristes morts també és menor, atès que n'hi van haver 37 en el mateix període. Convé destacar que aquest mes de setembre han mort 5 motoristes a les carreteres catalanes, 3 dels quals en un únic sinistre.

Els perfils més fràgils de la mobilitat en carretera, sumen 54 víctimes mortals i representen el 43,9% dels morts a la xarxa viària de Catalunya. A més dels 33 motoristes finats, també han mort en zona interurbana 14 vianants, 6 ciclistes i 1 usuaris de VMP (tot i que aquests vehicles de mobilitat personal com els patinets elèctrics tenen prohibida la circulació per la xarxa viària interurbana).

En el cas dels ciclistes, amb 6 morts s'ha produït un augment molt im-

portant respecte al 2021 (2 ciclistes morts); el 2019 van morir 7 ciclistes. Des de l'SCT, s'insta a motoristes, ciclistes i vianants a tenir més percepció del risc i consciència de la seva fragilitat, i a la resta d'usuaris, respecte i prudència per reduir les víctimes dels col·lectius vulnerables de la mobilitat.

Augment de les topades frontals

Convé destacar quedels 111 sinistres mortals registrats fins al 30 de setembre, 79 han estat col·lisions amb més d'un vehicle implicat i 32 en solitari. Les col·lisions que han provocat més morts aquest 2022 són les topades frontals, amb un total de 36, el que representa un 32,4% dels sinistres mortals d'enguany i se n'han registrat un 24,1% més que el 2021 i un 16,1% més que el 2019.

Pel que fa a la sinistralitat per tipus

El 17,9% de les víctimes mortals es concentra a l'autopista AP-7 arran de l'augment de la mobilitat en aquest corredor

de dia de la setmana, 70 de les víctimes mortals han estat en dies feiners (56,9%) i 53 en cap de setmana (des de divendres a les 15 h) o festiu (43,1%); en aquest sentit, es nota un clar canvi de tendència dels darrers mesos, en què els accidents mortals en mobilitat d'oci sumaven més víctimes mortals.

Per carreteres, l'autopista AP-7 continua encapçalant el rànquing de les vies amb més víctimes mortals

Un total de 123 persones han perdut la vida a la xarxa viària de Catalunya, un 9,6% menys de víctimes mortals que el 2019

aquest 2022 amb un total de 22 persones mortes i concentra el 17,9% del conjunt de finats per accidents de trànsit que hi ha hagut a la xarxa viària catalana, arran de l'augment de la mobilitat que ha registrat aquest corredor. L'any passat aquest eix viari, fins al 30 de setembre, havia tingut 9 persones mortes, les mateixes que 2019. La segona via que registra més víctimes mortals enguany és l'A-2 amb 6 morts i a la tercera posició hi ha l'N-II i la C-63, amb 5 persones mortes cadascuna.

Lleida és l'única demarcació que registra un descens de la mortalitat a les carreteres

Quant a les víctimes mortals per demarcacions fins al 30 de setembre,

Les persones mortes o ferides greus han estat 642, un 11,4% menys que el 2019

48 s'han produït a Barcelona; 33 a Tarragona; 29 a Girona, i 13 a Lleida.

A la demarcació de Barcelona es manté un augment respecte a l'any passat (38), però ha baixat en comparació amb el 2019 (60). La comarca del Baix Llobregat és la que ha registrat més víctimes mortals enguany (10), seguida del Vallès Oriental (9) i del Vallès Occidental (8).

A Tarragona, la sinistralitat d'enguany també supera la sinistralitat registrada l'any passat en aquest període (17 morts) i iguala la del 2019 (33 morts). La comarca del Baix Ebre és la que ha tingut més víctimes mortals enguany (9), seguida del Tarragonès (8). A la demarcació de Girona, amb 29 víctimes mortals, es manté un increment respecte al 2021 (25) i el 2019 (22). Les comarques de l'Alt Empordà i la Selva, amb 11 i 6 persones mortes respectivament, sumen la majoria de víctimes gironines. A més, 6 de les 29 víctimes d'enguany han estat a l'AP-7 i 5 més a la C-63.

En canvi, a Lleida, tot i que aquest mes de setembre hi han mort 4 persones per accident de trànsit, en el conjunt de l'any es consolida la reducció de la sinistralitat, tant respecte al 2021 (22 persones mortes) com respecte abans de la pandèmia, el 2019 (21 persones mortes). Les comarques del Segrià (6), l'Alt Urgell i la Noguera, amb 2 víctimes respectivament, concentren bona part dels morts en aquesta demarcació.



Se buscan anunciantes. No se necesita experiencia.

LlobregatMotor

619 90 09 79



Viladecans congelarà els impostos municipals el 2023

El Govern Municipal ha decidit congelar de manera generalitzada les taxes i impostos per a l'any que ve. Així ho va aprovar inicialment en el Ple Municipal el dia 30 de setembre, en acceptar les noves ordenances fiscals del 2023 proposades per l'equip de govern, amb els vots a favor de PSC (13) i Comuns (1), l'abstenció de Podem (2) i els vots en contra d'ERC (5) i Ciutadans (4).

"Encara que l'Ajuntament estigui sent afectat per la pujada de costos en subministraments, contractes o obres, ajustarem el pressupost municipal perquè aquesta situació perjudiqui el mínim possible les famílies", va dir l'alcalde Carles Ruiz per explicar la mesura.

Les ordenances també regulen que, el 2023, l'Ajuntament també facilitarà les condicions per ajornar pagaments de tributs: serà possible sol·licitar-ho amb una simple decla-



ració responsable per als deutes de fins a 6.000 euros (el triple que fins ara) i només s'exigiran garanties quan la quantia sigui més gran de 30.000 euros (quan ara es demana a partir dels 18.000 euros).

La regulació d'impostos per al nou any també dona suport a la transició energètica. Així, s'estén a tota mena d'immobles i instal·lacions comunitàries el benefici per posar plaques fotovoltaïques de què disposaven els habitatges: una bonificació del 50 % de l'Impost de Béns Immobles (IBI) durant tres anys. I s'amplia aquest mateix benefici a la instal·lació de punts de recàrrega de vehicles elèctrics. A més, les empreses també podran veure reduït l'IAE un 10 % per

aquest mateix motiu.

Joana Sánchez, tinenta d'alcalde d'Alcaldia, de Serveis Generals i d'Empreses i Innovació, va recordar que "la majoria dels impostos i taxes municipals, a Viladecans, no s'han incrementat en els darrers anys; ni la plusvalua, ni la taxa de recollida de residus comercials, ni l'Impost sobre Vehicles de Tracció Mecànica (IVTM), ni l'Impost sobre les Activitats Econòmiques (IAE), ni l'Impost de Construccions (ICIO)". Sobre l'Impost de Béns Immobles (IBI), Joana Sánchez va explicar que "des del 2019, els increments que hem aplicat han sumat el 6,29 %, mentre que la inflació ha superat el 16 %. Hem fet un notable esforç de contenció".

L'Ajuntament augmentarà els beneficis fiscals per la instal·lació de plaques fotovoltaïques i punts de càrrega de cotxes elèctrics

RENFE comença les obres de construcció del nou accés a l'estació de Cornellà



Ja han començat les obres per construir el nou accés a l'estació de Renfe de Cornellà. Renfe va obrir durant el mes d'octubre el procés de licitació de les obres de construcció d'un nou edifici (accés) a la part nord de l'estació de Rodalies de Cornellà.

Les actuacions compten amb un pressupost de 215.126,37€ i s'estima que duraren quatre mesos i mig. Les obres

serviran per facilitar l'ús dels serveis de l'estació de Rodalies de manera pràctica, funcional i totalment accessible per als usuaris, afegint a la part nord un espai amb la capacitat de poder albergar un control d'accés, màquines autovenda i servei d'informació al viatger.

L'actuació es fa en el marc del Pla d'Estacions de rodalia de Barcelona.

L'Ajuntament de Sant Joan Despí instal·la plaques fotovoltaïques a la coberta del poliesportiu Salvador Gimeno

L'Ajuntament de Sant Joan Despí està instal·lant plaques fotovoltaïques a la coberta del poliesportiu Salvador Gimeno per millorar l'eficiència energètica i reduir emissions. En els propers dos anys, l'energia solar s'estendrà a altres equipaments de la ciutat com escoles o centres cívics.

La incorporació paulatina d'energies procedents de fonts naturals, com ara el sol, és un dels objectius que recull el Pla d'Emergència Climàtica i Transició Energètica de Sant Joan Despí, ara en fase prèvia d'aprovació. Una de les ac-

cions més immediates en aquest àmbit és la instal·lació de plaques fotovoltaïques d'autoconsum al poliesportiu Salvador Gimeno.

Un cop realitzats els treballs previs, aquests dies s'estan instal·lant les plaques a la coberta del poliesportiu. La instal·lació estarà formada per 136 mòduls fotovoltaics de 455 Wp de potència unitària, que poden arribar als 61.880 kW de potència instal·lada, connectats a un inversor solar de 60 kW de potència nominal. El watt pic (Wp) és la unitat de potència dels pa-

nells fotovoltaics.

L'Ajuntament invertirà prop de 96.000 euros en aquesta instal·lació, que és la primera d'un pla que vol estendre energies netes a altres equipaments de la ciutat. Així, està previst que en els propers dos anys, i gràcies també a l'ajuda d'altres administracions com l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) o els fons europeus FEDER, es puguin instal·lar plaques a escoles, escoles bressol o centres cívics, entre d'altres equipaments.



EL TEU 9 RENTAT LA REFERÈNCIA DE MOLINS DE REI I SABADELL

10€
Bàsic

19€
Bàsic + interior

15€
Premium

25€
Premium + interior

50€
Excellent

TAMBÉ TENIM PACKS I ABONAMENTS ANUALES

C/ Francesc Layret, 7 • MOLINS DE REI • Tel. 640 107 732 • @9carwash.molins
C/ Francesc Bellapart, 3 • SABADELL • Tel. 656 942 426 • @9carwash.sabadell



Las 7 diferencias



Test de conducir

1. Una motocicleta de más de cuatro años de antigüedad, ¿cuándo debe pasar la inspección técnica reglamentaria?

- a) Cada año.
- b) Cada seis meses.
- c) Cada dos años.

2. Un permiso de conducción caducado...

- a) no podrá ser prorrogado.
- b) sólo podrá prorrogarse si su titular supera de nuevo las pruebas prácticas y teóricas correspondientes.
- c) no autoriza a conducir a su titular.

3. La disposición más generalizada de los mandos en la motocicleta es la que permite accionar con la mano izquierda...

- a) el puño acelerador y la maneta del freno delantero.
- b) la maneta de embrague, la bocina y las luces.
- c) la maneta de embrague y se acciona el puño acelerador.

c) la maneta de embrague y se acciona el puño acelerador.

4. Al realizar con su motocicleta un giro muy cerrado a una velocidad de 30 km/h, ¿qué puede suceder si al describir dicho giro aprieta fuertemente el freno delantero?

- a) Nada, debido a que a esta velocidad el efecto giroscópico estabilizaría la motocicleta.
- b) Que la rueda delantera quede bloqueada y produzca una caída.
- c) Que la rueda trasera quede bloqueada por la fuerza cinética y se produzca una caída.

5. Con su motocicleta, ¿cuál debe ser su comportamiento ante un semáforo amarillo fijo?

- a) Acelerar para pasar antes de que cambie a luz roja.
- b) Pasar igual que si fuera intermitente.
- c) Detenerme como si se tratara de una luz roja, si es posible hacerlo con seguridad.

6. ¿Es correcto situar toda la carga en la parte trasera del vehículo?

7. Si conduce una motocicleta que tiene un motor de explosión de cuatro tiempos, ¿con qué tipo de mezcla funciona este motor?

8. Generalmente, ¿cuándo comienzan a manifestarse los efectos del alcohol en la conducción?

9. De acuerdo con las circunstancias que se observan en la imagen, ¿circular correctamente el motorista?

10. Compañías automovilísticas

a) Inmediatamente y sus efectos alcanzan el punto máximo una hora después de haber bebido la última copa.

b) A la hora de haber tomado última copa.

c) Inmediatamente y sus efectos desaparecen totalmente a la hora de haber bebido la última copa.

9. De acuerdo con las circunstancias que se observan en la imagen, ¿circular correctamente el motorista?

a) Sí, porque al estar la vía saturada no interrumpe la circulación de los turismos.

b) Sí, porque así puede adelantar con más facilidad.

c) No, porque no está permitido circular sobre las marcas discontinuas que separan los carriles.

Sudokus

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

Fácil

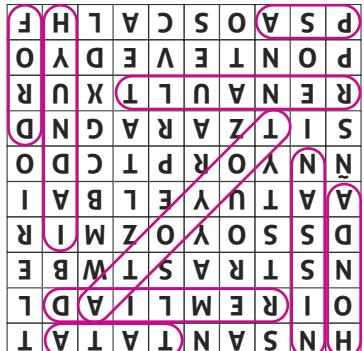
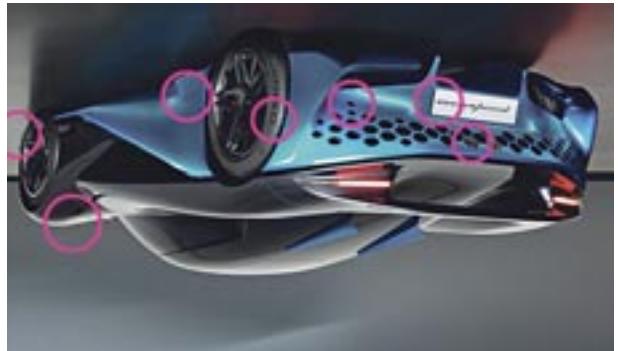
		6		4				
		8		2	1			
3	2	1	4	9	8	3		
5	6	7	4	9	8	3		
7	6	3	5	2	1	4		
1	5	2	6	1	4	9		
8	7	6	9	3	1	4		
3	9	5	7	2	3	1	4	
6	8	4	1	2	5	6		

Difícil

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

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

Fácil

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

Barcelona Energia subministrarà energia verda a l'ajuntament de Sant Feliu de Llobregat

Barcelona Energia, la comercialitzadora pública d'electricitat 100 % renovable participada per l'Ajuntament de Barcelona i l'AMB, finalitza, amb la signatura realitzada per ambdues parts aquest matí, els tràmits per l'adesió de l'Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat a l'accionariat de la companyia. Així, la ciutat gaudirà del subministrament d'energia 100 % renovable als equipaments públics.

El tancament de l'accord amb l'Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat suposa 130 punts de subministraments nous, que sumats als 329 de Sant Boi de Llobregat assoleixen una xifra total de 459, un increment de la cartera de clients d'un 4,23 %. Quant a la facturació anual, s'estima que augmentarà en uns 8,1 milions d'euros, tenint en compte que 2,6 milions provindran de Sant Feliu de Llobregat i 5,5 milions de Sant Boi de Llobregat, xifra que suposarà un augment del 10,97 % respecte a la facturació actual.

L'entrada de les properes incorporacions dels ajuntaments de Santa Coloma de Gramenet, Esplugues de Llobregat, Sant Vicenç dels Horts, Sant Just Desvern i Castellbisbal representarà un augment addicional de 952 punts de subministrament, un 8,5 % més respecte als actuals. En conse-



güència, la facturació de Barcelona Energia augmentarà uns 14,4 milions d'euros, aproximadament.

Actualment, la comercialitzadora pública, que ofereix la seva energia verda a la ciutadania dels 36 municipis metropolitans, suma un total d'11.180 punts de subministrament, dels quals 5.786 són públics i 5.394 privats (proveeix 41,5 GWh d'energia renovable a usuaris privats, el consum equivalent a 16.000 famílies). Per quota de mercat, Barcelona Energia se situa en la vuitena posició a la ciutat comtal i passarà de la novena a la vuitena posició a l'àrea metropolitana de Barcelona amb la incorporació dels nous ajuntaments.

En total, ja són 18 els ajuntaments metropolitans que han mostrat interès per adherir-se a Barcelona Energia i que tenen l'objectiu de beneficiar-se de l'energia d'origen 100 % renovable, així com de l'assessorament personalitzat i l'estalvi mediambiental de la comercialitzadora pública d'energia. Eloi Badia, vicepresident d'Ecologia de l'AMB, ha afirmat que "la vocació de Barcelona Energia és gestionar l'energia com a servei públic, amb transparència i qualitat". Així mateix, també ha destacat que "la bona feina realitzada està obtenint resultats i Barcelona Energia segueix consolidant-se com l'elèctrica pública més gran de l'Estat".

Més estalvi amb Barcelona Energia

La comercialitzadora pública va començar a subministrar la seva electricitat verda als edificis públics de l'Ajuntament de Barcelona l'1 de juliol del 2018 i, un any després, va permetre estalviar més d'1,3 milions d'euros al consistori de la capital catalana respecte a l'oferta de les grans elèctriques als ajuntaments.

A més, durant aquest període, no només s'ha aconseguit un estalvi econòmic, també s'ha evitat l'emissió de 120.000 tones de CO₂ gràcies a l'energia 100 % renovable que comercialitza

La comercialitzadora pública metropolitana augmentarà la seva facturació un 11% amb l'Ajuntament de Sant Feliu i el de Sant Boi, que n'és client des de l'1 de juliol

la companyia.

Barcelona Energia és la comercialitzadora elèctrica pública més gran de l'Estat i la seva vocació és estar al servei de la ciutadania, oferint un servei de qualitat, transparent i de proximitat, l'objectiu del qual no és el benefici econòmic, sinó el benestar i l'apoderament de la ciutadania.

Amb 11.180 punts de subministrament públics a ciutadans i empreses, Barcelona Energia continua treballant per la transició energètica, oferint electricitat d'origen 100 % renovable i sostenible a tots els usuaris i impulsant un model energètic bastat en l'eficiència, la generació d'energies renovables i la participació ciutadana.

Conduint mai anem sols

El dia 11 de novembre de 2020 vaig patir un greu accident de trànsit. Anava amb moto i un cotxe em va atropellar (es va saltar un senyal de prohibit creuar i va passar per un caixer que no podia).

Ja fa gairebé dos anys, he millorat molt, però no he aconseguit tornar a la meva vida anterior a l'accident, ara toca adaptar-se a la nova vida. He après moltes coses arran de l'accident, i de totes hi ha una que és molt certa. Quan conduïm no anem mai sols. Primer de tot perquè tot i que anava sol amb la moto, el meu entorn va patir molt i en realitat les primeres setmanes va ser

qui va patir de debò. La gravetat de l'accident va fer que jo estigués 5 setmanes a l'UCI sense cap coneixement. Jo no era conscient de res, però el meu entorn, sobretot el més proper anava patint tot el desenllaç. Sort que, molt a poc a poc, però anava avançant. Les primeres hores li van dir a la meva dona que no podien assegurar la meva vida. Hi ha conductors i conductores que diuen que van més relaxats quan van sols, perquè no tenen la responsabilitat de vigilar pels fills, dones, amics... però en aquest cas si tenim un accident, físicament només el patim nosaltres; això no obstant, tot el nostre entorn el

pateix. Després pensar amb la persona que va provocar l'accident. No tenia res en contra meu, lògicament no em coneixia. Però la seva imprudència va provocar un canvi radical en la meva vida i en la del meu entorn. Les imprudències que fem circulant, tenen un tant per cent molt elevat, d'incloure en altres persones. Hem de pensar que una errada és un perill per a nosaltres i pels altres.

Malgrat tot i el seu patiment, vull donar gràcies en tot moment els ànims dels familiars i amics que han portat força. La família que han patit, però han estat a sobre. I sobretot gràcies a la meva

dona que ha hagut de fer de dona, infermera, mestra... i ha estat vital! Ara acostumant-se a la meva nova vida. De no veurem quasi mai, jo no parava a casa, a saber que estic gran part del dia per cas.

També des del moment que vaig tenir ús de raó, l'ajuda de l'associació STOP ACCIDENTS ha estat vital per a mi en



molts sentits. STOP ACCIDENTS es mereix un article a part. Reprenen el que explico en aquest escrit, des de STOP ACCIDENTS tenen molt clar que no circulem sols i que cal ser prudents. Com diuen ells cal conscienciar a la societat en general per a reduir la violència viària i els seus efectes.

Oriol López Julià • Barcelona



Fotos Curiosas

envia tus Fotos curiosas a: alberto@llobregatmotor.com



TAXI PLUS RAPIdT

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

CLASIFICADOS

LlobregatMotor



SE VENDE 1.200€
Suzuki Burgman 200cc
Año: 2007 • 35.500km
Bien cuidada siempre en parking
Vendo por no usarla
Tel.: 632 668 427

DUPLOCAPITAL
Gestoria finançiera e hipotecaria
No tienes dinero ahorrado para poder comprar una vivienda?
Te conseguimos el 100% de la hipoteca
Llámanos sin compromiso
690 292 875

EL TEU 9 RENTAT
LA REFERÈNCIA DE
MOLINS DE REI I SABADELL 
C/ Francesc Layret, 7 • MOLINS DE REI
Tel. 640 107 732 • @9carwash.molins
C/ Francesc Bellapart, 3 • SABADELL  
Tel. 656 942 426 • @9carwash.sabadell

BUSCO PISO
ALQUILER
 619 90 09 79




BUSCO
TRABAJO DE
REPARTO DE
PUBLICIDAD
 672 73 8051

LOCAL en VENTA
en Cornellá. 55 m².
 **672 738 051**

LlobregatMotor

Si quieres que te envíemos
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

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

Se buscan **anunciantes**. No se necesita experiencia.
619 90 09 79  LlobregatMotor


TAXI PLUS RAPID
93 634 00 60.

SE COGEN ENCARGOS
DE UN DÍA PARA OTRO 

Llobregat
Motor visita nuestra web



www.llobregatmotor.com

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

Barómetro FESVIAL de seguridad vial y movilidad en grandes ciudades: el coche sigue siendo el rey



Pese a las diferentes políticas y medidas de movilidad sostenible, la ciudadanía elige el coche como el sistema de transporte preferente para sus principales desplazamientos. "no existe otro medio de transporte que aúne la seguridad, la comodidad y la capacidad de carga que aporta el coche, se afirma.

La seguridad vial es la octava principal preocupación de los habitantes de las grandes ciudades, por detrás del estado de limpieza de las calles y a recogida de basuras, en una escala de los 10 principales problemas municipales planteados en un estudio realizado por Fesvial y Michelin.

Sin embargo, los problemas de movilidad y accesibilidad son la segunda mayor preocupación en las grandes ciudades por detrás de la seguridad ciudadana según el ranking de problemas municipales planteados en el Barómetro FESVIAL de Seguridad Vial y Movilidad de 2022.

Por tanto, la preocupación ciudadana por la seguridad vial queda relegada a un lugar alejado de las grandes cuestiones locales, en cuanto a las principales urbes españolas se refiere, por el contrario, sí que le preocupa la movilidad en la ciudad.

Cuál es la preocupación ciudadana por la Seguridad Vial y la Movilidad

El Barómetro FESVIAL de Seguridad Vial y Movilidad, en su edición de 2022 realizada en colaboración con Michelin, ha pulsado la opinión y valoración de la población de las 10 principales ciudades españolas, por número de habitantes, sobre cuestiones básicas de seguridad vial y movilidad para la ciudadanía, como puede ser la relevancia del tráfico, la movilidad y la seguridad vial dentro de los grandes problemas de su ciudad, vehículo utilizado habitualmente y en situaciones específicas, posición ante el coche como vehículo de uso urbano.

También esta edición del Barómetro FESVIAL pretende dar a conocer la valoración de la ciudadanía sobre el municipio en que reside, en relación al riesgo de sufrir un siniestro en la vía, el nivel de formación y sensibilización de la población en seguridad vial, el estado de las señales de tráfico, semáforos, paneles informativos o la calidad del transporte público.

Por último, el Barómetro FESVIAL también ha abordado la posición de los habitantes de las grandes ciudades ante las nuevas tendencias de movilidad, sus actitudes ante nuevas normas y actuaciones sobre en movilidad y seguridad vial en entornos urbanos y creencias sobre las nuevas formas de movilidad.

El coche particular sigue siendo el medio de transporte más habitual y preferente.

En los resultados del Barómetro FESVIAL de Seguridad Vial y Movilidad 2022 realizado sobre

El coche todavía es el mejor medio de transporte urbano para los ciudadanos encuestados

las grandes ciudades ha quedado reflejado que, a pesar de que la movilidad se encuentra en un período crítico de grandes cambios, el coche sigue siendo el vehículo habitual que utilizan los ciudadanos para desplazarse. Seis de cada diez personas que residen en grandes ciudades reconocen utilizar el coche como medio de transporte habitual.

Según la opinión de los ciudadanos que han participado en el Barómetro Fesvial de Seguridad y Movilidad, el coche es el medio de transporte que se utiliza con más frecuencia para: Desplazamiento al hospital por urgencia (77.0%)

Viajar en fin de semana (76.3%)

Viajar en vacaciones (73.0%)

Viajar por trabajo (67.8%)

Desplazarse a la compra (56.2%)

Visitar a amigos o familiares (56.0%)

Sin embargo, la muestra encuestada manifiesta que utiliza menos el coche para ir al trabajo o al centro de estudios (38.8%), ir al centro de la ciudad (26.7%) o salir a tomar algo (27.5%).

Movilidad urbana: preferencias y preocupaciones

La población encuestada de las grandes ciudades ha manifestado en un 43,5% su predisposición a utilizar el transporte público para ir al centro de la ciudad de compras, y en un 38,3% ir andando en salidas de ocio. La ciudadanía muestra una aceptación muy baja a otras alternativas de movilidad como el coche compartido, destacando solo su uso para salidas de fin de semana en un 8.2%, o la motocicleta o bicicleta/patinete que utilizan principalmente para ir a trabajar o al centro de estudios, en un 4.7% y 3.7%, respectivamente.

Aunque el coche es el preferido para la mayoría de desplazamientos presenta algunos inconvenientes y limitaciones para su uso en un entorno urbano (aparcamiento, restricciones de acceso, etc.). Sin embargo, la ciudadanía no piensa que sea un medio de transporte que vaya a desaparecer, ya que sigue siendo la mejor opción para múltiples situaciones (hacer la compra, viajes de media y larga distancia, días de lluvia, desplazamientos por trabajo, etc.).

Incluso para algo más de la mitad de la población encuestada, "no existe otro medio de transporte que aúne la seguridad, la comodidad y la capacidad de carga que aporta el coche", en todos sus modos (coche particular, taxi, vtc, car sharing, etc.)

La Federació Espanyola de Municipis i Províncies premia el Vilawatt com la millor pràctica en defensa del clima



La Federació Espanyola de Municipis i Províncies (FEMP) ha premiat Vilawatt com al millor projecte nacional de transició energètica de 2022. La novena edició dels Premis a les Bones Pràctiques pel clima, lliurats el divendres 23 de setembre a la ciutat de Málaga, ha reconegut l'aposta de l'Ajuntament de Viladecans per impulsar el pas a un nou model energètic. L'alcalde Carles Ruiz va recollir el guardó el passat divendres 23 de setembre.

Vilawatt ha aconseguit el premi a la Transició Energètica Local, una de les set categories amb què contén aquests premis, que reconeixen l'acció local relacionada amb la transició energètica i l'adaptació al canvi climàtic, i en aquesta nova edició s'havien presentat 73 actuacions de 45 entitats locals.

El projecte local Vilawatt s'ha convertit en una eina pública pionera per lluitar contra el canvi climàtic, promovent l'energia 100% verda i una nova cultura energètica per assolir l'empoderament ciutadà. Les intervencions que estan impulsant l'estalvi de consums, la comercialització d'energia renovable, la rehabilitació energètica d'habitacions, la generació energètica solar en edificis per l'autoconsum, la implantació d'una moneda local vinculada a la sostenibilitat social, ambiental i econòmica, que ha permès impulsar bons de consum local.

¿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 anunciate con nosotros!



Llobregat Motor
619 900 979
info@llobregatmotor.com

Viritech Apricale 2024, el primer hiperdeportivo de hidrógeno



El Apricale representa una revolución. Es el único hipercoche que proporciona un sistema de propulsión de cero emisiones en un automóvil cuyo peso es el mismo que el de un equivalente a gasolina, y la mitad que el de algunos equivalentes con batería eléctrica.

Vehículos de cero emisiones sin compromiso

El Apricale es la expresión perfecta de nuestra creencia en vehículos de cero emisiones sin concesiones. Hasta ahora, la elección ha sido agilidad o cero emisiones. El Apricale es el primer automóvil del mundo que ofrece ambos.

Nuestro ethos

En un mundo repleto de hipercoches cada vez más grandes y pesados, estábamos decididos a demostrar que existe una mejor manera. Usando la experiencia adquirida en la F1 y otras series de deportes de motor, establecimos el objetivo aparentemente imposible de cero emisiones en un hipercoche que pesa 1000 kg. Eso es lo que condujo al desarrollo de un sistema de propulsión único que utiliza una combinación de celdas de combustible de hidrógeno y baterías de carga/descarga rápida inspiradas en F1 ERS (Sistema de Recuperación de Energía).

Chasis derivado de carreras

El tren motriz revolucionario se complementa con un chasis inspirado en los deportes de motor y una carrocería construida por el ícono automotriz, Pininfarina. El Apricale logra lo aparentemente imposible: el manejo del mejor hipercoche con motor de gasolina con menos emisiones durante su vida útil que una alternativa eléctrica a batería.

Tecnología

El Apricale se basa en una reinvención completa de la forma en que opera el tren motriz de celda de combustible. Si bien la celda de combustible permanece sin cambios, la forma en que la

celda de combustible alimenta el vehículo, el funcionamiento del paquete de baterías y la integración del tanque de almacenamiento de hidrógeno son totalmente nuevos. La clave de la nueva arquitectura es un gran avance en la electrónica de potencia y la gestión de la energía: Tri-Volt™

TRI-VOLT™ la pila de combustible

Tradicionalmente, la celda de combustible actúa como un extensor de rango, agregando energía a la salida de la batería para aumentar el rango. Esto requiere una batería grande, lo que significa que los automóviles de pila de combustible actuales pesan casi tanto como los BEV.

Por el contrario, la tecnología Tri-Volt™ de Apricale significa que tanto la pila de combustible como la batería pueden alimentar el coche en cualquier combinación. Los modos típicos incluirían:

- A baja velocidad y en ciudad, el coche es impulsado por la batería.
- A velocidad constante, la celda de combustible impulsa las ruedas directamente.
- Para una aceleración total o para conducir en una pista, la batería y la celda de combustible se combinan.

Tri-Volt™ puede cambiar estos modos en milisegundos para optimizar el rendimiento y la eficiencia.

Esto requiere una batería mucho más pequeña (alrededor del 10% del tamaño de un paquete de baterías BEV típico), lo que significa que el tren motriz tiene el mismo peso que un equivalente de gasolina. Sin embargo, no confunda el tamaño con la potencia: la potencia total implementable es de 800 kW, equivalente a más de 1000 bhp. Utilizando los principios de F1, puede cargarse y descargarse por completo en menos de un minuto, por lo que puede recargarse en segundos con el frenado regenerativo.

También significa que no es necesario enchufar la batería para cargarla: puede aceptar la carga de los frenos o de la

celda de combustible tan rápidamente que la carga externa es innecesaria.

"La locura es hacer lo mismo una y otra vez y esperar resultados diferentes". - Einstein.

El mundo ahora tiene hipercoches más que suficientes para demostrar que BEV y el peso ligero son mutuamente incompatibles. Apricale logra resultados diferentes, porque es el resultado de ingenieros brillantes que vuelven a los primeros principios y logran dos avances: una forma completamente nueva de usar la celda de combustible y una nueva forma de integrar los tanques de almacenamiento de hidrógeno.

Belleza necesaria

El diseño del Apricale deriva de su función. Si la función es pura, la forma es agradable. Al igual que los coches de carreras, Apricale tiene la belleza necesaria que se deriva de la búsqueda decidida de su objetivo: la pureza de conducción.

Diseño

El sistema de propulsión único de Apricale permite un replanteamiento completo del hipercoche EV. Debido a que el tren motriz es mucho más pequeño y liviano, brinda la libertad de construir un hipercoche de cero emisiones de largo alcance que es tan compacto como su equivalente con motor de gasolina.

DISEÑO EXTERIOR

El hipercoche, destilado

El principio rector es el peso ligero y las dimensiones compactas. Como saben los diseñadores de F1 desde hace 60 años, la clave de los tiempos por vuelta no es la velocidad en la recta, sino la velocidad en las curvas. Cuanto más ligero y ágil es el coche, más rápido y envolvente es en las curvas.

El diseño del Apricale deriva de su función. Si la función es pura, la forma es agradable. Al igual que los coches de carreras, Apricale tiene la belleza necesaria que se deriva de la búsqueda decidida de su objetivo: la pureza de conducción.

DISEÑO DE INTERIORES

Elegancia funcional

"Un diseñador sabe que ha alcanzado la perfección no cuando no queda nada por agregar, sino cuando no queda nada por quitar". - Antoine de Saint-Exupéry. El interior ha sido diseñado por Pininfarina. De acuerdo con el exterior, refleja el enfoque del automóvil en la participación del conductor: todo está diseñado para que la tarea de conducir sea lo más intuitiva e inspiradora posible. Al igual que el exterior, tiene un propósito, es elegante y evita cualquier adorno innecesario.

CHASIS

La emoción de un hipercoche ligero y pura sangre

Nuestra experiencia en deportes de motor no solo se ha utilizado para desarrollar un sistema de propulsión líder en el mundo. El chasis utiliza la última tecnología de automovilismo para aprovechar al máximo el peso ligero de Apricale.

El principio rector de Apricale es la participación del conductor. Es el primer vehículo de cero emisiones que proporciona al conductor la emoción de un hipercoche ligero y pura sangre. En cada esquina, el conductor experimenta cómo Apricale responde instantáneamente y con precisión a las acciones del conductor.

La combinación de un motor eléctrico que responde mucho más rápido que un motor de gasolina, más un chasis de clase mundial significa que el Apricale no es solo tan bueno para conducir como un hipercoche de gasolina clásico, es mejor.

Una conducción del Apricale mostrará que un mundo con hipercoches de cero emisiones es un futuro por abrazar.

Futuro del hidrógeno

El hidrógeno es la batería de la naturaleza y el elemento más ligero y abundante del Universo. Está disponible infinitamente a partir del agua a través de la electrólisis. Cuando se usa hidrógeno en una celda de combustible, genera electricidad y luego se recomienda con oxígeno para formar gotas de agua. El agua pura es la única emisión de una celda de combustible.

Ha llegado el momento del hidrógeno verde

La electrólisis requiere electricidad verde para ser efectiva (si la electricidad proviene de combustibles fósiles, es mejor que no se moleste), y es el crecimiento de las energías renovables baratas en los últimos años lo que ha hecho que el hidrógeno verde sea viable.

VIRITECH APRICALE 2024: PRECIO

Aún está por decidir el precio de cada una de las 25 unidades que se fabrican del Viritech Apricale, aunque se sabe que rondará los 2 millones de euros, impuestos aparte.

