Contra la violència masclista

www.llobregatmotor.com

Llobregat Motor

181
junio
2023

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 · ...

Consejos para llevar a los niños en bicicleta y evitar multas

(más información en página 3)

Els preus que et mereixes
Benzineres Quality low cost
Centres de rentat Premium
Atenció personalitzada
Obert 24 hores
Combustible de qualitat
Autonetoil Molins
C/ del Pla 53,
08750 Molins de Rei
Elefante Azul
Autonetoil Molins 2
C/ del Pla 3,
08750 Molins de Rei
Elefanteazul
autonetoil
www.elefanteazul.com · www.autonetoil.com

Mitos

ROYAL ENFIELD, Bullet, 500cc, 1935

Como la mayoría de fabricantes de bicicletas del siglo XIX, Royal Enfield decidió probar suerte en el mercado de los vehículos motorizados. Empezó produciendo triciclos y cuadriciclos con motores De Dion y tras algún intento fallido en el campo automovilístico, decidió finalmente, a partir de 1910, dedicarse en exclusiva a la fabricación de motocicletas. Tras la pausa de la primera guerra mundial, periodo en el que la marca suministró material al ejército inglés y ruso, Royal Enfield recuperó poco a poco la producción de nuevas motocicletas, destacando siempre por su fiabilidad y gran calidad de materiales.

A principios de los años 30, lanzó al mercado una gama de modelos deportivos de 250, 350 y 500cc, a los que denominó "Bullet" (proyectil). La Bullet 500cc, la motocicleta que presentamos en este reportaje, es un magnífico ejemplar de la más alta gama de este modelo.

En nuestro país se denomina popularmente "Royal guerra", ya que fue utilizada por el ejército republicano durante la guerra civil española. Con la victoria del bando nacional, muchas motos de este modelo quedaron abandonadas en las comarcas del norte de Cataluña y debido a su gran robustez y calidad se utilizaron durante los años 40 como vehículo utilitario de trabajo.

La evolución de este modelo fue la "Royal India" que actualmente sigue fabricándose en este país.

Los modelos "Bullet" se mantuvieron en el catálogo de la marca durante muchos años con distintas modificaciones.

Descubre más sobre la historia de la marca en el Museo Moto Bassella (Lleida).

Fotos y texto: Museo Moto Bassella

Agenda

17-18 Junio Copa de España MASTER 40 Circuit de Barcelona –Catalunya Monmelo

18 Junio Moto GP Alemania Sachsenring

18 Junio F1 GP Canada Circuito Gilles Villeneuve

25 Junio Moto GP Holanda TT Circuito de Assen

30 Junio al 2 Julio 24 horas de Catalunya de Motociclismo

2 Julio F1 GP Austria

9 Julio F1 GP de Gran Bretaña

25 Junio Moto GP Kazajistán Sokol

15 Julio Formula-E 1 GP Italia Roma

Matrículas del Mundo

PERÚ

En 2010 entró en vigor el actual sistema de matriculación de Perú. Se trata de un sistema que consta de tres caracteres y tres números en el caso de los vehículos mayores, y dos caracteres y tres números en el caso de los vehículos menores. Además, todos los vehículos llevan un distintivo holográfico de seguridad -llamado 'tercera placa'- pegado en el parabrisas delantero. La primera letra hace referencia a la zona registral donde está inscrito el vehículo. El nombre del país aparece en la parte superior de la matrícula, y la bandera de la República, arriba a la izquierda.

ISRAEL

Las matrículas de Israel son amarillas con los caracteres negros. En la parte izquierda de la placa se muestra una franja azul con la bandera israelí, la abreviatura 'IL', e 'Israel' escrito en hebreo y árabe. Actualmente las placas están compuestas por siete números separados por guiones con formato 'NN*-NNN-NN'. En el espacio que ocupa el asterisco se muestra un pequeño triángulo que significa la aprobación por parte del Ministerio de Transporte. En algunos casos, los dos últimos números se suelen utilizar para representar a una marca completa. En la mayoría de los casos, los concesionarios suelen matricular a todos sus vehículos con un mismo número en sus dos últimas cifras. A los taxis se les suele atribuir el número 25 en las últimas cifras.

Parece que fue ayer

24 de Junio de 1911. En Balcarce (Argentina), nace Juan Manuel Fangio. Es considerado uno de los mejores pilotos de Fórmula 1 de la historia. Fue campeón mundial en cinco oportunidades.

16 de Junio de 1942. Nace en Brescia, Italia, Giacomo Agostini. Es el piloto de motociclismo de velocidad con más títulos mundiales conquistados,

19 de Junio de 1964. Nace en Paige (Texas) Kevin Schwantz. Expiloto de motociclismo. Ganó un título del mundo de 500 cc en el año 1993

4 de Junio de 1965. Nace en Brisbane, Austrialai, Mick Doohan. Está considerado uno de los mejores pilotos de la historia del motociclismo de velocidad al haber ganando de forma consecutiva 5 títulos mundiales de 500cc.

6 de Junio de 1990. El piloto de rallys Carlos Sainz gana el Rally Acrópolis a los mandos de un Toyota.

29 de Junio de 1996. El piloto de motociclismo Emilio Alzamora gana el Gran Premio Países Bajos de motociclismo en la categoría de 125 cc.

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

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

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

Consejos para llevar a los niños en bicicleta y evitar multas

Los ciclistas son usuarios vulnerables en las carreteras y al serlo, tanto ellos como los demás conductores de vehículos, deben cumplir son ciertas obligaciones y responsabilidades para garantizar la seguridad vial de todos, sobre todo si se usan como transporte para llevar a tus hijos al colegio o cualquier lado.

El verano y la vuelta a clases son momentos perfectos para hacer uso frecuente de este medio de transporte. Muchos padres usan la bicicleta para movilizarse con sus hijos y por esa razón, quisimos recordar algunos puntos importantes al momento de conducir en bici con niños, no solo para evitar posibles multas sino por lo más importante, evitar accidentes.

¿Cómo llevar correctamente a un niño en bici?

Para realizar una conducción segura en bici se deben tomar en cuenta varios aspectos, además de la normativa general de tráfico. Te contamos las más relevantes para llevar a tu hijo seguro en ellas.

Sillas ideales

Primero hay que decir que existen dos tipos de sillas para bici para transportar a los niños. Dependiendo de la edad y del peso, puede usarse la silla en la parte delantera de la bici o en la parte trasera.

Eso sí, cualquiera de las dos tiene como límite de edad los 7 años de los niños y en cualquier caso es indispensable el uso del casco.

Las sillas traseras tienen la ventaja que soportan más peso, hasta 21 kilos, mientras que las delanteras soportan entre 9 y 15 kilos. Estas sillas deben cumplir con ciertos requisitos como: contar con un arnés de seguridad, tener cinturón y reposabrazos, sujeción para los pies y un respaldo alto para que el niño pueda apoyar la cabeza.

Los expertos recomiendan las sillas traseras porque proveen mayor seguridad y estabilidad, y porque su montura no estorba en las maniobras del conductor y no dificultan su visibilidad. Cabe destacar que cualquier asiento instalado debe estar homologado para su uso y el conductor debe ser mayor de edad.

Por dónde circular

Es importante, para mantener la seguridad vial de todos, y específicamente de nuestros niños, que circulemos por los canales establecidos por la ley: las ciclovías siempre que sea posible y por las calles cuando no, respetando siempre las distancias con los demás vehículos. Es importante recordar que está prohibido circular por las aceras y por los pasos de peatones.

Igualmente, las restricciones y normativas de movilidad de las bicis dependerán de cada ayuntamiento.

Señaliza las maniobras

Para mantener la seguridad vial y la integridad física es importante señalizar todas las maniobras que se van a hacer, como un giro, un cambio de sentido o de carril, mientras se conduce en una bici, más si llevas contigo a un niño.

Visibilidad

Hacernos notar y ver es vital cuando andamos en un vehículo de movilidad personal, sobre todo cuando se conduce por la noche. El uso de las luces en la bici es necesaria y obligatoria para cuando estes conduciendo de noche, por túneles o por pasos inferiores.

La bici debe tener luces en la parte delantera, de posición blanca, y traseras de posición roja y también llevar un catadióptrico del mismo color. Cabe destacar, que los cascos también deben contar con luces.

Además de las luces, y dependiendo por donde se circule, sean vías interurbanas o carreteras, será necesario el uso de chalecos o prendas reflectantes para que el ciclista pueda ser visible a 150 metros de distancia.

Multas que te puede poner la DGT por andar en bicicleta

Te recordamos algunas de las multas que pueden colocarte por llevar de forma incorrecta a un niño en bici o infringir las normas de la ley de tráfico, con o sin niño:

El simple hecho de llevar a un niño en bici sin las medidas antes comentadas, tiene una sanción económica de 100 euros

Si conduces por ciudad y el niño no lleva casco la multa será de 200 euros

Si usar el móvil o tienes los auriculares puestos mientras conduces la sanción será de 200 euros

La multa por no señalizar tus maniobras también es de 200 euros

Si has bebido alcohol y conduces en bici y un agente te hace una prueba de alcoholemia y sobrepasas los límites, la multa puede ser entre 500 a 1000 euros.

La visibilidad para un ciclista es muy importante, por lo tanto si los cascos usados no tienen luces cuando supone ser obligatorio, la multa es de 200 euros

Si no usas objetos reflectantes, es de 80 euros

Pasar el paso de peatones montado en la bici supone una multa de 200 euros

Asimismo, si se conduce por la acera, la multa es hasta 100 euros

Todas estas normas y obligaciones tienes que tomarlas en cuenta al momento de conducir una bici, y más si se conduce con un menor de edad. Recuerda que la importancia no está en solo evitar las multas sino en evitar accidentes y heridos.

Fuente : Fundación CEA

FESVIAL desaconseja medir la profundidad legal del dibujo del neumático con monedas de euro

El borde de una moneda de un euro mide más de 3mm, el doble de la profundidad mínima legal que es de 1,6mm.

Realizar los test de adherencia en superficie mojada, con el nivel mínimo de profundidad de la escultura reglamentario y no sólo con neumáticos nuevos daría mayor seguridad y confianza a los consumidores.

Cambiar los neumáticos anticipadamente siguiendo esta recomendación supondría, cada año, una factura equivalente a 800 millones de € para los automovilistas de la UE debido al aumento del consumo de combustible y otros 6,1 millones de € por costes de compra de neumáticos más frecuentemente.

La recomendación de medir la profundidad legal del dibujo del neumático con una moneda de euro es una práctica totalmente desaconsejable por razones de eficiencia y sostenibilidad, lejos de velar por la seguridad, además de causar un perjuicio directo a la economía de los usuarios. El borde de una moneda de un euro mide más de 3mm, el doble de la profundidad mínima legal que es de 1,6mm.

Desde FESVIAL entendemos que está recomendación tan generalizada puede ser un bulo sin fundamento, en el mejor de los casos, cuando no una manipulación intencionada para forzarnos a cambiar los neumáticos antes de que finalicen su vida útil dentro de los parámetros legales y de seguridad.

De hecho puede considerarse un claro caso de manipulación de obsolescencia programada según un estudio realizado. El borde de una moneda de euro mide algo más de 3mm, el doble de la profundidad mínima legal que es de 1,6mm. ¿Cuál sería la justificación para recomendar su uso para asegurarnos si ya ha llegado el momento de renovar los neumáticos de nuestros vehículos?

¿Se trata de una broma que ha derivado en un bulo muy extendido o estamos ante una malintencionada orientación hacia la obsolescencia programada de los neumáticos con un fondo puramente económico antes que la seguridad y el medioambiente? Esta es la principal conclusión de un informe publicado por EY sobre los "Impactos económicos y ambientales de la generalización de una retirada prematura de los neumáticos de turismo en la Unión Europea. La obsolescencia programada no es inevitable".

La profundidad de la escultura de los neumáticos, un elemento esencial en la adherencia, está sujeta a una reglamentación uniforme en todo el mundo desde hace mucho tiempo.

La arquitectura, los componentes y las esculturas de los neumáticos están optimizados para garantizar el contacto con el suelo, evacuando el agua y manteniendo una adherencia máxima. La escultura requiere una profundidad mínima para desempeñar adecuadamente el papel de drenaje.

Realizar los test de adherencia en superficie mojada, con el nivel mínimo de profundidad de la escultura reglamentario: 1,6 mm y no sólo con neumáticos nuevos daría mayor seguridad a los consumidores.

Algunos neumáticos pierden eficacia rápidamente mientras que otros mantienen sus prestaciones en sus diferentes niveles de desgaste, de modo que un neumático con 1,6 mm puede frenar bastante mejor que otro neumático con 3mm. Medir la adherencia en superficie mojada de los neumáticos en estado nuevo no garantiza su rendimiento con el tiempo. Haciéndolo al final de la vida útil sería una manera de garantizar el rendimiento duradero.

Los estudios sobre accidentología no son concluyentes para apoyar un cambio en la normativa de 1,6 a 3mm

Esta práctica puede ser contraproducente para reducir accidentes La perspectiva de una sustitución más frecuente de los neumáticos probablemente va a alentar a los automovilistas que compraban neumáticos de calidad – rendimiento duradero – a elegir neumáticos más baratos, de baja calidad, con rendimientos que se degradan más rápidamente. Un neumático de inferior calidad con 3 mm de escultura pueden tener una distancia de frenada en mojado superior a un neumático de calidad con 1,6mm.

La distancia de frenada de los vehículos empeoraría.

Los resultados de la accidentología no han establecido una relación entre el aumento la profundidad de la escultura y una evolución del número de siniestros. Además, los análisis basados en correlaciones estadísticas entre los cambios en la profundidad del dibujo y los accidentes no recomiendan un cambio en la normativa 1,6-3 mm ya que los beneficios hipotéticos estarían más que compensados por los costes.

«Los datos sobre los accidentes no muestran ninguna mejora en la reducción del número de accidentes con el aumento de la profundidad mínima de la escultura [...] Los resultados del estudio sugieren que el límite de 1,6 mm puede ser el nivel apropiado para basar las leyes nacionales de los Estados miembros.» según el Informe TNO para la Comisión Europea, Study on Some Safety Related Aspects of Tyre Use, 2014

Para el Prof. Dr. Lars Hannawald, VUFO GmbH, «con un aumento de la profundidad mínima de la banda de rodadura, los neumáticos deberán cambiarse más a menudo. El aumento de los costos puede llevar a los propietarios de vehículos a no invertir en neumáticos de buena calidad por razones presupuestarias. Si se eligen neumáticos con menor rendimiento debido al coste, esto tendrá un impacto negativo en la conducción y la seguridad vial.»

"Luchar contra la obsolescencia programada y ofrecer productos con un rendimiento duradero, supone un ahorro de materias primas y de dinero para los consumidores, además de un compromiso con una movilidad más sostenible y segura. Este informe destaca el costo de la inacción en este campo: el apoyo a productos más sostenibles, en una lógica de economía circular, es esencial para el futuro del automóvil", ha apuntado Jean Todt, ex presidente de la FIA.

Daños medioambientales significativos

El impacto del cambio generalizado de los neumáticos para turismos antes del límite legal en la UE también sería significativo desde el punto de vista medioambiental que iría en contra de la situación global del clima y al agotamiento de recursos no renovables.

El impacto asociado sería de dos tipos:

Impacto directo (relacionado con la producción de neumáticos): agotamiento de recursos no renovables, explotación de los recursos renovables, producción de residuos y emisiones de gases de efecto invernadero

Impactos indirectos (relacionados con el consumo de combustible del vehículo): emisiones de gases de efecto invernadero

Recomendaciones para conservar y alargar la vida útil del neumático

La única conexión que tiene un vehículo con la superficie por la que circula son los neumáticos, una pieza fundamental que brinda seguridad al conductor ante la llegada del mal tiempo, simplemente al cambiar de carril o el correcto funcionamiento del control de tracción, por lo que su buen cuidado y mantenimiento son esenciales para mantener la seguridad de ocupantes y resto de usuarios de la vía.

Sin embargo, los conductores no prestamos la atención que merecen, por lo que su mal estado se ha visto implicado en muchos siniestros de tráfico y es una de las principales causas de rechazo en las inspecciones técnicas de vehículos.

Además del riesgo que supone circular con unos neumáticos desgastados, también podemos ser sancionados si no prestamos atención a su mantenimiento. En concreto, las cuatro características sancionables son el desgaste de los neumáticos y el mal estado con 200 euros de multa por cada neumático, diferencias de modelo en el mismo eje sancionado con 150 euros de multa y la incorrecta homologación, con una multa desde los 90 euros hasta los 120 euros.

Una buena medida es visitar a nuestro taller de confianza, para comprobar el correcto montaje de los neumáticos, estado de la banda de rodadura y profundidad del dibujo y, si es necesario, sustituirlos.

Una actitud proactiva incrementará la longevidad de los neumáticos con el mantenimiento adecuado:

Comprobar la presión de los neumáticos de forma regular al menos una vez al mes; comprobar el desgaste del dibujo (1,6 mm es el límite legal)

Inspeccionar los neumáticos para identificar cualquier desgaste irregular o daño visible.

Tener en cuenta la edad del neumático. Se recomienda que todos aquellos neumáticos (incluyendo el de repuesto) fabricados hace más de diez años se inspeccionen por un especialista y en caso necesario sustituirse.

Seguir esta serie de consejos no solo alargará la vida útil de tus neumáticos, sino que protegerá a los ocupantes del vehículo y a su entorno, además de reducir el consumo de combustible.

Fuente: FESVIAL

EVARM con sede en Sant Boi fabrica el primer camión de H2 del Dakar

El camión del equipo KH7 EPSILON, pilotado por Jordi Juvanteny y sus copilotos Jose Luis Criado y Jordi Ballbé, consiguió por primera vez en la historia de la competición completar la prueba con H2, gracias al sistema de Hidrogeno **EVARM,** el preparador del sistema.

La prueba tuvo lugar entre el 31/12 de 2022 y el 15 de Enero de 2023, recorriendo casi 8000 km de dunas y rutas de ríos secos, roca y tierra.

EVARM, es una empresa de Sant Boi que está especializada en convertir vehículos profesionales (camiones, autobuses y autocares) a gases como GNC, GLP y que ha conseguido el hito de completar el rally más duro del mundo, el DAKAR, con Hidrógeno, trasladando su tecnología a la alta competición.

Para **EVARM** el DAKAR es un banco de pruebas para nosotros, donde testear nuestros sistemas de hidrógeno en las condiciones más duras del mundo, y estamos muy orgullosos de ser los primeros de la historia en competir en la prueba con Hidrógeno, y acabar la prueba de forma exitosa, indica Silvia Márquez, sociafundadora de **EVARM.**

Desarrollar el sistema para el DAKAR ha sido un reto, especialmente por la alta dureza de la prueba que ha supuesto preparar todo el sistema a medida para el camión del equipo, así como trasladarnos a Arabia Saudí, por donde se ha pasado desde carreteras rotas, tierra, o el desierto del Empty Quarter, dando asistencia, y repostando el vehículo por nuestros medios, dando una solución completa por nuestra parte.

EVARM, es una Pyme Innovadora por el Ministerio de Ciencia, que lleva 8 años innovando y trabajando para las empresas más relevantes de transporte de mercancías y personas de la península ibérica, así como ha realizado ya proyectos a nivel internacional en Asia y Latinoamérica.

La experiencia del DAKAR está siendo útil para mejorar los sistemas de los vehículos que vamos a sacar al mercado con Hidrogeno. Estamos ya con las homologaciones, solo hace falta el compromiso comercial y apoyo por las entidades públicas.

Homologar en España es lo más difícil, no hay centros capaces de realizar las pruebas. Nuestra tecnología esta muy avanzada y debemos ir fuera para casi todo (compras de material, pruebas, depósitos de hidrogeno, etc). La unidades de mando y cableados los realizamos nosotros, y integramos los mejores componentes disponibles del mercado.

A nivel de innovación y tecnología, **EVARM** está en la punta de lanza, y ha recibido recientemente el apoyo del estado para el desarrollo de nuevas aplicaciones, en las que ya están trabajando en un camión de recogida de residuos para PREZERO, en cooperación con IDIADA, y también las conversiones de vehículos de aeropuerto, en cooperación con el Aeropuerto de Lleida-Alguaire, dentro de las ayudas Cadena de Valor del IDAE.

La compañía está ya preparada para lanzar al mercado la solución para vehículos pesados, como camiones y autobuses, donde tiene mucha experiencia real y mercado desarrollado durante estos 8 años.

EVARM es una de las empresas de referencia en combustibles alternativos para usos profesionales a nivel global y se siente orgullosa y agradecida por la confianza que le otorgan cada día los clientes en todos los continentes.

Sin subsidiarias, como ingeniería de sistemas integra tecnología de otras empresas pero con especificaciones y diseños propios. Permitiendo así que los vehículos profesionales sean trajes a medida, diferenciándose totalmente de otras empresas. Estamos orgullosos de aceptar la responsabilidad de dar servicio a las más grandes empresas de transporte, constructoras, saneamiento, sanidad, transporte colectivo y otros sectores donde nuestros vehículos realizados a medida, tanto camiones a gas, autocares a gas o furgonetas a gas, destacan.

EVARM es el conglomerado de conocimiento, pasión por la tecnología y la innovación, realizando «trajes a medida» como hacían mis abuelos. Ellos nos transmitieron la pasión por hacer a medida, con gusto y calidad todo aquello que nos propusiéramos. Ellos lo hacían para familias nobles y de la burguesía. Nosotros tratamos de llevar la tecnología punta y el mejor servicio a un público más amplio, pero nunca perdiendo la calidad.

Por eso, como tercera generación de «trajes a medida», seguimos innovando sin perder nuestras raíces. Hemos ido perfeccionando los sistemas que integramos, hasta poderles sacar mayor rendimiento que otras empresas. Simplemente porqué dedicamos más recursos y dedicamos grandes cantidades de recursos a la Investigación y Desarrollo. Cuando en 2015 debimos prácticamente descartar todo lo que nos facilitaban los suministradores de kits, Francisco Javier, mi padre, se vio obligado a desarrollar más que nunca el ingenio con los compañeros que formaban **EVARM.** Eso incluyó cientos y cientos de horas de combinar su trabajo con tareas «tocando hierro».

Cuando se trata de altas prestaciones y/o vehículos que se van a someter a condiciones muy duras de trabajo como los camiones o vehículos de reparto, el equipo **EVARM** quiere despuntar. No es solo pasar a gas un vehículo, es que cada uno sea especial.

Con más de 1000 vehículos profesionales, entre camiones y furgonetas Dual con combustibles alternativos en los últimos 8 años (GNC, GNL y GLP) nos hemos centrado en la calidad más que en la cantidad. Por ello hemos reinvertido en la empresa, dotándonos de medios muy avanzados a nivel técnico, e invirtiendo en personas.

EVARM es una empresa 100% de capital nacional, creada con la motivación empresarial pero también con dos fines sociales:

- crear empleo de calidad, independientemente de la edad y del sexo. Como empresarios decidimos crear un equipo multidisciplinar, multicultural y donde lo único que importa es la excelencia y el querer ser parte de un equipo número 1, siendo justos y éticos.
- ser activos para reducir al máximo las emisiones contaminantes que afectan la calidad del aire de las ciudades, así como reducir las emisiones de efecto invernadero, que sobrecalientan nuestro planeta.

La tradición de buenas prácticas, ingeniería y innovación, definen nuestro ADN.

Para seguir siendo lideres hoy y en el futuro, **EVARM** participa en varios de los proyectos de I+D más importantes de los últimos años, destacando los que están en curso o más recientes:

– Proyecto ECOGATE, programa CEF – CoFinanciado por la Comisión Europea a través de su agencia INEA 2017 – 2020 Link aquí: ECOGATE EVARM

– Proyecto PostLowCit, programa CEF- CoFinanciado por la Comisión Europea a través de su agencia INEA – 2016 – 2021

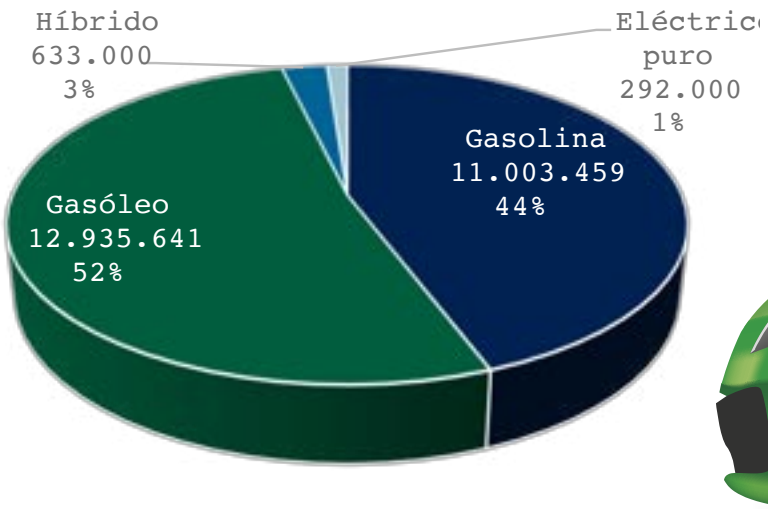
– Proyecto l'HYDROGEN, programa ACCIO NUCLIS Bi-Lateral Cataluña-Corea – 2019 – 2020

– Proyecto LDECS, programa EUREKA – Bilateral CDTI-KIAT – España Corea – 2020

EVARM, como empresa nacional y de capital propio, participa en proyectos de I+D con el objetivo de ser lider mundial, y es por ello que participa en proyectos con partners como KIST (Korean Institute of Science and Technology), ENAGAS (Empresa Nacional de Gas), NATURGY, Transportes San Jose Lopez (SJL) y otras empresas de referencia a nivel nacional e internacional.

Más información en: www.evarm.com

Los coches ecológicos se disparan un 37% en 2021 y se acercan al millón



El parque móvil eléctrico despega en España. A cierre de 2021, alrededor de 925.000 turismos empleaban motores híbridos y eléctricos para desplazarse. Esta cifra representa un incremento del 37% con respecto del año anterior. De esta forma, los turismos ecológicos constituyen el 3,7% del parque total de coches asegurados. Así lo refleja el informe El parque de vehículos por tipo de motor. Datos 2021, que ha sido recientemente elaborado por Estamos Seguros, la iniciativa de divulgación de la cultura aseguradora de UNESPA, en colaboración con Centro Zaragoza.

> Los turismos de motorización alternativa representan el 3,7% del parque móvil español

En España circulan alrededor de 633.000 turismos híbridos y 292.000 vehículos eléctricos puros o de combustible alternativo (gas, biodiesel, etc.), según la Estadística de seguro del automóvil (MicroESA) que gestiona Tecnologías de la Información y Redes para las Entidades Aseguradoras (Tirea). Los datos muestran que el crecimiento del parque asegurado en 2021 (32,2 millones de vehículos, de los cuales 24,8 millones son coches, según el Fichero Informativo de Vehículos Asegurados) se sustentó en la incorporación de híbridos y eléctricos (+37%); así como de unidades con motor gasolina (+22%). En contraste, los vehículos diésel, que siguen constituyendo algo más de la mitad del parque móvil nacional, pierden protagonismo en las calles y carreteras nacionales (-13%).

Un análisis por sexos de los conductores revela que el coche electrificado apenas se diferencia del de motor de combustión. Las mujeres son titulares del 26% de las pólizas de turismos ecológicos, mientras su presencia como propietarias de coches con motor de combustión es del 28%. Estas cifras no deben confundirse con las que puedan difundir otras fuentes, como la Dirección General de Tráfico (DGT), sobre personas con carnet de conducir. La condición de titular del seguro presupone que esa persona es el conductor habitual del vehículo asegurado, pero no implica que sea la única que lo emplea.

Una panorámica territorial muestra cómo los vehículos con motorización eléctrica tienen una presencia especialmente destacada en la Comunidad de Madrid, donde representan el 6,3% del parque móvil autonómico. Le siguen Cataluña (4,5%) y Baleares (3,7%). Por el contrario, las regiones donde el vehículo híbrido y el eléctrico tienen un menor peso relativo son Extremadura (1,5%), Castilla- La Mancha (1,9%) y Castilla y León (2,1%).

Un repaso de la distribución de estos vehículos entre los municipios de más de 75.000 habitantes muestra cómo los coches ecológicos tienen especial aceptación en localidades ubicadas en la periferia de Madrid y Barcelona. De hecho, a menudo se trata de poblaciones con una renta per cápita superior a la media nacional. El ranking se encuentra liderado por Las Rozas, Sant Cugat del Vallès, Pozuelo de Alarcón y Alcobendas. La apuesta por la electrificación por parte de las familias que residen en estas localidades evidencia su deseo de ahorrar dinero en combustible, circular sin restricciones por la capital de la provincia y, por supuesto, reducir las emisiones contaminantes a la atmósfera.

> Los motores híbridos y eléctricos tienen un peso relativo mayor en aquellos territorios que albergan grandes concentraciones urbanas

Los datos recabados por Estamos Seguros desvelan que las firmas asiáticas lideran la electrificación del parque móvil español. El logo de Toyota, junto con el de su filial Lexus, luce sobre los frontales de seis de cada 10 vehículos de motorización alternativa que circulan en España, según la información aportada por Centro de Zaragoza.

Vehículos a dos ruedas

El informe incluye, también, un análisis de la electrificación del parque móvil de dos ruedas. El reparto por tipo de motor de motocicletas, escúteres y ciclomotores es más sencillo. Estos vehículos solo emplean dos tipos de motor: gasolina o eléctrico. No hay versiones diésel ni híbridas. Según la información recopilada por la ESA, a cierre de 2021, existían cerca de 98.000 vehículos de dos ruedas eléctricos en España. Estas unidades constituían, por lo tanto, cerca del 3% del parque móvil. La mayor parte son motos (60%). El resto se reparte a partes iguales entre ciclomotores y escúteres (20%).

Un análisis de los datos tomando como referencia las características del conductor evidencia que el mundo de la moto tiene un sesgo marcadamente masculino. Ya sean vehículos con motor gasolina o eléctrico, tanto da. Las mujeres rara vez son titulares del seguro de una moto.

Un repaso territorial desvela que los vehículos ecológicos de dos ruedas tienen especial aceptación en la Comunidad de Madrid, donde representan el 5,7% del parque móvil regional. Le siguen Cataluña (3,5%) y el Principado de Asturias (3,3%). Eso sí, si la medición se realiza en términos absolutos y no bajo una óptica relativa, la tradición motera del litoral mediterráneo se hace valer. Cataluña es la comunidad autónoma con una mayor cantidad de motos ecológicas. Agrupa el 28% del parque nacional. Completan el ranking Madrid (23%), Andalucía (11%), la Comunidad Valenciana (7%) y Baleares (5%).

Fuente : UNESPA

MOTORIZACIÓN	2018	2019	2020	2021
Gasóleo	14.972.606	14.943.866	14.878.773	12.935.641
Gasolina	8.572.332	8.843.141	8.994.995	11.003.459
Otros	348.603	561.580	674.017	924.677

Fuente: Elaboración propia a partir de la MicroESA y el FIVA.

Els gossos pigall viatgen en taxi

El passat 31 de maig, a les instal·lacions de l'AMB, va tenir lloc una demostració, amb un gos pigall, dirigida als taxistes de l'àrea metropolitana de Barcelona. L'acte, organitzat en el marc de col·laboració entre l'Institut Metropolità del Taxi (IMET) i l'ONCE, s'ha realitzat amb la intenció de recordar al sector del taxi la importància de la prestació del servei a les persones cegues que porten un gos guia.

Enric Botí, delegat de l'ONCE a Catalunya, ha posat en valor l'actitud de la gran majoria dels taxistes envers les persones cegues: "són solidaris, pacients, ens acompanyen a la porteria, ens busquen quan no els trobem i ens ajuden en tot el que poden". Tanmateix, ha destacat que seguiran treballant conjuntament amb l'IMET) per tal d'aconseguir incidir en la totalitat del sector de taxi, a través de la formació dels conductors.

La demostració s'ha dut a terme amb un dels gossos de la Fundació ONCE del Gos Guia (FOPG) i s'ha pogut observar la funció que fan aquests animals d'acompanyament, així com el seu comportament tranquil i obedient. "Quan són cadells, aquests gossos són acollits per una família educadora durant 14 mesos. Després tornen a l'escola de gossos pigall, on treballen obediència, comportament social i mobilitat durant 8 mesos més", ha explicat Eloi Aranda, l'instructor de la Fundació ONCE del Gos Guia.

> Demostració per recordar als taxistes de l'àrea metropolitana de Barcelona la importància de la prestació del servei a les persones cegues que porten un gos guia

A la darrera part de l'actuació, s'ha fet servir el taxi d'un dels assistents per ensenyar quina és la conducta dels gossos dins del vehicle i quin protocol cal seguir per atendre correctament a una persona cega que puja a un taxi. Així doncs, els taxistes han pogut corroborar com les persones usuàries d'aquests animals, guanyen en seguretat, autonomia i mobilitat en els seus desplaçaments.

L'esdeveniment va comptat amb la presència de Maria Teresa Carrillo, Gerent de l'IMET, qui ha posat èmfasi en la importància de prestar servei a les persones que porten un gos pigall perquè "aquests gossos són els ulls de les persones cegues".

A l'acte també va assistir David Bernardo, el President del Consell Territorial de l''ONCE a Catalunya, així com els responsables del departament de Serveis Socials per a Persones Afiliades de la Delegació Territorial de l'ONCE a Catalunya i alguns representants de l'Associació de Gossos Pigall de Catalunya.

Vídeo "els gossos pigall al taxi metropolità"

Al llarg de la jornada també es va projectar un vídeo que s'ha creat per al sector de taxi, en el qual es recorda que aquest mitjà de transport és imprescindible perquè les persones amb discapacitat visual puguin arribar a llocs poc comunicats i que els facilita molt el seu dia a dia. D'aquí la importància de prestar-los servei.

L'accés dels gossos pigall al taxi: un dret dels usuaris i una obligació dels taxistes

Segons la Llei 19/2009, de 26 de novembre, els usuaris del transport públic tenen dret a utilitzar-lo acompanyats dels seus gossos guia. Per tant, els animals d'assistència poden accedir a tots mitjans de transport, entre els quals també s'inclou el taxi.

D'altra banda, aquesta és una obligació dels taxistes, ja que a l'article 38 del Reglament metropolità del taxi, es recull que els conductors del taxi no es poden negar a prestar servei a una persona amb ceguesa pel fet d'anar acompanyat d'un gos guia que, a més, haurà de ser transportat de forma gratuïta.

La DGT alerta ante posibles estafas para la obtención del permiso de conducir

> Tráfico recuerda que en España es imprescindible superar un examen para obtener el permiso conducir

Ante la proliferación de páginas en Internet que ofrecen obtener un permiso de conducir sin necesidad de hacer ningún tipo de examen de conocimientos, ni teóricos ni tampoco prácticos, la Dirección General de Tráfico quiere alertar a la población recordando que esto es del todo imposible.

En España es imprescindible superar un examen para poder tener el permiso conducir o, para los extranjeros no comunitarios que ya dispongan de uno, canjearlo por uno español en caso de ser ciudadano de países con los que existe un acuerdo de canje. En este enlace se puede comprobar si existe acuerdo con el país de origen y cómo debe realizarlo.

PÁGINAS WEB FANTASMA Y MÓVILES QUE NO ADMITEN LLAMADAS

El Grupo Central de Investigación y Análisis (GIAT Central) de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, ha estado investigando en las últimas semanas varias páginas de este tipo en las que se ofrece la obtención de un permiso de conducir español "legal" simplemente pagando una cantidad de dinero que, por ejemplo, en el caso del permiso B asciende a 850€.

Este tipo de páginas suele utilizar siempre el mismo procedimiento para estafar a los usuarios. Se anuncian en Internet, con un número de teléfono móvil como única vía de contacto, a través del cual piden al interesado el envío de todos los datos completos (nombre, apellidos, DNI, fecha de nacimiento, etc.) además de una fotografía del titular y otra de la firma.

Una vez que, supuestamente, han comprobado la autenticidad de los datos, envían el número de la cuenta corriente en la que se debe hacer el ingreso del importe solicitado mediante transferencia bancaria y, tras abonar dicha cantidad, desaparecen sin dejar rastro.

> Los extranjeros NO comunitarios, que ya dispongan de uno, deben canjearlo por uno español en caso de ser ciudadano de países con los que existe un acuerdo de canje

Suelen ser páginas web temporales, con números de teléfono españoles de titulares que no existen, que no permiten recibir llamadas sino sólo datos y que, además, van cambiando constantemente para no dejar rastro de su actividad.

> En caso de no existir acuerdo de canje con el país de origen, es obligatorio superar un examen teórico y uno práctico

Este tipo de estafas se suelen dirigir a personas migrantes de terceros países a los que hacen pensar que es posible obtener el permiso de conducir sin realizar ningún examen previo por lo que desde Tráfico se insiste en dejar claro que esto es imposible.

Fuente: DGT

¿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!

LlobregatMotor
619 900 979
info@llobregatmotor.com

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

Nueva guía sobre normas antimanipulación para silenciadores de escape de motocicletas

La Asociación Europea de Fabricantes de Motocicletas (ACEM) y la Asociación Nacional de Empresas del Sector Dos Ruedas (ANESDOR) comparten la preocupación de ciudadanos, políticos y reguladores sobre el impacto acústico en la salud pública.

Las emisiones sonoras de las motocicletas han sido reguladas desde la UE con niveles máximos definidos desde los años 90, que se han ido reduciendo progresivamente a través de los requisitos de homologación europeos.

Como parte de la solución para lograr cumplir con dichos requisitos, ACEM y ANESDOR, en colaboración con la industria europea de escapes de reposición, entre ellos la española YASUNI, han desarrollado una guía técnica sobre la correcta aplicación de las directrices antimanipulación de sistemas de escape. El objetivo de este documento es clarificar las directrices adecuadas sobre las normas antimanipulación para silenciadores de escape. En particular para los sistemas existentes en el mercado de reposición, que pueden ser instalados a lo largo de la vida útil de las motocicletas.

Tras una validación informal en el seno de las autoridades europeas de homologación, estas directrices han sido oficialmente respaldadas en el marco de Naciones Unidas, donde tienen origen las principales regulaciones en torno a emisiones, sonido y otros sistemas de los vehículos.

La industria de la motocicleta está difundiendo estas directrices, con el objetivo de concienciar a todas las partes interesadas, incluidas las autoridades de homologación y vigilancia del mercado, así como a los propios usuarios.

José María Riaño, secretario general de ANESDOR y representante de las asociaciones nacionales en el Comité Ejecutivo de ACEM:

"En ocasiones, se tiende a considerar a las motocicletas como vehículos de alto impacto acústico, pero normalmente se trata de casos aislados de usuarios de motocicletas con un mal mantenimiento o que han realizado manipulaciones ilegales sobre el sistema de escape. Los límites sonoros actuales exigidos en la homologación no suponen un impacto acústico perjudicial, y tanto la industria de fabricantes de motocicletas como la industria auxiliar de escapes de reposición han realizado importantísimos desarrollos tecnológicos para alcanzar estos altos estándares".

Antonio Perlot, secretario general de ACEM:

"Esta iniciativa reúne la experiencia de los principales implicados en el sector para abordar una de las principales causas del ruido de las motocicletas. Estas nuevas directrices ayudarán a las autoridades de homologación a realizar una mejor evaluación de la conformidad sobre las normas antimanipulación de los silenciadores de escape. Invitamos a todas las partes implicadas a aplicarlas".

La regulación del nivel sonoro y las normas antimanipulación de los silenciadores de escape de motocicletas vienen definidas por el Reglamento UE 168/2013, norma marco de homologación de motocicletas, que exige la aplicación de los Reglamentos UNECE R92 (silenciadores para el mercado de reposición) y R41 (equipamiento original). Estas regulaciones fueron desarrolladas y son revisadas por el Grupo de Trabajo de Sonido y Neumáticos (GRBP), bajo el Foro Mundial para la Armonización de Regulaciones de Vehículos de Naciones Unidas (UNECE WP.29). En diciembre de 2022, desde ACEM se presentó la guía a las autoridades de homologación en una reunión organizada por la Comisión Europea. Tras la aprobación informal por parte de las autoridades a nivel de la UE, la Asociación Internacional de Fabricantes de Motocicletas (IMMA) elevó la guía en febrero de 2023 en el foro mundial sobre el nivel sonoro de los vehículos (UNECE GRBP). Se espera que se adopte como un documento oficial en la próxima sesión del GRBP en septiembre de 2023.

La iniciativa ha sido desarrollada conjuntamente por los siguientes actores del sector de la moto:

La Asociación Nacional de Empresas del Sector Dos Ruedas (ANESDOR)

La Asociación Europea de Fabricantes de Motocicletas (ACEM)

La Asociación Internacional de Fabricantes de Motocicletas (IMMA)

Fabricantes de sistemas de escape: el español YASUNI y otros europeos - Akrapovic, Arrow, Giannelli, Lafranconi, LeoVince, MIVV y SC project.

Fuente: ANESDOR

Seguretat en el transport de persones amb discapacitats

• Cal que conegueu el funcionament i els mecanismes de seguretat del vehicle (ancoratges).

• Cal que us encarregueu de la vigilància dels menors i/o persones amb mobilitat reduïda durant el transport.

• Heu de tenir cura dels viatgers en les operacions d'accés i sortida del vehicle.

• Cal que acompanyeu als usuaris del vehicle des de i fins a l'interior de l'escola en els casos d'educació especial.

• Quan baixeu d'un vehicle, espereu que aquest marxi abans de creuar el carrer.

• Cal dur sempre l'armilla reflectant quan baixeu del vehicle, tant els conductors com els acompanyants.

Documentació necessària

• Documentació obligatòria relativa al vehicle:

o Permís de circulació.

o Targeta d'inspecció tècnica.

• Targeta de transport vigent (VPC).

• Assegurança del vehicle.

• Permís de conduir corresponent al vehicle que es duu.

Dispositiu lluminós

Els vehicles han de disposar d'un dispositiu lluminós amb senyal d'emergència, el qual s'haurà de posar en funcionament a totes les parades, tant de dia com de nit, durant el procés d'entrada i sortida dels viatgers.

Servei amb menors

Sempre que es realitzi el servei amb menors, els vehicles han d'estar identificats mitjançant el senyal V-10.

Límits de velocitat

Vies urbanes i travesseres

Vies de plataforma única de calçada i vorera: 20 km/h

Vies d'un únic carril per cada sentit de circulació: 30 km/h

Vies de dos o més carrils per cada sentit de circulació: 50 km/h

Carreteres convencionals: 90 km/h

Autovies i autopistes: 100 km/h

RECORDEU: si el transport és escolar o de menors per vies interurbanes (carreteres convencionals, autopistes i autovies) la velocitat s'ha de reduir en 10 km/h.

Eviteu les distraccions

Mantenir un grau d'atenció gairebé exclusiu i permanent és essencial per garantir la seguretat en els nostres desplaçaments, ja que quan ens distraiem la velocitat i la direcció del vehicle i allò que tenim davant deixen d'estar sota el nostre control.

Acompanyant

La persona responsable / acompanyant serà:

• Una persona major d'edat.

• Idònia per a la prestació del servei.

• Diferent del conductor i acreditada per l'entitat organitzadora.

• No es podrà realitzar el transport sense la presència de l'acompanyant.

Font: Mossos d'Esquadra

Amaxofobia: Miedo a conducir

"Sólo de pensar que tengo que conducir me pongo nervioso", "Desde el accidente que tuve, me siento incapaz de coger el coche", "Noto como estoy perdiendo facultades y me resulta incómodo conducir", "¿Por qué me bloqueo al estar al volante?". Pensamientos como estos se refieren a un problema mucho más habitual de lo que nos podría parecer. En el argot profesional se le llama "Amaxofobia", que significa fobia a conducir.

En los principios de la psicología cognitivo conductual el miedo a conducir es el resultado de un proceso en el que la persona percibe el tráfico cómo una amenaza, percibe a los demás conductores cómo peligrosos y se siente incapaz de afrontar el reto de conducir.

Como fobia, significa un miedo injustificado ante situaciones u objetos que no son peligrosos en sí mismos y que no producen miedo en las demás personas. Dentro de las distintas fobias, la podemos englobar en el grupo de los miedos asociados a los medios de transporte (fobia a volar, a tomar el metro...). En su grado más extremo o paralizante, estaría relacionada con la agorafobia, esto es, un miedo incontrolable ante situaciones en las que no existe un amparo concreto si nos ocurre algún problema de salud.

Un problema que afecta a más del 30% de los conductores españoles en diferentes grados, según el estudio del Instituto MAPFRE de Seguridad Vial, y dentro de este colectivo, un 75% son mujeres.

¿Cuáles son las principales causas de la amaxofobia?

Existen muchas causas que pueden generar miedo a conducir, pero las mayoritarias podrían ser haber sufrido un accidente de tráfico, haber sufrido un ataque de pánico al volante o alto nivel de ansiedad en situaciones de las que no se pueda escapar fácilmente, no haber alcanzado suficiente pericia al volante o incluso no haber conducido al obtener el carnet de conducir.

Además, el acto de conducir supone manejar un alto número de estímulos al mismo tiempo: el manejo de una máquina compleja como es un coche en el que hay que coordinar pies y manos para los diferentes mandos, tener mucha atención en los espejos y señales acústicas para saber que hacen los vehículos que circulan con nosotros, estar pendientes de las diferentes señales que existen en la vía, controlar la velocidad que llevamos, aumentar la atención ante situaciones climatológicas desfavorables, ... a lo que habría que sumarle la responsabilidad que nos puede suponer llevar a otros pasajeros o pensar que nuestra vida se pone en peligro. En definitiva, un sin fin de circunstancias que hacen de conducir un acto sumamente estresante.

Amaxofobia: Conductor y ocupantes

Siempre que hablamos de amaxofobia o miedo patológico a la conducción se hace pensando en el usuario final, en el conductor que por una u otra causa siente miedo irracional a ponerse a los mandos de un vehículo y emprender un trayecto, ya sea de forma general o bajo ciertos condicionantes específicos como la noche, la lluvia o la circulación por autopistas, por citar algunos ejemplos. Sin embargo, hay casos en los que ni siquiera el más voluntarioso de los conductores aquejados de amaxofobia, es capaz de afrontar su miedo a conducir sola o solo.

Una de las formas más sencillas de comprobar cuánta tensión nos produce el conducir la podemos observar ante la actitud de ciertos conductores al producirse un atasco; se pierden los nervios y el respeto hacia los demás emitiendo toda clase de improperios e incluso llegando a la confrontación física.

Uno de los grandes problemas al que se puede enfrentar el futuro conductor es el miedo a no saber cómo reaccionar ante determinadas situaciones que le hacen sentirse tremendamente inseguro. Sin embargo, hay que saber diferenciar estos momentos de inseguridad de la verdadera amaxofobia, esa que hace que el conductor abandone el permiso de conducir tras convencerse de que conducir no está hecho para él, con todos los problemas de pérdida de la autoestima que esta decisión puede conllevar.

Amaxofobia: Miedo a conducir

Otra forma de comprobarlo la podemos encontrar en los conductores noveles o con poca experiencia volante, los cuales aún están aprendiendo a dominar el vehículo sin tener el acto automatizado y pueden notar como al terminar de conducir el nivel de tensión muscular es enorme encontrándose fatigados. Obtener el carnet de conducir no supone más que el primer paso a la hora de aprender a conducir un vehículo. Los sentimientos de "ser manejado" por el coche más que tenerlo bajo nuestro control pueden ser frecuentes. Por ello, muchas personas tardan más tiempo del habitual en superar esta fase y los que no lo consiguen son fuertes candidatos a sufrir amaxofobia.

Pero no son los conductores faltos de experiencia los únicos que pueden sufrir amaxofobia. El miedo a conducir es cada vez más habitual en conductores con muchos años de conducción y kilometraje, que les puede sobrevenir por múltiples causas: haber vivido un episodio traumático como una colisión, sufrir estrés continuado o ataques de ansiedad, entre otros, son situaciones que pueden actuar como desencadenante del miedo a conducir.

Cabe destacar el alto grado de incomprensión que sufren las personas con fobia a conducir. Para muchos conductores, el manejar un vehículo no supone mayor problema que las tensiones asociadas a los factores externos y el considerar que los demás pueden ser incapaces de conducir, o hacerlo con miedo, está fuera de su percepción. Este hecho supone un problema añadido para las personas con fobia a conducir ya que dicha incomprensión puede acabar mermando su autoestima.

¿Cuáles son las principales vías que producen temor?

En general podemos destacar vías en las que no se pueda ejecutar una respuesta de huida en caso de sentir angustia, como las autovías o grandes avenidas, el ir a cierta velocidad (por encima de los 100km/h) o el circular por carreteras sin arcén.

También hay que destacar las vías desconocidas para la persona, ya que le generan mucha incertidumbre. Por último, no hay que olvidarse de los viaductos o puentes, los túneles y las pendientes pronunciadas, donde puede existir combinación de la fobia a conducir con otras fobias.

Tratamientos y tiempo necesario para volver conducir

Debido a que la casuística del pánico a conducir es tan amplia y variada, es complicado establecer un tiempo medio. Además, para muchos casos, sería necesaria la combinación de tratamientos multidisciplinares, lo que a veces no está al alcance de todas las personas. Por mencionar algunos ejemplos, podría darse el caso de una persona que haya sufrido un momento puntual de ansiedad súbita producida por una sobrecarga de estrés y en tan sólo 3 ó 4 meses podría recuperar la normalidad de la conducción.

En cambio, un caso en el que la persona no haya conducido desde la obtención del permiso y haya abandonado la conducción durante 10 años, necesitará un tratamiento combinado de terapia psicológica y autoescuela del orden de 6 meses a 1 año.

Desde la Escuela CEA de Conducción se ofrecen formaciones basadas en este tratamiento como: curso terapéutico de conducción en simulador y curso terapéutico de conducción preventiva en circuito.

Como en otros trastornos fóbicos la respuesta de huida-evitación produce en el sujeto una sensación de alivio de la ansiedad, que se mantiene por refuerzo negativo. Esta respuesta llega a ser tan poderosa que se vive cómo la única posible para hacer frente al problema. Por este motivo esta fobia requiere un múltiple abordaje:

Modificar las ideas sobre la amenaza del tráfico y los demás conductores.

Cambiar la autopercepción de competencia por parte de la persona.

Suprimir y evitar la respuesta de huida en el tráfico.

En un primer momento, se analizan las ideas y expectativas que la persona tiene sobre el tráfico y sobre su capacidad para afrontar las dificultades que éste presenta. Este trabajo intenta modificar aquellos pensamientos ansiógenos que dificultan la terapia de exposición.

En el tratamiento de exposición se realiza en tres etapas, claramente diferenciadas:

En la primera, se utiliza un vehículo adaptado, que permite en una situación controlada iniciar la exposición del sujeto al tráfico y mejorar sus habilidades cómo conductor, cuando así sea necesario. De esta manera se vuelve a habituar al conductor a las situaciones temidas, jerarquizándolas, según una creciente dificultad.

En la segunda el paciente ya ha adquirido estrategias para soportar y reducir su ansiedad. Es en esta fase cuando el sujeto, acompañado del terapeuta, circula con su propio vehículo afrontándole tráfico y sus dificultades.

En la tercera, el cliente comienza a circular en solitario mientras el psicólogo, en otro automóvil, consigue que le siga. Posteriormente intercambian sus posiciones Para poder evaluar su habituación al tráfico.

El objetivo final es que el sujeto, tras una exposición gradual, sea capaz de desarrollar una autoexposición de manera controlada y autónoma. Para ello se le diseña un programa centrado en sus desplazamientos cotidianos, adaptado a sus necesidades. Se realiza un seguimiento a los tres, a los seis meses y al año de finalizar el tratamiento.

Preguntas frecuentes sobre la amaxofobia:

El entorno, como la familia, ¿puede ayudar al conductor a superar su miedo?: Si existe en el entorno del conductor con miedo alguna persona con sensibilidad hacia su problema y que le pueda brindar apoyo y motivación, podría ser de buena ayuda. El problema es que de forma habitual, las personas cercanas al conductor/a con miedo, no suelen entender el problema y tienden a perder los nervios, lo que puede perjudicar al conductor/a.

¿Hasta qué punto se pone en riesgo la seguridad de los demás si sales a la carretera con miedo?: El problema del miedo es similar a la influencia que podrían tener otras emociones negativas como la Ira o estados como la falta de sueño. Una persona con miedo, puede estar más pendiente de las circunstancias que tienen que ver con el mismo, y no de aspectos relevantes de la conducción, lo que podría dificultar su respuesta de reacción ante una situación de riesgo.

¿Es importante reconocer el temor para empezar a asumirlo y enfrentarse a él?: Por supuesto que es necesario reconocer el miedo ya que la ansiedad funciona de forma paradójica, de forma que cuanto más tratamos de evitarla, más se manifiesta la sintomatología y viceversa. No existe otra opción para superar los miedos que enfrentarse a ellos, pero esto no tiene que ser excesivamente traumático, sino que lo haremos siempre de forma gradual, apoyados de la psicoterapia y por diversos profesionales y siempre con motivación de que la persona quiere superarlo, en lugar de que se sienta obligada a hacerlo por su entorno o circunstancias.

Fuente: Fundación CEA

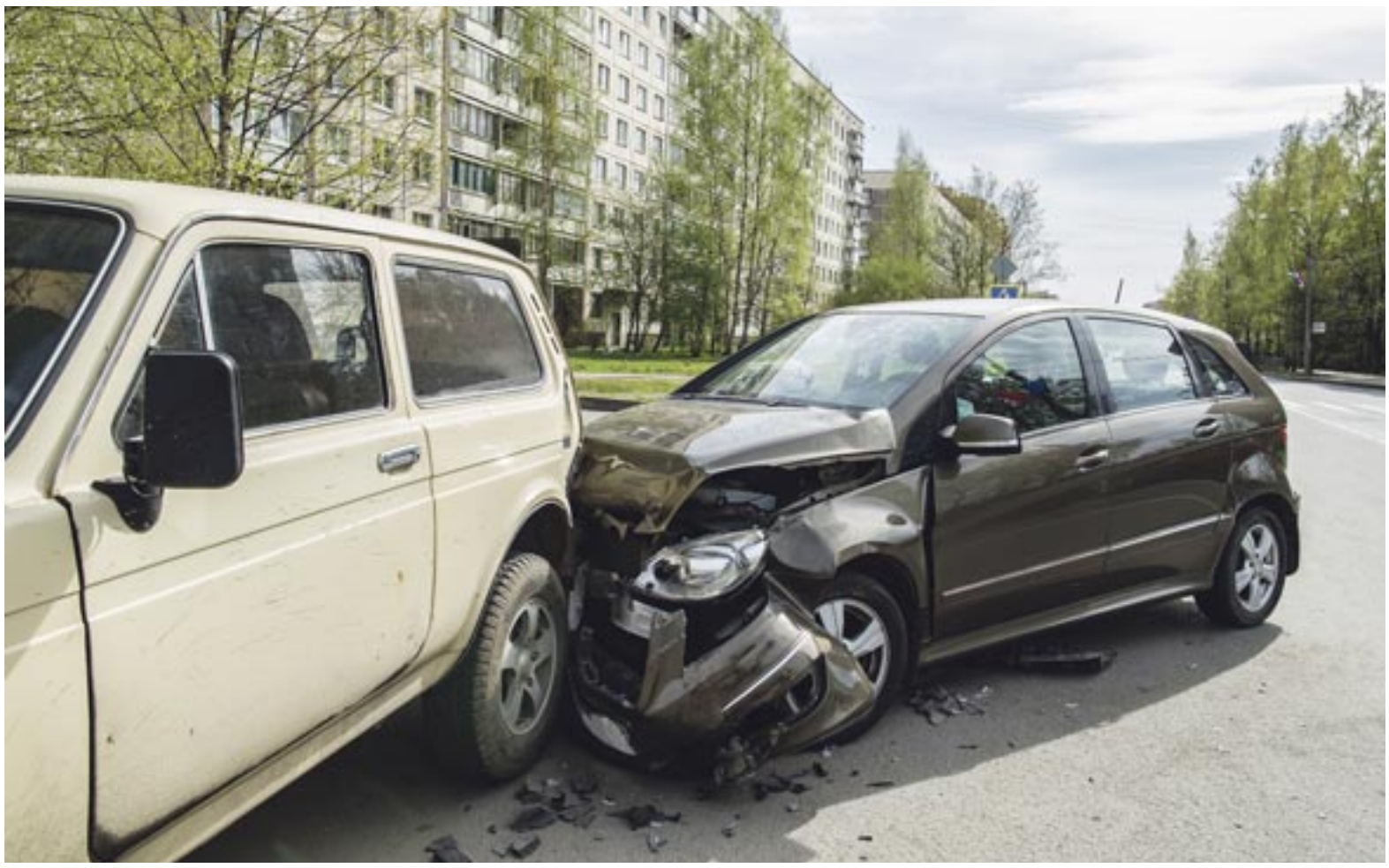
Balanç de la sinistralitat a les carreteres catalanes fins al 31 de maig

El Servei Català de Trànsit (SCT) informa que des de l'1 de gener fins al 31 de maig, han mort 61 persones en 53 accidents mortals a la xarxa viària interurbana de Catalunya. Durant el mateix període de l'any passat, van perdre la vida a les carreteres catalanes 70 persones en 62 sinistres mortals, el que suposa una reducció del 13% en el nombre de morts i d'un 15% en els sinistres mortals. Respecte al 2019, any de referència per al compliment dels objectius de reducció de la sinistralitat del Pla de Seguretat Viària 2020-2023,la reducció és de l'11% en el nombre de persones mortes i del 20% pel que fa als accidents mortals.

> En aquests cinc mesos, han mort 61 persones en 53 accidents mortals

Quant als ferits de gravetat, enguany en portem 297, un 4% menys respecte el mateix període de 2019, però un 20% més respecte l'any passat.

Aquest mes de maig ha registrat 10 víctimes mortals, 5 morts menys tant respecte el 2022 com el 2019.Després de febrer, el mes de maig ha estat el segon mes amb menys víctimes mortals d'aquest any, malgrat que ens trobem en temporada de bon temps, un període amb una elevada mobilitat.



Una de cada tres víctimes mortals és un motorista

El 44% de les víctimes mortals, 27 de les 61, pertanyen als col·lectius més fràgils: motoristes, ciclistes i vianants. En el cas dels motoristes, es manté l'incrementde la sinistralitat d'aquest col·lectiu dels darrers mesos. Aquest 2023 han mort 19 motoristes, el que suposa pràcticament una tercera part del total de morts en zona interurbana (31%). De les 10 víctimes mortals de maig, 6 eren motoristes. D'aquesta manera, es manté aquest increment de la sinistralitat, que es va iniciar amb l'arribada del bon temps al març, amb 6 motoristes morts, i va continuar a l'abril, amb 5 morts més. L'any passat van perdre la vida 14 motoristes en aquest mateix període, i al 2019 en van morir 20. Per tal de combatre aquest augment de la sinistralitat, l'SCT i la Divisió de Trànsit dels Mossos d'Esquadra han establert mesures de prevenció, com els controls PREMOT,i el reforç en les tasques devigilància i control, amb les patrulles espiell.

Pel que fa a la resta de col·lectius vulnerables, fins al 31 de maig han mort també 7 vianants i 1 ciclista, 2 menys que l'any passat en ambdós casos.

Sinistralitat masculina

De les 61 víctimes mortals registrades enguany, 52 són homes i 9 dones. D'aquests 52 homes, 35 eren conductors, 8 passatgers i 5 eren vianants. En el cas de les 9 dones mortes, 3 eren conductores, 3 viatjaven de passatgeres i 2 eren vianants.

Les dades de sinistralitat d'aquests cinc mesos també mostren un percentatge elevat d'homes entre els ferits de gravetat: un 76% són homes i un 24% són dones.

Sinistralitat dispersa

L'AP-7 és la via que ha registrat més sinistres mortals (4), tot i que es manté una clara reducció de les víctimes mortals d'aquesta via respecte l'any passat, períodeen què van morir 13 persones. Aquestes xifres representen una reducció del 70% de les víctimes mortals a l'AP-7.

Sis vies més han registrat tres víctimes cadascuna: l'A-2, la C-32, l'N-340, la C-37, la C-53 i la TV-3022. En aquests dos darrers casos, es tracta d'un sinistre en què van morir tres persones: la C-53 a la Fuliola (Urgell) i la TV-3022 al Perelló (Baix Ebre).

Pel que fa al tipus de sinistre, en 35 dels 53 accidents hi havia implicat més d'un vehicle, el 66%. Els xocs frontals (15) sumen un 28% del total dels accidents mortals. Si analitzem les morts per tipus de dia de la setmana, el 52% de les víctimes mortals s'han registrat en cap de setmana. Les dues franges d'edat amb més víctimes mortals són les de 45 a 54 anys, amb 14 víctimes, i de 35 a 44 anys, amb 12 persones mortes. Ambdues sumen el 42% del total de morts en carretera.

Baixa la sinistralitat en 3 de les 4 demarcacions

Si analitzem la sinistralitat per demarcacions, a la xarxa viària de Barcelona hi ha hagut 26 víctimes mortals, dues menys que l'any passat. Les comarques amb més víctimes mortals han estat el Baix Llobregat i el Vallès Oriental, amb 5 morts cadascuna.

> El nombre de morts i d'accidents mortals es redueix un 13% i un 15% respectivament, respecte a l'any passat

A la xarxa viària de Tarragona han mort fins al 31 de maig 16 persones, un 30% menys que al 2022. Les dues comarques amb més morts han estat l'Alt Camp (5) i el Baix Ebre (4).

A les carreteres gironines, aquest any han mort 8 persones, un 38% menys respecte l'any passat (amb 13 morts). La meitat dels morts en aquest demarcació, però, s'ha produït aquest mes de maig. La comarca amb més víctimes és l'Alt Empordà (5).

L'única demarcació on no disminueix el nombre de morts respecte el 2022 és Lleida, que ha registrat 11 persones mortes enguany, envers les 6 de l'any passat. No obstant, en aquest mes de maig no s'ha registrat cap accident mortal a les carreteres lleidatanes. L'Urgell és la comarca amb més morts a la carretera, amb 5 víctimes mortals.

> El nombre de morts s'ha reduït un 70% a l'AP7

Viladecans. Les obres de millora de la Rambla Modolell continuen avançant

El dimarts, 6 de juny, van començar les obres de millora del tram de la Rambla Modolell entre l'avinguda de la Generalitat i el carrer de les Sitges, que se sumen a les reformes iniciades al març al carrer de l'Antiga Riera i el passatge de la Unió. Durant les obres, es produiran restriccions de trànsit, per la qual cosa l'accés de vehicles a la rambla ha de fer-se a través del carrer de les Sitges, des de l'avinguda de Francesc Macià.

Mentre durin els treballs, els accessos/sortides de guals poden tenir afectacions puntuals que seran comunicades amb antelació als usuaris afectats. També hi haurà canvis en la mobilitat que seran degudament senyalitzats.

> L'Ajuntament ha creat el projecte de reforma després d'un ampli procés d'escolta de les necessitats i les expectatives de la ciutadania per potenciar el caràcter social, cultural i econòmic d'aquest espai

Durant el mes de juliol, està previst que se sumi el tram del carrer Sitges, entre Àngel Guimerà i el carrer Antiga Riera. Després de l'estiu, es procedirà amb la reforma (i les restriccions de trànsit) al tram central de la rambla, entre els carrers de les Sitges i de Santa Teresa. L'objectiu és fer aquesta darrera actuació en dues fases per minimitzar les afectacions a les terrasses de l'hostaleria.

UNA RAMBLA SENSE COTXES

La nova rambla tindrà el paviment a un únic nivell a l'ample de tot el carrer i només hi podran accedir els vehicles de veïns, activitats comercials i serveis de pas. L'accés estarà controlat per càmeres de lectura de matrícules. Els contenidors de residus, i les zones de càrrega i descàrrega i d'estacionament regulat (zona blava) es traslladaran majoritàriament a carrers adjacents després de la reforma. L'actuació renovarà l´àrea de jocs infantils i potenciarà el verd amb amplis parterres per a plantes, mantenint l´arbrat actual. Sota els arbres, es crearan nous espais de descans com a refugi climàtic.

L'Ajuntament ha creat el projecte de reforma després d'un ampli procés d'escolta de les necessitats i les expectatives de la ciutadania per potenciar el caràcter social, cultural i econòmic d'aquest espai. Més de 300 persones, entitats i comerços van formar part del procés participatiu Ramblegem, celebrat el 2022.

Des de l'Oficina del Districte es va informant el veïnat i els establiments comercials de la zona de l'evolució de les diferents afectacions. A més a més, la ciutadania pot resoldre els seus dubtes a través del telèfon 637 71 13 13 o del correu electrònic districte1@viladecans.cat.

Cornellà avança cap a una ciutat més verda

L'Ajuntament de Cornellà, a través del projecte estratègic Cornellà Natura, està duent a terme diversos projectes urbanístics de transformació de l'entorn urbà. Alguns d'ells -plantejats en els últims quatre anys- ja estan acabats o a punt de culminar com és el cas de la renaturalització de l'av. Salvador Allende, la reurbanització de la plaça de la Llibertat amb una nova zona per als vianants (encara en fase d'execució), la renovació de la part superior de la Rambla Anselm Clavé o la reforma integral de l'Av. República Argentina o el Carrer Segarra.

Cornellà Natura planteja convertir Cornellà de Llobregat en una ciutat més verda, sostenible, saludable i resilient, amb l'horitzó posat l'any 2030. Es tracten d'actuacions encaminades fonamentalment a implantar una nova articulació urbana sobre la base de diversos eixos verds, el foment de la biodiversitat i la connectivitat ecològica, i l'increment i la millora del verd urbà. Així mateix, va acompanyat de mesures per a fomentar la mobilitat sostenible i millorar la qualitat ambiental en general.

Las 7 diferencias

Sudokus

Fácil

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

Difícil

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

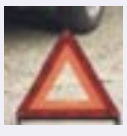
Test de conducir

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 los triángulos de preseñalización de peligro a menos de 50 metros del vehículo averiado?
a) Sí, a esa distancia ya son visibles.
b) No, deben estar al menos a 100 metros.
c) No.

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.

9. La velocidad adecuada está siempre...
a) por debajo de la velocidad mínima.
b) por encima de la velocidad máxima y por debajo de la mínima.
c) por encima de la velocidad mínima y por debajo de la máxima.

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

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

10 Ganadores del Gran Premio de Mónaco de F1

Llobregat Motor
www.llobregatmotor.com

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

Difícil

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

Fácil

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

Esplugues de Llobregat acull la 5ª prova del Català de Trial de nens

La Copa Catalana de Trial de Nens ha celebrat la cinquena prova de la temporada a Esplugues de Llobregat.

La cursa, puntuable també per al Campionat Territorial de Barcelona, ha reunit 35 pilots a la localitat del Baix Llobregat.

El Moto Club Esplugues ha estat l'encarregat d'organitzar el trial, que ha comptat amb sis zones que han agradat molt a tots els participants.

Pel que fa als resultats del dia, Àlex Pifarré ha estat el pilot més destacat de la categoria Promo. El pilot de Les Borges Blanques ha completat el trial amb un resultat final de només 8 penalitzacions, 3 menys que el segon classificat, Oriol Garcia.

Gràcies a aquest triomf, Pifarré es consolida en la primera posició de la classificació general amb 5 punts de marge sobre Oriol Garcia.

D'altra banda, a la categoria Base, una de les més igualades de la jornada, Gael Hernández ha estat el guanyador amb 7 punts de penalització, els mateixos que el segon classificat, Silvestre Ginferrer. Roger Tinto, amb 19, ha completat les posicions d'honor de la categoria.

Oriol Guirao ha estat el protagonista de la categoria Alevío+8 Benzina. El pilot de Trialers Penedès ha completat les 4 voltes a les 6 zones amb un fantàstic registre de només 15 penalitzacions. La lluita per la segona posició entre Lluc Gómez -24 penalitzacions- i Pau Rafecas -26 penalitzacions- com a actors principals, s'ha decantat finalment a favor dels interessos de Gómez.

Pel que fa a la categoria Aleví+8 Benzina 1r any, Jou Becerra s'ha enfilat al primer esglaó del podi malgrat empatar a punts amb el segon classificat, Llàtzer Cañellas. Tots dos pilots han protagonitzat una gran actuació a Esplugues. Jared Ibáñez, amb 12 punts, ha completat les posicions d'honor.

Òscar Mercader ha estat el guanyador de la categoria Aleví amb 4 punts de penalització. Aleix Alcón, amb un punt més, s'ha classificat en segona posició. Els calaix d'honor l'ha completat Enzo Serrano, amb 10 punts de penalització.

Finalment, pel que fa a la categoria Iniciació, Ton Carbó i Adrià Carrasco han registrat els millors resultats de la jornada amb 3 penalitzacions cadascun. Carbó ha pujat a l'esglaó més alt del podi després de finalitzar la prova amb un millor temps que Carrasco, que ha fet segon. Sergi Garrido, amb 7 punts, ha completat el top 3 de la categoria dels més menuts.

La propera cursa de la Copa Catalana de Trial de Nens se celebrarà el 25 de juny a Ripoll.

Clients comprant a Caves J.Pujol (Cornellà)

BUSCAMOS
Fotos Antiguas

• Medios de transportes
• Coches, motos, camiones, autobuses
• Carros, bicicletas, etc...

Entre todos los que envien fotos sorteamos 2 entradas para ir al Museo Moto Bassella (Lleida) ***Enviar a:***

info@llobregatmotor 619 900 979

CLASIFICADOS
LlobregatMotor

¿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!

LlobregatMotor
619 900 979
info@llobregatmotor.com

VENDO COCHE: Mercedes ML 320 CDI
Motor diésel, cambio automático. 2007, 230.000 Km
Tel: 620 519 611

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

LlobregatMotor

Si quieres que te enviemos por correo electrónico este número del Llobregat Motor envíanos un e-mail y nosotros te lo haremos llegar:
alberto@llobregatmotor.com

Te recordamos también que puedes verlo en internet en:
www.llobregatmotor.com

BUSCO PISO
ALQUILER
619 90 09 79

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

BUSCO TRABAJO DE REPARTO DE PUBLICIDAD
672 73 8051

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

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

LlobregatMotor
visita nuestra web

www.llobregatmotor.com

Para anunciarse: info@llobregatmotor.com
619 900 979

España se mantiene en la cola del desarrollo de electromovilidad y se amplía la brecha con Europa

En los tres primeros meses del año, España ha conseguido una mejora de 0,6 puntos en el barómetro, lejos de la media europea que crece hasta 1,3 puntos

En el primer trimestre, se han instalado 2.115 nuevos puntos de recarga de acceso público, alcanzando un total de 20.243 en toda España

Adicionalmente al total de puntos de recarga operativos en España, hay 6.475 puntos que se encuentran instalados, pero fuera de servicio

Los resultados obtenidos en el primer trimestre del Barómetro de Electromovilidad para 2023 reflejan el lento ritmo de España y cómo se aleja en el desarrollo de la electromovilidad con respecto al resto de países de Europa. Durante los tres primeros meses del año, el indicador global de electromovilidad (que valora la penetración de los vehículos electrificados y la instalación de infraestructuras de recarga de acceso público con respecto al objetivo para 2030 según el paquete de medidas Fit for 55) ha alcanzado una valoración total de 11 puntos, lo que supone un crecimiento de solo 0,6 puntos respecto al anterior barómetro. El lento avance en electromovilidad se hace más visible al compararnos con los países europeos, donde la media se sitúa en un total de 23,8 puntos sobre 100, con un aumento de 1,3 puntos, y duplicando la valoración general de desarrollo respecto a España.

El Barómetro de ANFAC muestra que España se está quedando a la cola de Europa en electromovilidad y destaca que para alcanzar una movilidad cero emisiones se necesita generar un contexto favorable en torno al vehículo electrificado. En este sentido, destaca la evolución de Portugal que gracias a las medidas en materia de incentivos fiscales y de impulso a la infraestructura de recarga de acceso público ha experimentado un crecimiento de 1,9 puntos, lo que le sitúa cerca de la media europea y se aleja de los puestos de cola. Asimismo, países como Países Bajos o Francia continúan a la cabeza y crecen por encima de la media. Mientras que España, con más de 10 puntos por debajo de la media de Europa, se ubica al mismo nivel de desarrollo que países como Italia, Hungría o República Checa.

LOS VEHÍCULOS ELECTRIFICADOS NO TERMINAN DE DESPEGAR

En los tres primeros meses del año, el indicador de penetración del vehículo electrificado logra una valoración media de 17,4 puntos, que representa un crecimiento de 0,5 puntos. Con esta puntuación España se posiciona en el antepenúltimo puesto del ranking del Barómetro de Electromovilidad con valores de cerca de 20 puntos por debajo de la media europea. Por el contrario, destaca la evolución de países como Países Bajos (4,9 puntos), Portugal (3,2 puntos) y Francia (2,2 puntos), que lideran la mejora europea del primer trimestre de 2023.

España mantiene su progreso hacia la electrificación, pero a un ritmo por debajo del necesario. Desde ANFAC se señala que, al ritmo actual, no se alcanzará el objetivo de 190.000 turismos electrificados necesarios para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones para 2023. En concreto, a cierre del primer trimestre solo se matricularon 25.447 unidades, una lenta evolución que, de mantenerse a lo largo de 2023, se situará en torno a las 100.000 unidades.

Respecto al contexto nacional, Madrid se mantiene liderando el ranking con un total de 27,6 puntos sobre 100 por encima de la media nacional. En cuanto al resto de comunidades, Navarra y Cataluña se sitúan en los puestos de cabeza. A pesar de las grandes diferencias en el avance en la electrificación del mercado por CC. AA., destacan las mejoras observadas en el último trimestre en La Rioja y la Comunidad Valenciana.

ESPAÑA NO ACELERA EL RITMO DE DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO

Europa avanza despacio, pero España lo hace aún más lento y sigue sin lograr acelerar el ritmo de desarrollo de infraestructura de recarga en el primer trimestre de 2023, ocupando de nuevo las últimas posiciones en el ranking europeo. En los tres primeros meses del año, se ha alcanzado una valoración de 4,5 puntos sobre 100 en el indicador de infraestructura de recarga, que representa un aumento de tan solo 6 décimas. España se sitúa muy lejos del ritmo de desarrollo de la media europea que logra crecer en 1,3 puntos, hasta alcanzar una valoración total de 10,6 puntos.

La región que presenta el mejor crecimiento trimestral es Cantabria (1,5 puntos), seguida de Castilla y León, Cataluña y Navarra (0,8 puntos en los tres casos).

NUEVOS PUNTOS DE RECARGA, PERO DE BAJA POTENCIA

Durante el primer trimestre, se ha producido un crecimiento de 2.115 nuevos puntos, siendo uno de los mayores crecimientos trimestrales recogidos en el Barómetro de la Electromovilidad de ANFAC y sumando un total de 20.243 puntos de recarga en toda España. Sin embargo, 1.537 de estos nuevos puntos son de potencia de hasta 22 kW o inferior, lo que indica que el 73% del crecimiento de nuevos puntos se produce en un rango de potencia baja, siendo solo el 21% restante con potencia superior a 22 kW y, en concreto, el 2% de al menos 150 kW. En este sentido, es importante acelerar no solo los puntos de recarga, sino impulsar una infraestructura de recarga de suficiente calidad con potencias superiores a 150k W que sea capaz de abastecer y facilitar el despliegue de vehículo electrificado. Actualmente, solo 801 puntos de recarga de acceso público corresponden a potencias de 150 kW o superior.

Cabe destacar que del total de puntos de recarga de acceso público de alta potencia (≥ 250 kW) existente, aproximadamente el 85% responde a proyectos de fabricantes de automóviles. Las dificultades administrativas asociadas al desarrollo de estos proyectos son una de las barreras más importantes en la actualidad. El despliegue de este tipo de infraestructuras de alta potencia, que permite recargas similares a la experiencia de repostaje de un vehículo de combustión interna, es esencial para el desarrollo del vehículo eléctrico y absolutamente prioritaria para la movilidad eléctrica con vehículos pesados para el transporte de mercancías y personas.

Las dificultades administrativas referenciadas anteriormente se ven reflejadas en los 6.475 puntos que se encuentran fuera de servicio, debido a que no se han podido conectar a la red de distribución eléctrica o por encontrarse en mal estado o averiados.

A pesar de todo, el aumento registrado en este periodo es insuficiente para alcanzar el objetivo marcado de 45.000 puntos de recarga de acceso público, necesarios para dar cobertura al objetivo del Fit for 55, objetivo marcado desde ANFAC. La distancia es incluso mayor respecto a estos objetivos indicados en el Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia, que fijan entre 80.000 y 100.000 los puntos de recarga de acceso público necesarios para 2023.

ANFAC, como representante de las marcas de automóviles, es consciente de la urgencia e importancia que la entrada del vehículo electrificado y una red de recarga con suficiente capilaridad, cantidad y calidad tiene para España y el sector, por ello, recientemente se ha presentado la Hoja de Ruta 2023-2025, un conjunto de medidas con carácter urgente en el ámbito de mejora de planes de ayuda, aceleración del desarrollo de la infraestructura de recarga de acceso pública y fiscalidad. Todo esto en línea, con el trabajo ya realizado desde la asociación con diferentes propuestas como las 16 medidas para el despliegue de puntos de recarga, así como el mapa de Infraestructuras de recarga de acceso público a nivel nacional y por CC. AA. que permitan definir una metodología y unos objetivos vinculantes calendarizados en línea con los objetivos planteados por el PNIEC.

"Los fabricantes y marcas de automoción estamos liderando el esfuerzo en cumplir con los compromisos con la descarbonización y los objetivos establecidos por la Unión Europa de reducir las emisiones. Sin embargo, los datos registrados en el barómetro de electromovilidad de ANFAC de los tres primeros meses del año vuelven a revelar que el ritmo es muy lento y que España se queda atrás. Esta lenta evolución debe revertirse si queremos que la movilidad cero emisiones en el sector de la automoción en España despegue y llegar a ser un hub de la nueva electromovilidad, Nuestras recetas son conocidas: mejorar la eficiencia de los planes de ayuda; acelerar el ritmo de desarrollo de infraestructura de recarga pública y crear un modelo para su gobernanza y, por encima de todo, establecer un marco fiscal que ayude a los ciudadanos y empresas a apostar por la nueva movilidad. Si el impulso de la electromovilidad es un compromiso de Estado, y los datos nos dicen que vamos lentos, hemos de reaccionar rápido", destacó José López-Tafall, director general de ANFAC.

Fuente: ANFAC

Sinistre de trànsit. La meva experiència

Soc l'Oriol López Julià, mestre de Primària i director d'escola. Millor dit, hauria de dir que soc l'Oriol López, exmestre de Primària i exdirector. No puc fer la meva feina, tampoc la meva vida amb normalitat des del dia 30 de setembre de 2020. Aquest dia vaig tenir un sinistre de trànsit molt greu. Així i tot, dins de la mala sort inicial, puc donar gràcies, perquè malgrat que no soc el mateix, he pogut millorar molt i soc totalment autònom.

He après dues coses per damunt de tot d'aquest sinistre. Primer de tot que mai anem sols quan conduïm. No anem sols pensant amb mi i pensant amb la persona que va provocar sinistre. També he après que quan estem en trànsit, estem socialitzant. El trànsit és cooperació, hem de vigilar perquè una errada, no només ens pot condicionar a nosaltres, sinó que canvia totalment la vida de qui ha rebut el sinistre i del seu entorn. Conduir és socialitzar.

El meu sinistre va ser quan jo anava amb moto circulant amb casc, amb una "Scouter" 125 cc, i un conductor d'un cotxe va fer un canvi de direcció i em va passar per damunt. Jo no recordo res, el meu traumatisme cranioencefàlic va set tan fort que em va deixar inconscient. De fet, el primer record que tinc, és del 6 de novembre ja a planta de l'hospital, va passar més d'un mes.

Quan diem que no anem sols en primer lloc em refereixo a mi mateix, jo vaig tenir el sinistre, però qui va patir de debò va ser el meu entorn directe. Jo no recordo res de res, van ser ells qui van estar amb l'angoixa de veure com evolucionava. De fet, a la meva dona, quan vaig ingressar a l'UCI de l'hospital, li van dir que no estava clar que pogués anar endavant. Els danys col·laterals que provoca el sinistre són molt amplis, l'entorn ho passa molt malament. La persona que em va atropellar, estic segur que també ho va passar malament, no la coneixia de res i no tenia res en contra meu. La seva errada va ser molt greu, cal anar amb compte, però segur que va passar una mala estona. En el meu cas va ser un mal ús del mòbil i del GPS, però el sentit comú i la visió dels senyals de trànsit van fallar. Si un GPS et diu que giris a l'esquerra, cal abans de tot fixar-te amb el senyal de trànsit i mira bé que no vingui ningú. Per sort, de la conductora, no va donar positiu en alcohol i drogues, perquè si no el seu cas hauria tingut molt més seguiment de la llei. Va passar la nit al calabós, però quan van veure que malgrat la gravetat, la meva vida no corria perill, va poder sortir.

Cal tenir present que en conduir estem socialitzant i no podem cometre errades. Està clar que si hi ha normes de trànsit, és perquè s'han de complir.

Jo era molt feliç fent de mestre i ara no ho puc fer, ho trobo molt a faltar. Tot i que tinc autonomia, i puc caminar encara que amb coixesa, la teva vida canvia per una situació que es podia haver evitat. Sap molt greu. No és ràbia, no hi ha odi, però sí consciència que cal millorar. Ara estic de

soci i col·laborador amb Stop Accidents, fem trobades, i en aquestes trobades és també on puc veure que, dins de tot he tingut sort. Hi ha companys i companyes de Stop Accidents, que encara van amb cadira de rodes i per no parlar dels que han perdut els seus fills, parelles, amics...

Un segon, així de ràpid va la vida. Aquesta és una lliçó que mai oblidaré. Tot pot canviar, tot pot desaparèixer, així que tracta d'apreciar cada moment i en conducció tracta de conduir bé a cada moment.

Aprecia la vida i descobriràs que tindràs més d'ella.

Encara que en la teva ment agafar el cotxe sigui una gran aventura, recorda que el camí ha de fer-se amb seny, prevenció i respectant les normes de circulació.

Oriol López Julià

Soci i voluntari de Stop Accidents

HISPANO SUIZA CARMEN BOULOGNE, un deportivo eléctrico de 1.114 CV

HISPANO SUIZA CARMEN BOULOGNE: UN SUEÑO 'MADE IN SPAIN'

Al volante de la versión más prestacional del Carmen, con más de 1.100 CV y dos motores eléctricos. Cuesta casi dos millones de euros

El Carmen Boulogne rinde homenaje a las victorias de Hispano Suiza en la carrera de la copa Georges Boillot,celebrada cerca de la ciudad francesa de Boulogne.

Su acabado exterior de fibra de carbono y detalles en cobre, combinados con su tecnología de vanguardia, lo convierten en una verdadera obra de arte sobre ruedas.

El modelo Carmen Boulogne es un coche inspirado en las carreras de carretera. La artesanía es evidente en todo su interior y conserva un linaje directo con historia de la marca.

El exquisito refinado y lujoso interior combina tecnologías modernas con detalles de diseño contemporáneo.

Tren motor eléctrico.

El paquete de baterías de alta energiatiene forma de T, funcionando como una columna central del automóvil. También sirve como un amortiguador de masa sintonizado (TMD),proporcionando estabilidad y reduciendo la vibración estructural.

El paquete de baterías de polímero de iones de litio tiene una capacidad de base de 80 Kwh. Lo que le permite actualizaciones fáciles para aumentar la capacidad de la batería.

La nueva Hispano Suiza

Uno de los rasgos que más ha caracterizado a Hispano Suiza a lo largo de sus años es su dinamismo. La nuestra es una compañía en constante movimiento, que se adapta al espacio y al momento, así como a las tendencias y avances tecnológicos. Atributo que, como no, sigue vigente, con una Hispano Suiza que no ha dejado de evolucionar. Desde el renacimiento de la marca en 2019, el mundo ha cambiado casi por completo. Hemos tenido que adaptarnos a nuevas formas de trabajo, hemos desarrollado nuevos hábitos y hasta nuestra manera de comunicarnos se ha transformado. Por ese movo, Hispano Suiza ha tenido que hacer frente a una serie de necesidades fruto de un nuevo panorama global (y digital). Una forma de sasfacer estas necesidades ha sido el replanteamiento, diseño y desarrollo de una nueva imagen corporava,

Un coche eléctrico muy rápido: 0-100 km/h en 2,6 s y 290 km/h

que represente fielmente el ADN de nuestra marca, así como nuestra personalidad y mirada al futuro.

Todo esto, por supuesto, de acuerdo con el momento actual y las tendencias que van a definir los próximos años. Sin embargo, se nos planteaba un reto apasionante: mientras mirábamos hacia el futuro adaptándonos a los nuevos empos, también queríamos seguir rindiéndole homenaje al heritage y la historia de nuestra marca, una de las mayores y más ricas del mundo de la automoción.

Por lo tanto, debíamos hallar la manera de adaptar la forma en la que nos mostrábamos al mundo, sin perder la esencia de la Hispano Suiza de Damián Mateu y Marc Birkigt. Por ese movo, acordamos mantener intactos el escudo y el emblema de la cigüeña, acuñado en memoria de Georges Guynemer, piloto francés que formaba parte de un escuadrón de aviación que montaban motores Hispano Suiza y que usaban el trazo de una cigüeña como símbolo. Es decir, la nueva imagen de Hispano Suiza debía mantener el mismo logo y los mismos símbolos, aunque enriquecidos en el entorno digital para adaptarse a la actualidad. La nueva imagen se ha inspirado en dos elementos básicos de la estructura de la marca. Por un lado, en la idea del "hyperlux", un término que acuñó Hispano Suiza y que es el resultado de unir los términos "hypercar" y "luxury".

Este concepto nació ante la necesidad de describir vehículos deporvos, capaces de domar la carretera y converrse en auténcos bólidos de carreras, pero como siempre con acabados cuidados al detalle y materiales de la más alta calidad. Es decir, nació ante la necesidad de describir los vehículos Hispano Suiza. De esta idea surgió la aparente dicotomía que ha definido la nueva imagen de marca: el balance entre el lujo y la exclusividad, y el aspecto deporvo y el ADN compevo que ha marcado la historia de la marca. Dos

mundos tan alejados que, a priori, parecen incompables, pero que hemos logrado que confluyan y se den la mano para formar un resultado único. Por otro lado, la nueva imagen también se ha inspirado en el ethos (carácter, personalidad) de la marca: el placer de pertenecer a algo único ("the pleasure of belonging to the unique" en inglés).

Esta idea se conviró en el mantra del equipo, que buscó desarrollar una nueva imagen que transmiera ese mismo concepto.

Conociendo la historia de Hispano Suiza y que fue una de las marcas favoritas de aristócratas, artistas e intelectuales del siglo XX, como Albert Einstein, Coco Channel o Paul McCartney, se buscó transmir qué significaba la experiencia de tener un Hispano Suiza. La experiencia de conducir un vehículo de serie limitada. La experiencia de pertenecer a algo único. Cada propuesta, cada pequeño cambio, ha sido pensado y estudiado al detalle. Nada se ha dejado al azar.

Nada ha sido casualidad. Para ello, el equipo de "FutureBrand" se sumergió en Hispano Suiza. Se empapó de nuestra historia, de quiénes fuimos, quiénes somos y de nuestra mirada al futuro. Estudió nuestra manera de trabajar y a nuestro público. Conoció a nuestro equipo y las inquietudes de todas las personas que formamos la marca. En definiva, se dedicó a entender nuestra razón de ser. Y, una vez logrado, pasaron a invesgar nuestro entorno.

El mundo en el que nos movemos. Con todo ello claro, dejaron volar la imaginación y dieron rienda suelta a la creavidad. Aquí tenéis una pincelada del resultado. Interactuad con la imagen y descubrid la nueva Hispano Suiza. Confiamos que os guste tanto como a nosotros. La voluntad firme de seguir mejorando y evolucionando es sólo una prueba más de la perseverancia de Hispano Suiza. Connuaremos trabajando con la mirada puesta en nuevos proyectos a corto, medio y largo plazo. Pronto empezaremos a descubrirlos.

Fuente: Hispano Suiza.