

**NO**  
A LA GUERRA

www.llobregatmotor.com

# Llobregat Motor

174  
noviembre  
2022



**MERIDIANA RENT** 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 conducir de noche

(más información en páginas centrales)

COMPRAMOS Y VENDEMOS  
VEHÍCULOS DE OCASIÓN



NEUMÁTICOS NUEVOS  
Y DE OCASIÓN Desde **20€**

Reparación de pinchazos solo: **10€**

**PEDRO**  
660 207 633



Passeig Ferrocarrils Catalans, 280  
Cornellà de Llobregat • www.coches2010.com

Muerde la Pasta™  
EL BUFFET ITALIANO  
COMO MANDA LA MAMMA



C.C. SANT BOI ZONA XPERIENCE (Junto Alcampo)

Limpiamos tu coche a domicilio

644 67 01 43 **plazy**

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

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

## Mitos Harley Davidson Modelo A, 350cc, 1927



El origen de la mítica marca americana Harley Davidson lo encontramos en un pequeño garaje de la localidad de Milwaukee (USA), donde dos amigos de la infancia, Bill Harley y Arthur Davidson, ayudados por los hermanos de este último, Walter y William -los cuatro con experiencia en el sector del metal- empezaron construyendo en 1901 un motor. Tras varias evoluciones y prototipos, consiguieron ponerlo a punto y en 1903 crearon su primera motocicleta completa. La pasión y dedicación de los cuatro fundadores y únicos trabajadores de la marca, les llevó a fabricar 3 motos en 1904 y 5 más en el año siguiente. Numerosos amigos empezaron a pedirles motocicletas, consiguiendo de este modo en el año 1906 una producción de 15 ejemplares.

La fábrica evolucionó muy rápidamente, ya que en 1913 había pasado de 4 trabajadores a 1076 con una producción de 17.000 motos.

Todos los modelos que fabricó Harley durante sus primeros años de vida fueron monocilíndricos. La primera bicilíndrica con motor en V a 45º -el clásico motor que Harley aun mantiene hoy en día- apareció en 1909 y poco a poco la marca se centró en estos modelos, relegando a las monocilíndricas al terreno de la competición.

Pero en 1926, para competir en Europa con las grandes marcas inglesas y francesas, deciden fabricar un modelo monocilíndrico popular de bajo coste y grandes prestaciones. La motocicleta que ocupa este reportaje corresponde a una evolución del año 1927 denominada modelo A, con un motor de sólo 350cc pero con una robustez extraordinaria. Mantiene exactamente el mismo chasis que las grandes bicilíndricas de hasta 1200cc, lo que la convertía en una motocicleta totalmente sobredimensionada y prácticamente irrompible.

Harley consiguió rebajar costes con el motor, típicamente americano, que se diferenciaba claramente de los motores que equipaban las motocicletas europeas del momento. Posee cámara de combustión desplazada a la derecha y las válvulas son laterales y de grandes dimensiones. La potencia fiscal que la marca daba en el momento para este modelo era de 3,3 H.P.

El modelo A se fabricó hasta 1935, alcanzando cifras de ventas imprevisibles, sobre todo en Europa, ya que en Estados Unidos seguían triunfando las Harley con potentes motores bicilíndricos.

La experiencia alcanzada por Harley con este motor le llevó en 1930 a convertirlo en un bicilíndrico de 750cc también de válvulas laterales.

Fotos y texto: Museo Moto Bassella

## Agenda



**Campionat de Catalunya de Motocròs-Grans** a La Pobla de Mafumet 20 Nov.

**Trofeu Català de Resistència Terra** a Santa Creu de Jutglars 20 Nov.

**Campionat de Catalunya de Motocròs Femení** a Olvan 27 Nov.

**Campionat de Catalunya de Motocròs-Nens i Femení** a Olvan 24 Nov.

**Campionat de Catalunya de Trial Open a Manresa.** 24 Nov.

**Trofeu Català de Quad-Resistència** a Bassella-4H. 24 Nov.

**Copa Catalana de Trams** a Can Taulé. 1 Des.

**Copa Catalana d'Enduret** a Torrelles. 8 Des.

**Copa Catalana d'Enduro Clàssic** a Torrelles. 8 Des.

## Matrículas del Mundo BÉLGICA



Las matrículas traseras de Bélgica son suministradas por el Estado y llevan la 'Eurobanda' a la izquierda, mientras que la placa delantera es suministrada por el propietario y en la mayoría de los casos tiene una pegatina del concesionario a la izquierda y la "B" sobre la bandera europea a la derecha. Las placas son blancas y los caracteres, de rojos. Por otro lado, las matrículas de un vehículo pertenecen siempre al propietario, es decir, cuando una persona se compra un coche, se le atribuye una matrícula y un número, y desde ese momento, siempre que tenga coche, aunque cambie y se compre otro, tendrá ese registro en la placa. Entre 1973 y 2008, la configuración de las matrículas era de "AAA-111". En 2008 el formato "111-AAA" tomó el relevo.

## PARAGUAY



Las matrículas paraguayas consisten en una serie alfanumérica de tres letras y tres números rojos. La placa es blanca con un reborde rojo en cuya parte superior aparece la bandera, el nombre y el escudo del país.

Curiosamente, las series cuyas letras comienzan por A y B suelen pertenecer a vehículos matriculados en Asunción, mientras que las restantes letras encabezan las placas del resto de zonas del Estado, con algunas excepciones: la E es para vehículos exentos de impuesto, la T para maquinaria agrícola y la V para coches antiguos.

Las motocicletas se matriculan igual que los automóviles, pero en sus placas primero aparecen los números y luego las letras.

## Parece que fue ayer



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

**1932.** Michelin compra los terrenos de un campo de aviación, situado entre las localidades guipuzcoanas de Lasarte y Usurbil, para instalar en ellos la primera fábrica de neumáticos en España. En 1934 comenzó la producción de neumáticos y, desde entonces, la factoría de Lasarte ha sido y es el motor del desarrollo económico y social de la zona

**1959.** Creación de la Dirección General de Tráfico. El vehículo, cuya evolución y desarrollo va paralelo con el de la carretera, fue el elemento principal que impulsó la creación de un organismo que se hiciera cargo de todas las cuestiones que afectaban al vehículo. En su origen, sus funciones se centraban principalmente en gestiones administrativas, algo que hoy es apenas un reflejo del amplio abanico de cuestiones que, en la actualidad, aborda, como son, el control, gestión, información y seguridad del tráfico, formación de conductores, educación vial e investigación de accidentes, entre otras.



## 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 reproducció 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.

Redacció: 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**

# Gairebé 350 denúncies diàries per fer servir el mòbil o el GPS mentre es condueix

En la darrera campanya policial preventiva de control de les distraccions i també de compliment dels semàfors coordinada pel Servei Català de Trànsit (SCT), que va tenir lloc entre el 3 i el 9 d'octubre, Mossos d'Esquadra i Polícies Locals van interposar en aquests set dies 3.640 denúncies, de les quals 2.415 van ser per la subjecció o manipulació del mòbil o dels GPS, el que suposa 345 denúncies diàries per l'ús del telèfon o d'altres dispositius en la conducció. En el cas del compliment dels semàfors, en el decurs d'una setmana, es van posar 1.225 denúncies, el que suposa 175 sancions diàries.

**En la darrera campanya de controls de distraccions es van denunciar en una setmana 2.415 persones**

Les distraccions continuen sent la primera causa dels accidents amb víctimes a les carreteres catalanes, per davant de la infracció d'una norma de circulació, l'errada del conductor i la velocitat inadequada. Accions com parlar pel mòbil o escriure missatges, sintonitzar la ràdio o pro-

gramar el GPS són al darrer d'1 de cada 4 accidents amb víctimes.

En particular, les distraccions causades per l'ús dels telèfons mòbils són les més esteses i incrementen considerablement el risc d'accidents de gravetat. Convé destacar que arran dels canvis normatius que han entrat en vigor enguany ha augmentat la pèrdua de punts fins a 6 (abans 3) per utilitzar el mòbil o subjectar-lo amb la mà, durant la conducció.

## Intel·ligència artificial per combatre també les distraccions

Cada any a Catalunya es posen més de 20.000 sancions per manipular dispositius de telefonia mòbil o altres sistemes de comunicació durant la conducció. Fins ara els usuaris que conduïen fent ús del mòbil només podien ser enxampats in fraganti i sancionats al moment pels agents de l'autoritat a peu de carretera. Els vehicles espiall -patrolles dinàmiques no logotipades dels Mossos d'Esquadra i les sancions des dels mitjans aeris han fet possible ampliar el nombre d'infraccions localitzades i ara, des del passat mes de setembre, el Servei Català de Trànsit també n'ha automatitzat la detecció a través dels sistemes d'intel·ligència artificial instal·lats a la B-23 i a la C-58.



Aquesta nova tecnologia funciona a través d'unes càmeres que capten i fotografien tots els vehicles a peu de carretera indiscriminadament i, amb un procediment de filtratge automatitzat, només envia al sistema informàtic aquells arxius en què detecta que hi ha una probabilitat elevada que hi hagi una persona utilitzant el mòbil mentre con-

dueix. Diversos paràmetres, com la posició del conductor en el vehicle, fan possible que el sistema faci un cribratge automàtic de les imatges realitzades. En última instància aquestes fotografies seleccionades sempre són revisades per un tècnic de l'SCT per verificar que s'està cometent aquesta infracció. Des que s'ha posat en marxa aquestes

noves càmeres d'intel·ligència artificial s'han fet 437.000 fotos, de les quals en 10.000 el sistema ha detectat amb un 80% de seguretat que hi ha una infracció o bé per parlar amb el mòbil o per no portar el cinturó. D'aquestes, ja se n'han revisat 5.000 i de moment s'han enviat més de 100 multes.

## Acordat un pla d'actuació per reduir la sinistralitat a l'AP-7

El Servei Català de Trànsit (SCT) i el Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana (Mitma) han acordat un pla d'actuació per reduir la sinistralitat a l'AP-7 que inclou diferents mesures de control i de reducció de la velocitat, entre d'altres actuacions.

El director de l'SCT, Ramon Lamiel, ha destacat en la presentació de les mesures que "aquesta intervenció coordinada amb el ministeri a l'AP-7 ens permet actuar en els trams amb més víctimes de l'autopista per intentar reduir aquesta sinistralitat, i també permetrà disminuir les congestions i millorar la qualitat de servei de l'AP-7". Lamiel també ha fet referència que "el pla va més enllà de la reducció de la velocitat i que se'n farà un seguiment conjunt periòdic per avaluar-ne possibles canvis i millores".

Per la seva banda, el secretari general d'Infraestructures de Mitma, Xavier Flores, ha remarcat que "hem tingut des de l'inici un grau de col·laboració molt bo amb l'SCT, som conscients que l'AP-7 és un eix transcendental per a mobilitat del territori, per la qual cosa hi ha una necessitat d'actuar-hi per poder millorar la seguretat i la funcionalitat de la via". Flores ha afegit que "hi ha mesures globals que portarem a terme en matèria d'infraestructures però en determinats punts, pel tipus de trànsit que tenim, requereix intervenir-hi de manera immediata, amb mesures de baix cost i ràpida implementació".

**Concretament, en el marc d'aquest pla, s'actuarà en quatre àrees de l'autopista que sumen un total de 82 km:**

**Girona:** tram Fornells de la Selva-Cervià de Ter (pk 66-47). En aquest tram on hi ha quatre carrils, es segregará el quart carril exclusivament per a entrades i sortides, concretament entre Girona Sud i Girona Nord, i la velocitat en aquest carril es limitarà a 80 km/h. Es preveu que aquesta mesura comportarà una ordenació del trànsit i una disminució de les col·lisions posteriors.

**Vallès:** tram Mollet-Papiol (pk 132-161). Es reduirà la velocitat per a tots els vehicles a 100 km/h. Per part del Servei Català de Trànsit, s'establiran controls de la velocitat amb la Divisió de Trànsit dels Mossos d'Esquadra i control d'infraccions amb els mitjans aeris de l'SCT. A més, s'instal·larà en aquest tram un sistema

de velocitat variable, controlat per l'SCT.

**Tarragona:** tram Altafulla-Constantí (pk 238-247). El Servei Català de Trànsit instal·larà un radar de tram en aquesta ubicació de l'autopista en sentit sud per posar fre a l'excés de velocitat detectat en aquest tram recte, caracteritzat per una forta pendent i en què predominen les col·lisions per encaç. Mentre no estigui operatiu aquests cinemòmetre, els Mossos d'Esquadra intensificaran els controls de velocitat en aquesta àrea.

**Terres de l'Ebre:** tram Calafat-l'Ampolla (pk 288-313). Es reduirà la velocitat per a tots els vehicles a 100 km/h. A més es continuaran establint les limitacions puntuals als

vehicles pesants, consistents a reduir la velocitat dels camions a 80 km/h i la prohibició per a aquests vehicles de realitzar avançaments.

Convé destacar que enguany aquesta autopista acumula 23 víctimes mortals, el 17% de les 135 persones mortes a les carreteres catalanes. A més, a l'AP-7 aquest 2022 també s'hi han registrat 45 ferits de gravetat. També cal remarcar que des de l'alliberament dels peatges en aquest eix viari la mobilitat ha augmentat un 40% i les congestions per sinistres s'han incrementat un 98%. En aquest sentit, aquestes noves mesures van encaminades tant a reduir-ne la sinistralitat com les congestions, i en definitiva millorar el servei d'aquesta autopista.

¿No tienes dinero ahorrado para poder comprar una vivienda?

**Te conseguimos el 100% de la hipoteca**

Llámanos sin compromiso

**690 292 875**

**DUPLOCAPITAL**  
Gestoría financiera e hipotecaria



# La Diputació de Barcelona, a través de l'Escola del Treball, formarà i sensibilitzarà alumnes en matèria de transició energètica i acció climàtica

Gràcies al conveni signat entre la Diputació de Barcelona i l'Institut Escola del Treball, els alumnes d'aquest centre, situat a l'Escola Industrial de Barcelona, realitzaran accions formatives en matèria de transició energètica i adaptació climàtica amb l'objectiu de fomentar aquests perfils professionals i alhora, aprofitar aquests coneixements en la millora de l'eficiència i sostenibilitat dels edificis i recintes propis de la Diputació.

Aquest acord, signat pel diputat de Recursos Humans, Hisenda i Serveis Interns de la Diputació, Carles Ruiz, i el director de l'Escola del Treball, José Luís Duran, s'emmarca en l'estratègia del Pla d'Energia i Clima de la Diputació, dotat amb 46 milions d'euros, i que té com a objectiu assolir l'autosuficiència energètica i la neutralitat climàtica l'any 2030 en els seus centres, equipaments i serveis (vint anys abans dels objectius d'emergència climàtica marcats per la UE), a més d'enfortir la capacitat d'adaptació i resiliència de la corporació.

Entre les principals actuacions del Pla Clima, la Diputació vol transformar el Recinte de l'Escola Industrial per donar resposta a les noves demandes ciutadanes i adequar-lo als valors de la corporació, sota el nom "La Industrial+". «Un projecte de futur per a l'Escola Industrial estructurat en tres objectius: innovació científica i social; lluita contra el canvi climàtic i patrimoni i comunitat i on l'Escola del Treball, com a

centre de referència en Indústria 4.0, no pot quedar al marge sinó que ha de convertir-se en un actiu clau de la seva transformació», assegura el diputat de Recursos Humans, Hisenda i Serveis Interns, Carles Ruiz.

En aquest sentit, el director de l'Escola del Treball, José Luís Duran, apunta que «les línies de treball de l'Escola inclouen un conjunt de temàtiques vinculades a l'eficiència energètica i sostenibilitat i la transició energètica i acció climàtica. Ara amb aquest conveni possibilitem que els nostres alumnes puguin desenvolupar accions reals i dissenyar elements de suport per a la mitigació i adaptació climàtica i alhora, sensibilitzar-los entorn a aquesta problemàtica».

En concret, els alumnes de l'Escola del Treball participen en dos projectes: concurs de disseny de mecanismes de recàrrega elèctrica a l'espai públic i fabricació del prototipus seleccionat i un segon, per a la fabricació de mobiliari per a la recuperació de l'espai públic de l'Escola Industrial per a ús ciutadà.

L'Escola treballa en la formació de tècnics, tècnics superiors i màsters de formació professional en les famílies professionals d'Administració i Gestió, Arts Gràfiques, Edificació i Obra Civil, Electricitat-electrònica, Energia i Aigua, Fabricació mecànica, Fusta i moble, Informàtica, Instal·lació i Manteniment, i Química. Les seves línies de treball inclouen, d'aquesta manera, un



conjunt de temàtiques vinculades a la indústria avançada intel·ligent (indústria 4.0), a l'eficiència energètica i sostenibilitat així com també vinculades al camp de la transició energètica i l'acció climàtica.

### Accions per a la transició: transitar cap a la neutralitat

Impulsat per la Diputació de Barcelona, el Pla Clima planteja 34 accions per afavorir la transició energètica

cap a la neutralitat, incidint de manera directa en els edificis de la corporació (64, de propietat i ús) i la flota de vehicles (400, de diverses categories). Aquestes accions compleixen un triple objectiu: reduir la demanda energètica, electrificar els consums i generar energia verda. És també un dels 22 projectes transformadors del Pla d'Actuació de Mandat 2020-2023 de la Diputació de Barcelona i neix de la voluntat política d'aquesta corporació envers l'emergència climàtica.

El Pla Clima de la Diputació de Barcelona respon als Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS), número 3 "Salut i Benestar", número 7 "Energia assequible i no contaminant", número 11 "Ciutats i comunitats sostenibles" i número 13 "Acció pel clima". Els 17 ODS van ser proclamats per l'Assemblea General de Nacions Unides el 25 de setembre de 2015 i formen part de l'agenda global per a 2030. La Diputació de Barcelona n'assumeix el compliment i desplega la seva acció de suport als governs locals de la província d'acord amb aquests ODS.



**PiRètols**  
Retolació i impressió digital  
[www.piretols.com](http://www.piretols.com)  
747 41 30 72

# ¿Sabías qué....



## El equipo de gobierno de Cornellà ha rechazado todas las propuestas de Ciutadans para mejorar la movilidad en la ciudad?



1. Estudiar instalar una ferrolinera junto a la estación de RENFE.



2. Aparcamientos inteligentes y seguros para VMP y bicicletas eléctricas.



3. Una prueba piloto para promocionar el BICIBUS escolar.



4. Crear un parque fijo de seguridad vial en nuestra ciudad.



5. No excluir a los profesionales ni personas vulnerables en la ZBE.



6. Instalar radares pedagógicos para VMP y bicicletas.

## Seguiremos trabajando...

El Grupo Municipal de Ciutadans Cornellà pedimos un **Plan Integral de Movilidad** que tenga en cuenta todas las formas de movilidad actuales y futuras:

1. **Poner fin** al urbanismo táctico, a la **discriminación del vehículo privado** y acabar con los cortes de calles temporales e indefinidos.
2. Trabajar para que haya un **Plan de Movilidad actualizado**, consensuado y con participación ciudadana.
3. Una **red** segura e interconectada de **carriles bici**.
4. **Bajada general del IVTM** (Impuesto Vehículos de Tracción Mecánica) y **aumentar las bonificaciones** a los vehículos menos contaminantes.

### SOMOS TU EQUIPO



**Ismael Ciurana**  
Concejal  
Cs Cornellà



**Daniel Martínez**  
Portavoz y candidato  
de Cs Cornellà a la  
alcaldía



**Pere Millàn**  
Concejal  
Cs Cornellà



@Cs\_Cornella



@CiutadansCornellàDelLlobregat



cs\_cornella

# AMBICI: 2.600 bicicletes 100 % elèctriques de darrera generació per a 15 municipis de la metròpolis de Barcelona

El servei, creat per l'AMB i complementari al transport públic, es posarà en marxa a principis del 2023 i durant els primers mesos de l'any arribarà a gairebé 1,2 milions de ciutadans

El vicepresident de Mobilitat, Transport i Sostenibilitat de l'AMB, Antoni Poveda, i el president de BSM, Jaume Collboni, han presentat la infraestructura del nou servei de bicicleta compartida metropolitana, AMBici, junt amb els 15 alcaldes dels municipis on s'implantarà inicialment el servei. Durant l'acte, han mostrat el model de bicicleta elèctrica de darrera generació, l'estació d'ancoratge i el tòtem informatiu del nou servei de bicicleta metropolitana, que es posarà en marxa el 2023. En concret, a principis del 2023 arribarà als municipis de Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí i Cornellà de Llobregat, i durant els tres mesos següents, als altres 12 municipis.

"Avui donem resposta a un compromís metropolità, presentant una nova oferta i un nou servei a la ciutadania. L'AMBici aterrarà als propers mesos a les nostres ciutats i ajudarà a accelerar la nova mobilitat que necessitem a la metròpolis de Barcelona. Una mobilitat més neta i saludable la demanda de la qual segueix creixent i que ens ha d'ajudar a fer front a la crisi energètica i climàtica. Gràcies a un abonament metropolità i les estacions de transferència planificades, hem aconseguit la màxima integració possible entre l'AMBici metropolità i el Bicing de Barcelona. A banda, l'AMBici, que s'ha finançat parcialment amb fons Next Generation, serà complementari amb el transport públic, facilitant la intermodalitat", ha explicat el vicepresident de Mobilitat, Transport i Sostenibilitat de l'AMB, Antoni Poveda.

El primer tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Barcelona i president de BSM, Jaume Collboni, ha posat en valor que "amb l'entrada en funcionament de l'AMBici s'eliminen les fronteres físiques entre els municipis metropolitans, amb la integració del nou servei amb el



Bicing, un sistema consolidat i amb més de 135.000 abonats" i ha afegit que aquesta integració es durà a terme "a partir, inicialment, de la creació d'un únic abonament i estacions de transbordament entre municipis".

El primer tinent d'alcalde també ha destacat l'aterratge dels Fons Next Generation, definint-los com una "veritable eina de lluita contra el canvi climàtic a partir de la modernització i transformació del transport públic per aconseguir una mobilitat més sostenible".

El projecte posarà a disposició dels ciutadans fins a 2.600 bicicletes elèctriques en 236 estacions d'estacionament. L'AMBici estarà integrat amb el sistema de transport públic col·lectiu de la metròpolis de Barcelona, cosa que facilitarà la intermodalitat amb altres mitjans de transport públic, com el Bus Metropolità, el metro, el tramvia, el ferrocarril, etc.

L'AMBici ha estat creat per l'AMB i el gestionarà Transports Metropolitans de Barcelona (TMB). És un projecte cofinançat amb 7 milions d'euros del Pla de recuperació, transformació i resiliència del Ministeri de Transport, Mobilitat i Agenda Urbana (fons Next Generation) i suposarà un nou impuls per potenciar i facilitar opcions de mobilitat sostenible a la metròpolis de Barcelona.

L'AMBici arribarà a 15 municipis metropolitans: l'Hospitalet de Llobregat, Badalona, Cornellà de Llobregat, Santa Coloma de Gramenet, el Prat de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Molins de Rei, Sant Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà i Castelldefels. Com a mínim, la meitat de les estacions tindran un punt de recàrrega elèctrica, mentre que la resta seran energèticament autònomes per poder fer servir el sistema d'ancoratges mitjançant plaques fotovoltaïques.

## Bicicleta, estacions i ancoratge

L'AMBici tindrà bicicletes 100 % elèctriques de darrera generació. Concretament, el model e-SMARTbike 2.0, que ofereix la facilitat per maniobrar de manera àgil i segura, tot mantenint el control de la bicicleta, en un entorn urbà, i compta amb un motor central situat en la posició més baixa de la bicicleta. Gràcies a aquesta configuració, quan

l'usuari utilitza la bicicleta es configura un centre de gravetat baix que fa que la posició corporal sigui més vertical, la qual cosa garanteix que l'usuari se senti segur durant el trajecte i millori la seva experiència en la conducció i maniobrabilitat, sobretot en les corbes i els terrenys més complicats. Això ajuda a millorar-ne la conducció general, ja que el pes es distribueix millor al llarg de la bici. D'altra banda, com que són 100 % elèctriques, serà més fàcil fer-les servir

**S'iniciarà amb una tarifa promocional per al 2023: un abonament de 25 € anuals, amb els primers 30 minuts gratuïts. Els següents 30 minuts, tindrà un cost de 0,50 €**

en els barris alts, o que les persones grans o amb dificultats de mobilitat les utilitzin, ja que les prefereixen per davant de les mecàniques.

El motor de les noves bicicletes metropolitanes té un dispositiu connectat al sistema elèctric de la bicicleta que permet monitorar-ne en tot moment l'estat i així oferir la millor experiència a l'usuari. A més, l'e-SMARTbike 2.0 té una funció integrada, "Starter Boost", en què s'activa la compatibilitat total del motor i s'accelera més ràpidament en els primers metres. Aquesta funció s'activa quan l'usuari experimenta les primeres oscil·lacions, i aleshores es produeix una arrencada suau. Els nivells d'assistència a l'usuari seran automàtics i ajustats depenent del pedaleig de l'usuari, i l'assistència deixarà de funcionar quan s'arribi als 25 km/h, així com quan l'usuari freni la bicicleta.

Les bicicletes de l'AMBici també disposaran d'una pantalla integrada on es pot visualitzar el nivell de càrrega, activar l'assistència del motor elèctric o apagar-la. Addicionalment, a través de l'aplicació mòbil l'usuari podrà activar o desactivar l'assistència en el moment que faci un lloguer, una pausa o quan torni la bicicleta. Això permet gestionar el nivell de bateries de manera molt eficient. El nivell de càrrega de la bicicleta

també es podrà veure a l'aplicació mòbil.

Les bicicletes tindran un sistema de geolocalització per satèl·lit. Es tracta d'un xip capaç de processar un senyal provinent dels sistemes GPS, GLONASS, BeiDo i Galileu, que permetrà proveir un nivell de precisió adequat en el procés de geolocalització.

Les estacions seran modulars i almenys el 50 % disposaran de recàrrega elèctrica i estaran vinculades a estacions de transport públic.

## Tarifa del servei AMBici

Durant el 2023, l'AMB aplicarà una tarifa promocional de 25 € l'any per abonament, que permetrà 30 minuts d'ús gratuïts per cada trajecte. Després dels 30 minuts gratuïts, costarà 0,50 € cada 30 minuts.

A partir del 2024, l'abonament tindrà un cost de 40 € l'any, amb els primers 30 minuts a un preu de 0,15 €. Després dels 30 minuts inicials, costarà 0,50 € cada 30 minuts.

Els usuaris que vulguin emprar la targeta física, la podran adquirir per un cost de 6 euros. L'aplicació mòbil no té cap cost i, per tant, no caldrà fer cap pagament inicial.

## Abonament metropolità per a l'AMBici i el Bicing

Per tal de facilitar l'ús conjunt del servei AMBici de l'AMB i el servei Bicing de l'Ajuntament de Barcelona, i establir unes condicions preferents per als usuaris que vulguin utilitzar els dos sistemes, es crearà un abonament metropolità.

D'aquesta manera, l'abonament del servei metropolità AMBici es rebaixarà de 40 a 25 euros anuals i el de Bicing, un 20 % (40 € o 28 €, en funció de la tarifa escollida de Bicing). És a dir, l'abonament metropolità, per utilitzar els dos serveis, estarà entre els 53 i els 65 euros anuals.

## Servei integrat

Pel que fa a la integració de l'AMBici amb el servei de Bicing, s'ha previst crear estacions de pont o de transferència dels dos serveis, ubicades en zones limítrofes de Barcelona amb els termes municipals de Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet, l'Hospita-



let de Llobregat i Esplugues de Llobregat, i l'abonament metropolità, amb descomptes per als usuaris dels dos serveis.

Inicialment, es preveuen fins a 7 estacions de transferència, situades en les localitzacions següents:

- Barcelona - Sant Adrià de Besòs, Campus UPC – Diagonal Besòs
- Barcelona - Sant Adrià de Besòs, La Pau
- Barcelona - Santa Coloma de Gramenet, Baró de Viver
- Barcelona - Esplugues, Zona Universitària
- Barcelona - l'Hospitalet de Llobregat, Ciutat de la Justícia
- Barcelona - l'Hospitalet de Llobregat, Riera Blanca
- Barcelona - l'Hospitalet de Llobregat, Collblanc

## Proveïdor global de mobilitat

TMB gestionarà el nou servei a través d'una societat del grup, PSM, dins de la línia establerta en el seu Pla estratègic 2025 de constituir-se en proveïdor global de mobilitat sostenible i posar en marxa nous serveis a l'àrea de Barcelona que siguin complementaris a les dues grans xarxes de transport col·lectiu, la de metro i la d'autobusos.

## Estratègia metropolitana del PMMU 2019-2024

Aquest nou servei metropolità, que recull l'experiència de l'e-Bicibox i pren el Bicing com a referent per fer un servei més potent, s'emmarca en l'estratègia metropolitana del Pla metropolità de mobilitat urbana (PMMU) 2019-2024, el full de ruta de les polítiques de mobilitat de la metròpolis de Barcelona per als pròxims anys, i del Pla d'actuació metropolità (PAM) 2019-2023.





**A l'àrea metropolitana de Barcelona, els dies amb contaminació més alta hi ha més atacs de cor i més greus**

La mala qualitat de l'aire causa més de 3.000 morts cada any a la metròpolis de Barcelona

**JORDI BAÑERAS**  
Cardiòleg de l'Hospital Vall d'Hebron



**CANVIAR D'HÀBITS  
ÉS TAN NECESSARI COM  
L'AIRE QUE RESPIREM.**



Amb la col·laboració de



# Consejos para cond

Ver y ser visto es el axioma de la conducción nocturna, pero asegúrese de que

**Durante la noche, el atardecer o el amanecer ocurrieron en España, en 2019, casi 30.000 accidentes con víctimas (el 29%). Sin embargo, esos accidentes reunieron casi el 40% de los fallecidos (700), lo que confirma la mayor gravedad de los siniestros registrados durante la conducción nocturna. Le contamos cuáles son los riesgos y las precauciones que debemos tomar para que la noche deje de ser sinónimo de letal.**

La mayoría de los accidentes en España se producen durante el día: en torno al 70% de los accidentes con víctimas, tanto en vía urbana como interurbana. Sin embargo, aunque durante la noche, anochecer y amanecer, solo se produce un 28% de los accidentes con víctimas, estos se cobran casi el 40% de los fallecidos y con un mayor porcentaje de accidentes mortales (38%). Y ello a pesar de que es el período con menor intensidad circulatoria. Y es que mientras la tasa de letalidad (la razón entre el número de fallecidos y el de víctimas) de los accidentes en España fue en 2019 de 1,2 –cifra que viene descendiendo desde el 5,2 de 1993 y que se estabilizó desde 2013 (1,3)–, la de los accidentes nocturnos, incluido atardecer y amanecer, alcanza el 1,69, ¡un 40% más alta!

Además, según el informe “Las principales cifras de la Siniestralidad Vial. España 2019”, realizado por la DGT, la letalidad nocturna (de 00:00 a 6:59) ca-si duplica a la del resto del día (de 7:00 a 23:59). Por ejemplo, la tasa general de día es de 1,1, mientras de noche es 2,6; además, de lunes a viernes es 1,0 de día mientras la nocturna sube a 2,8.

Otro dato abunda en la gravedad de estos accidentes: según Osram, fabricante de iluminación para automoción, la tasa de accidentes mortales por kilómetro se cuadruplica durante la noche. Incluso Rune Elvik –un prestigioso investigador noruego en la seguridad y el transporte–, tras comparar los accidentes ocurridos en horas con luz de día y de noche en Noruega, Suecia y Países Bajos en 2009, destaca que “el riesgo de un accidente con víctimas se incrementa casi un 30% durante la noche en áreas urbanas, en cerca del 50% en vías interurbanas y sobre un 40% en la combinación de áreas rurales y urbanas”.

## ¿MÁS PELIGROSO?

“Conducir de noche –explica Ernesto Nava, director de la Escuela de Conducción del Real Automóvil Club de España (RACE)– es más difícil, porque hay una

menor visibilidad”. De hecho, el estudio “Iluminación y Seguridad Vial” publicado por el RACE, y dado “que el 90% de los datos que precisa un conductor se perciben a través de la vista” y que “por la noche el ojo padece un importante déficit de información”, concluye que de noche “la capacidad visual del conductor se reduce al 20% respecto a la conducción diurna, así como la habilidad para percibir distancias y campos de visión”. El colegio de Ópticos-Optometristas de Andalucía recuerda que además esta reducción es “más marcada en las personas mayores de 55 años”.

En la misma línea, el estudio del RACE destaca que “a mayor edad, más importante es aún disponer de un buen sistema de alumbrado en el vehículo” y que “siendo uno de los sistemas de seguridad más importantes es quizás uno de los conjuntos a los que menos atención se les presta en cuanto a mantenimiento y control”.

## MUCHOS DEFECTOS.

Las cifras de defectos leves y graves detectados en la iluminación en las estaciones ITV ratifican esta afirmación, así como nuestra experiencia diaria como conductores, donde cada día vemos más vehículos circulando con una o más luces fundidas. Durante 2020, según datos del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, las ITV en España detectaron casi 6,1 millones de defectos leves en el alumbrado y señalización y más de 1,8 de defectos graves. Estos son los más frecuentes, tanto los leves (que duplican a los de ruedas, neumáticos y suspensión) como los graves, que son entre el 25 y 30% del total de los detectados (15,8 millones de leves y 3,7 de graves).

En este sentido, Juan Ignacio Serena –jefe de sección de Formación Vial de la DGT– explica que “para ser vistos” es fundamental “la utilización adecuada de las luces del vehículo, acorde a lo establecido reglamentariamente”, entre lo que destaca “cuidar que los sistemas de señaliza-



ción óptica y los catadióptricos estén en buen estado” (faros, intermitentes, reflectantes...) y “no retrasar el uso del alumbrado, sobre todo en las horas crepusculares”.

Un momento especial es, para Serena, “la señalización en situaciones de in-movilidad, emergencia y peligro”, en las que hay que atenerse a lo dispuesto en la normativa vigente “con especial atención”.

## RIESGOS Y SOLUCIONES.

Falta de visibilidad, deslumbramientos, fatiga y sueño y situaciones como adelantamientos, conducción en vías urbanas o la “hipnosis de la carretera” son algunos de los principales riesgos que encontramos en la conducción nocturna y que, como explica Juan Ignacio Serena, “pueden ser mitigados con la adopción de medidas fáciles de poner en práctica”.

Por ejemplo, cuando se incrementa la velocidad –incluso en pleno día– las imágenes no aparecen tan nítidas: de hecho, se va perdiendo campo de visión (efecto túnel), por lo que, en definitiva, se pierde visibilidad. ¿Cómo solventarlo? “Adecuando la velocidad de tal forma que permita frenar y detener el vehículo dentro del espacio iluminado”, explica Serena (DGT). Algo similar plantea Ernesto Nava (RACE): “A menor campo de visión, menor velocidad. La conducción –y en especial la nocturna– se basa fundamentalmente en

la visión. Por ello, en función de lo que el conductor vea, debe establecer una velocidad segura dentro de los límites legales, acoplándola a sus propias capacidades”.

## FATIGA, SUEÑO, MONOTONÍA...

“El conductor puede actuar fundamentalmente sobre sí mismo y sobre el vehículo –señala Nava (RACE)–. Se trata de que el conductor se encuentre en el mejor estado posible antes de conducir de noche, descansado para evitar la fatiga y el cansancio, que aparece con mayor frecuencia durante la noche... Y descansado incluso visualmente; es decir, que pasarse todo el día ‘pegado’ al ordenador trabajando no es lo mejor antes de comenzar un viaje durante la noche...”.

Incluso habiendo comenzado el viaje descansado, el sueño aparece con mayor facilidad entre las 3 y 5 de la madru-

gada. “Y la única solución es dormir y descansar”, explica Serena. “La noche fatiga más –explica Nava–, porque exige más esfuerzo. Es como cuando quieres estar muy atento, concentrado en algo importante, que al final te notas cansado”, por lo que el director de la Escuela de Conducción del RACE recomienda “descansar cada menos kilómetros; cada hora y media. Y siempre antes si se nota cansancio”. Incluso conducir de noche cuando no se está acostumbrado a ello exige un mayor esfuerzo, con lo que se incrementará la fatiga; y lo mismo ocurre si debemos aumentar la atención por una iluminación deficiente del vehículo.

Un caso especial es la llamada “hipnosis de la carretera”. Esta sobreviene por la monotonía de los trayectos –largas rectas y trazados muy suaves– y la reducción de la visión que se produce de noche. Para combatirla, “hay que procurar no dejar la



# LlobregatMotor

para anunciarse

# 619 900 979

[www.llobregatmotor.com](http://www.llobregatmotor.com)

# Lucir de noche

la altura de sus faros no molesta a los demás conductores



vista fija en un punto, sino hacer barridos laterales de forma regular, así como realizar suficientes descansos durante el viaje", explica Juan Ignacio Serena.

## VER SIN DESLUMBRAR.

Pero si hay un caso específico de la noche son los deslumbramientos. Al cruzarnos con otros vehículos –en especial si no llevan bien regulados sus faros o no cambian a ‘cortas’– podemos quedar deslumbrados, con la pérdida momentánea de la visión. Según el estudio “La Salud Visual de los conductores españoles y su implicación en la seguridad vial” (2019. Fesvial, Intras, Essilor y Cepsa), “el 32,6% de los conductores indica que es deslumbrado por otro vehículo con mucha o bastante frecuencia”. El problema es que el ‘deslumbrado’ tarda de 3 a 5 segundos en recuperar la visión –según el estudio, “hasta un 44% de los conductores tarda más de 20 segundos

en recuperar totalmente la visión central” y un 9% tiene problemas de recuperación total–, con el consiguiente peligro de accidente. Y es que, en 5 segundos a 50 km/h se recorren 70 metros a ciegas. “En ese caso –aconseja Nava– hay que desviar la vista a la derecha y hacia abajo y guiarse por la señalización horizontal”. Juan Ignacio Serena complementa este consejo: “Intentar dirigir la visión a la zona menos alumbrada de la carretera, disminuyendo, de forma simultánea, la velocidad. Si nos deslumbran a través de los espejos, podemos cambiar la posición de la cabeza o modificar el ángulo de observación del espejo mediante el sistema antideslumbramiento”.

Por esto, es fundamental llevar la altura de las luces bien reguladas y estar atentos a cambiar las luces (de largas a cortas) al ir a cruzarnos con otros vehículos para evitar deslumbrarles. Hay que destacar que los modelos más modernos ya incluyen siste-

mas no solo de encendido automático de luces –un sensor detecta la baja luminosidad y enciende los faros–, sino de cambio de luces –detecta la presencia de vehículos a cierta distancia y ‘cambia’ a luz de cruce para no deslumbrar–.

## ADELANTAMIENTO Y MAL TIEMPO.

Otra maniobra más difícil de noche es el adelantamiento, ya que con baja iluminación es más difícil apreciar las distancias y calcular la velocidad. Por ello, los expertos de la DGT recomiendan que “el vehículo adelantado facilite la maniobra con el cambio de luz de carretera por la de cruce en el momento oportuno” y que “el que adelanta conecte la luz de carretera en cuanto aprecie que no deslumbrará al adelantado”.

A Ernesto Nava (RACE) le preocupa un factor “que puede ser determinante, en conjunción con la noche: la meteorología. Si a la reducción de visibilidad nocturna se une lluvia, y no digamos niebla, aumenta la dificultad. Por ello, conviene informarse y analizar el tiempo que puede haber no solo en el lugar al que vamos, sino por donde transcurrirá el viaje”.

También es muy preocupante la escasa importancia que dan los conductores a su visión. “Hasta un 90% de la información llega por la vista –explicó David Navarro, vicepresidente de Essilor durante la presentación de su estudio sobre visión–, por lo que si es

deficiente puede influir crucialmente en la toma de decisiones en carretera”. En el mismo acto, Luis Montoro (FESVIAL) destacó que hasta un 14% de los conductores presenta dificultades de visión incluso con condiciones óptimas de iluminación.

Esto contrasta con la valoración de los conductores a la mala visión al volante. Según el estudio “La Salud Visual de los conductores españoles y su implicación en la seguridad vial”, los españoles consideran más peligroso conducir con mala visión (4,84 sobre 5) que tras ingerir dos cervezas (4,64), usando el móvil (4,54) o con un neumático desgastado (3,75). Y apenas dan importancia a conducir con una luz fundida (solo 3,63 sobre 5).

PARA VER Y SER VISTOS. “Todo lo que tenga que ver con la iluminación hay que cuidarlo especialmente –explica Ernesto Nava (RACE)–, tanto para ver como para hacerse ver. En este sentido, todas las luces del automóvil deben funcionar correctamente y los cristales de los faros y parabrisas estar razonablemente limpios”.

Además de recordar la limpieza, incluso durante el viaje, y el óptimo funcionamiento del alumbrado del vehículo, Serena (DGT) hace especial hincapié en la altura de las luces, y recomienda “no retrasar el encendido de las luces en horas crepusculares” y “encender el alumbrado cuando circulemos con el sol a la espalda, por estar próximos al amanecer o atardecer”.

En esta línea, hay que recordar los grandes avances que en los sistemas de iluminación están constantemente incluyendo los fabricantes de vehículos. Y no solo nuevos tipos de luces (xenón, led o láser) que han alargado los metros iluminados hasta 600 metros por delante del vehículo, sino sistemas como el encendido automático, faros orientables –la luz del faro se orienta hacia la curva–, regulación automática de la altura del haz luminoso, luz adicional en giros, luz de carretera automática –detecta vehículo delante y quita las ‘largas’ para no deslumbrar–, faros adaptativos o sistemas de visión nocturna –mediante infrarrojos, detecta obstáculos, animales o personas–. “Los avances técnicos siempre van a favor de la seguridad del conductor, siempre ayudan y hay que resaltar la gran labor que han hecho todas las marcas de automóviles en la introducción de mejoras y ayudas a la conducción. En este sentido, los avances en el campo de la iluminación han sido muy grandes, tanto en la calidad, como en la comodidad” resume Ernesto Nava (RACE).

## La agudeza se reduce un 70%

Un buen estado visual garantiza menor riesgo en la carretera, ya que, de noche –según el Colegio Oficial de Ópticos-Optometristas de Andalucía–, la agudeza visual del conductor se reduce hasta un 70% y el sentido de la profundidad es 7 veces menos eficaz. Un conductor con un 50% de agudeza visual requerirá entre 5 y 100 veces más iluminación para detectar un objeto de noche que un conductor con una agudeza del 100%. Además, de noche y con muy baja iluminación funciona más la retina periférica que la central debido a la dilatación de las pupilas por lo que todos los conductores sufrimos puntualmente unos pequeños cambios refractivos de –0,75 dioptrías en adelante (miopía nocturna).

Estos problemas pueden agravarse si el conductor posee: deficiencias visuales (miopía, astigmatismo o hipermetropía), patologías oculares crónicas asociadas graves (cataratas, glaucoma o retinopatías) o leves (conjuntivitis, queratitis u ojo seco).

## Coche - noche

### Nictalopía: no veo nada

**LA CEGUERA NOCTURNA (NICTALOPÍA)** es, según Essilor –compañía de equipamientos ópticos–, la imposibilidad de ver por la noche y puede deberse a un problema visual, una enfermedad crónica o un desequilibrio en la dieta. Los síntomas son visión débil con poca luz, dificultad para ver bien cuando se conduce por la noche y un tiempo lento de reacción al pasar de mucha luz a poca. Esta enfermedad convierte conducir por la noche en un reto, debido a la intermitente presencia de faros de otros coches.

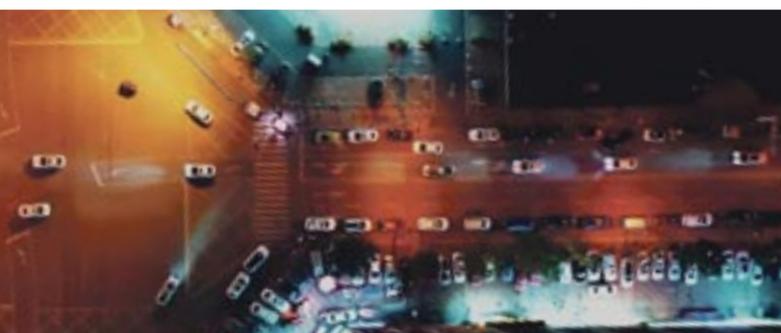
También puede ser el resultado de otros problemas como:

**GLAUCOMA:** Puede dañar el nervio óptico, lo que causa inicialmente problemas con la visión periférica antes de dañar la visión central. La pérdida de visión periférica a menudo puede causar ceguera nocturna. Las personas mayores que reciben tratamiento para el glaucoma pueden padecer ceguera nocturna.

**DIABETES:** La nictalopía puede ser un síntoma temprano de diabetes. El alto nivel de azúcar en sangre perjudica los capilares que irrigan el ojo y sus nervios. Los daños en la pupila que causa la retinopatía diabética provocan que el ajuste a los cambios de luz sea más lento.

**CATARATAS:** Aumentan la sensibilidad a la luz, haciendo que las luces que vienen de frente causen un mayor deslumbramiento.

**RETINOSIS PIGMENTARIA:** Este trastorno conduce a la degeneración progresiva de la retina. El deterioro de la visión nocturna es, a menudo, el primer síntoma.



## Muerde la Pasta™

### BUFFET TODO INCLUIDO CON BEBIDA

\*Consulta horarios de apertura

**BUFFET MEDIODÍA**

**11'95€**

MEDIODÍA ●●●●●●

ENCUENTRO FESTIVO

- IVA INCLUIDO -

**BUFFET ALL'ITALIANA**

**14'95€**

MEDIODÍA ●●●●●●

NOCHE ●●●●●●

TAMBIÉN FESTIVOS Y AUSENTOS DE FESTIVOS

**BAMBINI**

<p>4'50€</p> <p style="font-size: x-small;">MEDIODÍA ●●●●●●</p> <p style="font-size: x-small;">NOCHE ●●●●●●</p> <p style="font-size: x-small;">MAYORES DE 3 AÑOS, HASTA 105cm</p>	<p>2'95€</p> <p style="font-size: x-small;">NOCHE ●●●●●●</p> <p style="font-size: x-small;">MAYORES DE 3 AÑOS, HASTA 105cm</p>	<p>8'50€</p> <p style="font-size: x-small;">MEDIODÍA ●●●●●●</p> <p style="font-size: x-small;">NOCHE ●●●●●●</p> <p style="font-size: x-small;">NIÑAS Y NIÑOS HASTA 140cm</p>	<p>4'95€</p> <p style="font-size: x-small;">NOCHE ●●●●●●</p> <p style="font-size: x-small;">NIÑAS Y NIÑOS HASTA 140cm</p>
---	--	--	---

C.C. SANT BOI ZONA XPERIENCE (Junto Alcampo)

¡DESCARGA NUESTRA APP!

siguenos en [www.muerdelapasta.com](http://www.muerdelapasta.com)

# Balanç de la sinistralitat a les carreteres catalanes fins al 31 d'octubre

El Servei Català de Trànsit (SCT) informa que fins al 31 d'octubre d'aquest 2022, 131 persones han mort en 119 accidents mortals a la xarxa viària interurbana de Catalunya. Fins a l'octubre del 2019, abans de la pandèmia, van perdre la vida 157 persones en 144 sinistres mortals[1]. Pel que fa al nombre de víctimes mortals, es registra una reducció del 16,6% respecte al 2019.

D'altra banda, el conjunt de persones mortes o ferides greus aquest 2022 a les carreteres catalanes han estat 716, un 13,1% menys que el 2019, quan n'hi van haver 824. El nombre d'accidents mortals o greus també s'ha reduït un 15,9% en comparativa amb el 2019 (de 687 a 578). Durant el mes d'octubre d'aquest 2022 han mort 8 persones a la xarxa viària interurbana, 13 menys que el mateix mes del 2019 (20), any de referència abans de la pandèmia. Convé destacar que aquests mesos de setembre i octubre han estat els mesos menys mortífers de l'any a les carreteres catalanes, després del març, que va registrar 7 persones mortes.

Fins al 31 d'octubre, el 79% de les víctimes mortals registrades són homes (104) i el 21% són dones (27). D'entre els 104 homes morts en accident de

trànsit, 88 eren conductors, 3 passatgers i 12 eren vianants. Pel que fa a les dones, 13 eren conductores, 10 eren passatgeres i 4 eren vianants.

## El nombre de vianants morts augmenta un 45,5% respecte al 2019

Pel que fa als col·lectius vulnerables, aquest 2022, fins al 31 d'octubre, han mort a la xarxa viària catalana un total de 36 motoristes, un 12,2% menys que el 2019, quan se'n van registrar 41. Respecte al 2021, el nombre de motoristes morts també és menor, atès que n'hi van haver 42 en el mateix període. En canvi, aquest 2022 ha augmentat el nombre de vianants morts (16) fins a un 45,5% respecte al 2019 (11).

Els perfils més fràgils de la mobilitat en carretera, sumen 59 víctimes mortals i representen el 45% dels morts a la xarxa viària de Catalunya. A més dels 36 motoristes i dels 16 vianants finats, han mort 6 ciclistes i 1 usuari de VMP (tot i que aquests vehicles de mobilitat personal com els patinets elèctrics tenen prohibida la circulació per la xarxa viària interurbana).

## Augment de les topades frontals

Convé destacar quedels 119 sinistres

mortals registrats fins al 31 d'octubre, 87 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 38, el que representa un 29% dels sinistres mortals d'enguany i se n'han registrat sis més que el 2021 i una més que el 2019.

## Un total de 131 persones han perdut la vida a la xarxa viària de Catalunya, un 16,6% menys de víctimes mortals que el 2019

Pel que fa a la sinistralitat per tipus de dia de la setmana, 73 de les víctimes mortals han estat en dies feiners (55,7%) i 58 en cap de setmana (des de divendres a les 15 h) o festiu (44,3%); 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 aquest 2022 amb un total de 23 persones mortes i concentra el 17,5% 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 31 d'octubre, havia tingut 10 persones mortes, i 14 el 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.

## Descens important de la mortalitat a Lleida

Quant a les víctimes mortals per demarcacions fins al 31 d'octubre, 52 s'han produït a Barcelona; 35 a Tarragona; 31 a Girona, i 13 a Lleida.

A la demarcació de Barcelona es manté un augment respecte a l'any passat (46), però ha baixat en comparació amb el 2019 (64). La comarca del Baix Llobregat és la que ha registrat més víctimes mortals enguany (12), 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 (18 morts), però és menor que la del 2019 (39 morts). La comarca del Baix Ebre és la que ha tingut més víctimes mortals enguany (10), seguida del Tarragonès (8). A la demarcació de Girona, amb 31 víctimes mortals, es manté un increment respecte al 2021 (29) i el 2019 (27). Les comarques de l'Alt Empordà (11) i la Selva i el Gironès, amb 6 persones mortes, sumen la majoria de víctimes gironines. A més, 6 de les 31 víctimes d'enguany han estat a l'AP-7 i 5 més a la C-63.

En canvi, a Lleida, en el conjunt de l'any, es consolida la reducció de la sinistralitat, tant respecte al 2021 (24 persones mortes) com respecte abans de la pandèmia, el 2019 (27 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.

[1] Cal tenir en compte que el primer trimestre de 2021 es va registrar una reducció de la sinistralitat, en un context de disminució general de la mobilitat a causa de les restriccions establertes per frenar la transmissió de la COVID-19. Per aquest motiu, es compara alhora amb el mateix període de 2019, quan no hi havia restriccions de trànsit per la pandèmia.

## La Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) advierte de que no se puede repetir la exclusión que sufrieron las autoescuelas respecto a las ayudas directas al transporte, pactadas en marzo de este año por el Ejecutivo y el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), por el mero hecho de no pertenecer a dicho comité

(La tendencia a la baja que los precios de los combustibles experimentaron en agosto y septiembre se acabó. Al inicio del mes de octubre, a raíz de los últimos acuerdos tomados por la Organización de Países Exportadores de Petróleo – OPEP–, los precios han vuelto a ascender alarmantemente superando ya los 2 euros por litro en muchas provincias. Numerosos expertos creen que los precios en el mercado del crudo no bajarán a medio plazo y que el precio de la gaso-

lina y, sobre todo, del gasóleo, continuarán ascendiendo durante el 2023.

En ese sentido, y pese a que el sobreprecio de los combustibles continúa siendo alarmante, el Ejecutivo parece dispuesto a no prorrogar la bonificación de los 20 céntimos por litro más allá de finales de año, si bien deja la puerta abierta a ayudas al sector del transporte.

Desde CNAE se advierte de que, de eliminarse la ayuda de 20 céntimos por litro a las autoescuelas, se pondría en

serio riesgo la enseñanza de la conducción. «Por motivos obvios, los combustibles representan una parte fundamental en la estructura de costes de nuestros centros. Además, las autoescuelas suscriben con sus alumnos un contrato que incluye el precio de la docencia, el cual no se puede modificar, aunque la factura del combustible siga aumentando. Hoy en día cualquier sobrecoste añadido puede resultar fatal para un sector que da trabajo directo a

más de 35.000 familias y que es clave en lo que respecta a la vertebración territorial y la seguridad vial del país», explica el presidente de CNAE, Enrique Lorca.

Por otro lado, la patronal apunta a que no se puede repetir la exclusión que sufrieron las autoescuelas respecto a las ayudas directas al transporte, pactadas en marzo de este año por el Ejecutivo y el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), por el mero hecho de no pertenecer a dicho comité. «Las au-

toescuelas desempeñan una función auxiliar y fundamental para el sector del transporte en la medida en que son las que forman a los aspirantes para la obtención de permisos de conducción y, además, la mayor parte de centros de certificados de aptitud profesional (CAP), necesarios para convertirse en conductor profesional, son autoescuelas.», sentencia Enrique Lorca.

Fuente: CNAE

## La importància de reflexionar i la formació constant en l'educació viària

Sóc voluntari de l'Associació Stop Accidents i entre altres accions vaig de testimoni als cursos de recuperació de permís de conduir i de punts. Vaig tenir un greu sinistre de trànsit del que encara tinc seqüeles i per aquest motiu m'han escollit com a testimoni, per compartir la meva experiència perquè ningú hagi de patir el mateix.

En aquests cursos es fa un treball de conscienciació i reflexió de la importància de conduir amb responsabilitat, respectar les normes i de les conseqüències que pot tenir una mala conducció. Cal fomentar l'educació per a la mobilitat segura i aquest és un espai immillorable. La nostra presència com a testimonis d'un sinistre de trànsit greu fa que els alumnes agafin molta conscienciació i empatitzin amb la situació. Ajuda a la seva reflexió i conscienciació el fet que vegin que les conseqüències d'una mala

pràctica poden ser molt greus. Jo, dins la mala sort inicial, puc estar content, encara que m'ha canviat totalment la vida. Però hi ha testimonis que van amb mobilitat molt més reduïda (varis amb cadira de rodes) i n'hi ha que han perdut un familiar directe (expliquen testimoni d'un sinistre de trànsit amb defunció).

Penso que és bàsic que tots aquells que han perdut el permís de conduir i un nombre important de punts passin per aquest curs, són força hores de formació i encara podrien ser més.

Però, per altra banda, em ve la reflexió que potser tots els conductors haurien de fer, cada cert temps, una petita formació sobre els valors de la conducció. Així, per exemple, quan ve el moment de renovar el permís de conduir, seria una bona activitat. Ara per ara renovar el permís suposa un tràmit absurd, sense cap activitat significativa. Potser

seria el moment de fer aquesta formació, aquest curs de reflexió i anàlisi. No cal fer totes les hores que fan qui ha perdut el permís i/o molts punts, però amb una sessió hi hauria prou. Fins i tot es podria fer la part del curs on anem els testimonis on es reflexiona sobre la responsabilitat que hem de tenir mentre es condueix un vehicle i s'escriu un compromís de millora. Segur que tots els conductors tenen i tenim coses a millorar. Encara que també hi ha qui condueix bé i amb responsabilitat, una estona de reflexió no va malament a ningú. En tots els camps es comenta que la formació permanent és importantíssima. També ho ha de ser en l'educació viària. Quan parlem de conducció, estem convivint tots, conductors, vianants, ciclistes, qui va amb patinet... Hem de pensar tots amb els altres i tots ser responsables en la nostra situació.

Jo sempre dic que un cop produït un sinistre de trànsit no podem tornar enrere, però el podem evitar, ho podem prevenir. Abans que passi és quan cal actuar. Cal conèixer bé tota la normativa de circulació, tenint en compte que hi ha canvis constants i sobretot per davant de tot fer servir el sentit comú. El sentit comú ens estalviaria moltes incidències de trànsit.

També cal assegurar que tots els conductors i vianants coneixen bé tota la normativa i estar al dia de les novetats. Posats a demanar, en cas que féssim la sessió/formació de reflexió i anàlisi quan es renova el permís de conducció, s'hauria de renovar cada menys temps. Cal aquesta anàlisi d'una manera força continuada.

Penso que són claus els següents objectius per a tots i totes en l'educació viària:

- Crear hàbits i actituds de comportament i consciència cívica.
- Contribuir a l'aprenentatge bàsic i seguiment de normes i regles de circulació.
- Conèixer el nostre entorn més pròxim i més utilitzat, enfocat a conèixer els possibles perills.
- Desenvolupar actituds, hàbits i valors com a conductor, passatger, vianant...
- Ser conscients que mentre conduïm no cal estar pendent dels aparells tecnològics. És el nostre cap qui condueix i centrat només en la conducció.

Oriol López Julià

Soci de Stop Accidentes



# La Guàrdia Urbana de Cornellà imposa més de 1.300 sancions de gener a setembre a patinets que incompleixen la normativa

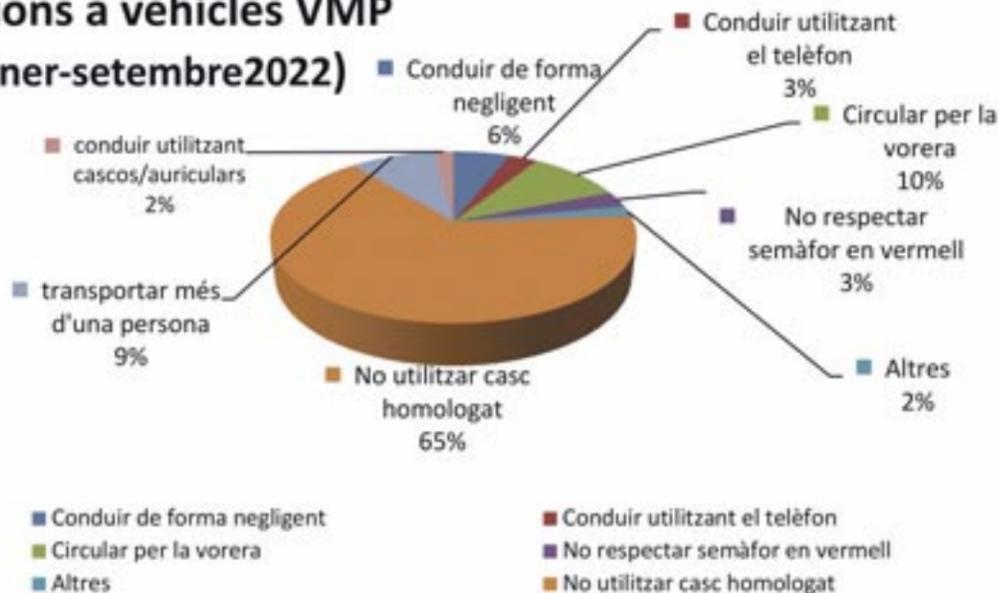
La policia local ha imposat en 9 mesos el doble de sancions que al llarg de tot l'any 2021 a Vehicles de Mobilitat Personal (VMP) per l'incompliment de l'Ordenança Municipal

L'any 2021, l'Ajuntament de Cornellà va modificar l'Ordenança Municipal de Circulació de Vehicles i Vianants, donat el creixement exponencial de la utilització de vehicles de mobilitat personal (VMP) a la ciutat, principalment patinets, i d'acord amb la normativa aprovada pel Govern Central.

L'objectiu de l'Ajuntament era regular la circulació d'aquests vehicles exclusivament per la calçada o pels carrils segregats, i vetllar tant per la seguretat dels seus conductors, com per la dels vianants. L'entrada en vigor de la nova normativa va estar acompanyada de diferents campanyes informatives per part d'agents cívics i de la Guàrdia Urbana, encarregada de garantir el compliment del nou marc regulador.

Des de la seva implantació s'han imposat sancions per l'incompliment de diferents aspectes de la normativa.

## Sancions a vehicles VMP (gener-setembre 2022)



Segons dades de la Guàrdia Urbana, entre gener i setembre de 2022, s'han obert 1.320 expedients sancionadors contra Vehicles de Mobilitat Personal (VMP), més del doble que durant tot l'any 2021.

D'aquestes 1.320 sancions, el 65% s'han produït per anar sense casc homologat, el 10% per circular per la vorera, el 9% per transportar més d'una persona, el 6% per conduir de forma negligent i la resta, en menor percentatge, per conduir utilitzant el telèfon

mòbil, no respectar el semàfor vermell, o portar cascos o auriculars, entre d'altres.

És significatiu remarcar, que l'any 2020 les sancions més nombroses tenien a veure amb la circulació de més d'una

persona en el mateix patinet i per conducció negligent.

### Vetllar per la seguretat i el compliment de la normativa

Aquests vehicles, com patinets o bicicletes elèctriques, plataformes amb rodes, ginyes sense motor o cicles han experimentat un augment de la seva presència als carrers com a forma habitual de desplaçament unipersonal entre la ciutadania, en els darrers anys tant a Cornellà com a altres poblacions de la comarca.

Tot i els beneficis que els Vehicles de Mobilitat Personal aporten a les ciutats -no contaminen, eviten caravanes i no ocupen gaire espai a l'hora de ser aparcats-, poden arribar a provocar problemes de convivència i seguretat viària.

Per aquest motiu, i amb l'objectiu de corregir aquestes conductes, l'ajuntament ha intensificat la presència d'agents de la Guàrdia Urbana als carrers amb més circulació de VMP, així com al voltant dels centres educatius i instituts.

## Sant Feliu. El soterrament segueix avançant segons el calendari previst

Aquesta informació ja es va explicitar al Ple celebrat el passat 27 d'octubre arran d'una moció, així com a la darrera reunió de seguiment del desenvolupament del soterrament celebrada el passat dia 2 de novembre, amb tots els grups mu-

nicipals del consistori presents. En ambdues ocasions es va informar que:

Dins la normalitat de les reunions de treball de caràcter tècnic, es va valorar una proposta sobre un possible canvi en el projecte en redacció de la nova estació, per tal de poder guanyar espai públic.

Aquesta proposta va ser posteriorment un dels temes tractats el passat 6 d'octubre en una reunió a Madrid amb el Ministeri i Adif, i va ser desestimada al constatar que podia afectar al desenvolupament del projecte.

La coordinació entre l'Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat, el Ministeri i ADIF és permanent i positiva, i la prioritat és continuar garantint el bon ritme de l'obra i complir el calendari previst.



L'Ajuntament de Sant Feliu informa que les obres del soterrament no patiran cap endarreriment, davant les especulacions sorgides recentment

# 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 ANUALS**

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



## Sudokus

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

Fácil

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

Difícil

## Test de conducir



**1. ¿Qué alumbrado llevará encendido una motocicleta durante el día?**

- a) El de corto alcance o cruce.
- b) El de posición o el de corto alcance.
- c) Ninguno.



**2. ¿Puede realizarse un cambio de sentido en un lugar donde está prohibido adelantar?**

- a) Sí, excepto entre la puesta y la salida de sol, porque disminuye la visibilidad.
- b) No, salvo que el cambio de sentido esté expresamente autorizado.
- c) Sí, cuando la circulación en sentido contrario lo permita.

**3. En una autopista conduciendo un camión de 3000 kg de MMA, ¿qué distancia es obligatorio**

**dejar con el vehículo que va delante?**

- a) 100 metros.
- b) 50 metros.
- c) La distancia de seguridad.



**4. ¿Dónde está permitido que viaje un niño que no alcance los 135 centímetros de estatura?**

- a) En cualquiera de los asientos traseros utilizando el cinturón para adultos.
- b) En un asiento delantero o trasero, utilizando siempre el cinturón de seguridad para adultos.
- c) En el asiento trasero, utilizando siempre un dispositivo de retención homologado en función de su talla y peso.



**5. Con esta señalización, ¿a qué velocidad debe circular?**

- a) Obligatoria-

**mente a 30 km/h.**  
b) Al menos a 30 km/h.  
c) A 30 km/h, como recomendación, durante el tramo que subsista el peligro.



**6. Una línea blanca continua sobre la calzada, sensiblemente más ancha que**

**en el caso general...**

- a) indica la existencia de un carril especial.
- b) sirve para delimitar, únicamente, los carriles bus.
- c) indica el borde de la calzada.

**7. El seguro obligatorio, ¿cubre los daños en la persona del conductor del vehículo asegurado?**

- a) Sí, en todo caso.
- b) Sí, salvo cuando el conductor es el tomador del seguro.
- c) No.



**8. La mayor parte de las víc-**

**timas mortales por accidente de circulación se producen en...**

- a) vías interurbanas.
- b) vías urbanas.
- c) travesías.

**9. ¿Cuántos espejos retrovisores tienen que llevar instalados las motocicletas?**

- a) Obligatoria-mente uno en el lado derecho, pero pueden llevar dos.
- b) Siempre deben llevar dos espejos, uno en cada lado.
- c) Un espejo exterior izquierdo si no superan los 100 km/h y dos, uno en cada lado, si la velocidad es mayor.



**10. ¿Está permitida la circulación de animales por una carretera convencional?**

- a) Sí, únicamente cuando no exista vía pecuaria.
- b) No.
- c) Sí, excepto cuando circulen en rebaño.

## Sopa de letras

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

10 tipos de motos



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

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

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

Difícil

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

Fácil

# Catalunya es proclama Campiona d'Espanya de motocròs

La selecció catalana s'ha proclamat campiona d'Espanya del Motocròs per autonomies celebrat aquest diumenge, 6 de novembre, al circuit Montperler de Bellpuig.

El combinat català, capitanejat pel coach Javier García Vico, i format pels pilots Roger Oliver, Simeó Ubach i Adrià Monné, en categoria MX Elit, i Ot Marí, Alejandro Liñan i Jan Josa, en categoria MX85, s'ha endut la victòria absoluta en una jornada d'allò més emocionant al traçat de l'Urgell.

L'equip català ha vençut en la categoria MX Elit, per davant d'Andalusia i Múrcia. D'altra banda, en la categoria MX85, la selecció catalana ha aconseguit una meritòria segona posició, per darrere de la Comunitat Valenciana i per davant d'Extremadura, decisiva per a la consecució del títol.

La combinació de resultats obtinguts en les dues mànegues de MX85 i les tres de

MX Elit han situat l'equip català al primer esglau del podi, revalidant d'aquesta manera el títol aconseguit en la darrera edició d'aquest certamen, celebrat l'any 2019 al circuit lleonès de La Bañeza.

**L'equip català revalida el títol del Motocròs de les Autonomies aconseguit en la darrera edició celebrada l'any 2019 a Lleó**

Una notòria comitiva de la FCM, encapçalada pel president, Tato Prat, i el vicepresident, Òscar Pérez de Lara, s'ha desplaçat fins a Bellpuig per donar suport als pilots catalans.



## El Museo Moto Bassella se suma al centenario Rabasa - Derbi inaugurando nueva exposición temporal



En 1922, Simeó Rabasa Singla fundó su primer taller de bicicletas y en 1950 creó su propia motocicleta (S.R.S). Dos años más tarde, adoptó la denominación de Derbi (Derivados de Bicicletas), una marca que acabaría convirtiéndose en una de las más populares y míticas de nuestro país, con un increíble palmarés en competición y con ininidad de modelos emblemáticos.

Para celebrar el 100 aniversario de su creación, desde el Museo Moto Bassella hemos querido rendir un más que merecido homenaje a través de la exposición temporal "+ Derbi, a de las calles a los circuitos", donde se incluye una selección de cincuenta míticos modelos, desde una curiosa bicicleta Rabasa de 1922 destinada al cuerpo de bomberos de Barcelona, hasta los populares scoo-



ters de finales de los años 90.

Dividida en dos ámbitos, modelos de serie y prototipos de competición, permite al visitante hacer un repaso por la evolución de la marca, pasando por los primeros modelos de 250 y 350, las míticas Antorcha "paleta" o la superventas Variant, así como una representación de varios ciclomotores de todoterreno (Pirineos, Super Diablo, ...) y modelos emblemáticos como la Derbi 2002 GP o la Sport Coppa.

Dentro de las motocicletas de carreras, destacan varios ejemplares únicos, como la Derbi 4 cilindros creada con el objetivo de participar en las 24H de Montjuïc, la 80cc GP con la que Jorge Martínez "Aspar" participó en el Mundial de 1989 o algunos prototipos de motocross de Toni Elias.

También se incluyen diferentes trofeos, folletos publicitarios o catálogos originales de la época, así como los monos que lucieron varios pilotos de velocidad:

Busquets, Aspar, Crivillé y Espargaró.

El pasado día 10 de noviembre se celebró el acto oficial de inauguración, al que asistieron un centenar de personas muy vinculadas de una forma u otra con la marca: pilotos, coleccionistas, miembros de la familia Rabasa, staff de fábrica,...

Tras el acto más protocolario, la fiesta continuó en un ambiente más distendido con diferentes intervenciones y reconocimientos. Los pilotos fueron sin duda los más aclamados. Desde los pioneros Pere Pi, Josep M<sup>o</sup> Busquets y Salvador Cañellas, hasta Toni Elias y Alex Crivillé, entre otros, compartieron sus vivencias, anécdotas y recuerdos, mostrándose muy orgullosos de formar parte de la gran familia Derbi.

La entrega de una placa conmemorativa en recuerdo a Andreu Rabasa (hijo del fundador) fallecido el pasado mes de octubre y el reconocimiento a todos los coleccionistas que han colaborado cediendo sus motocicletas para la exposición, fueron otros de los momentos más destacados de la jornada.

## XIV trobada de vehicles clàssics d'Esplugues de Llobregat

El passat diumenge, 13 de novembre, hem celebrat la Trobada de Clàssics d'Esplugues, organitzada per el Moto Club Esplugues, que enguany arriba a la 14è edició i es consolida com una de les cites obligades per a amants de vehicles clàssics del Baix Llobregat, com ho demostra la nombrosa participació de més de 100 inscrits entre motos i cotxes.

Aquest vehicles són un patrimoni que forma part de la nostra història i que val la pena conservar per poder gaudir-ne molt de temps.

Després d'esmorzar i observar la varietat de motos i cotxes clàssics exposats, es realitza la passejada per els carrers d'Esplugues i diferents indrets dels Baix Llobregat, uns 45 km, gaudint d'un dia

radiant i un ambient festiu.

L'entrega de premis ha estat a càrrec del regidor d'Esplugues Sr. Manuel Pozo i del president del Moto club Sr. Xavier Ribó

Felicitem a l'organització que cada any es supera i als participants per fer-ho possible.

Ja esperem la pròxima!!!



# CLASIFICADOS

## LlobregatMotor

**Pintamos**  
pisos, escaleras, locales...  
Precios económicos  
Tel: 672 738 051



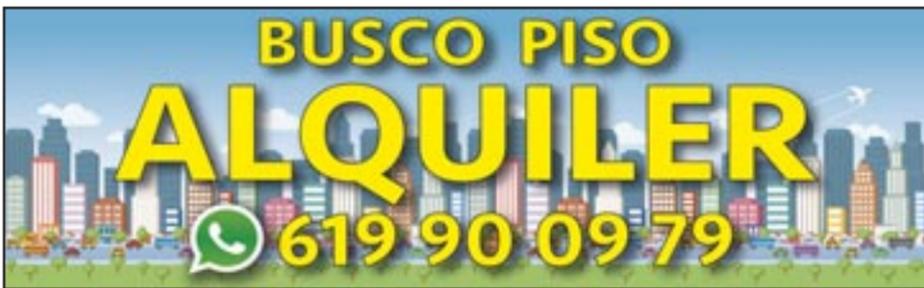
**VENDO JEEP CHEROKEE**  
CRD 2006 • 54.000 Km.  
Precio: 12.000€  
En perfecto estado  
Tel: 639 486 730



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



**BUSCO PISO ALQUILER**  
619 90 09 79



**DESQUACE**  
**Lapieza**  
centro de reciclaje  
www.desguaceslapieza.com  
info@desguaceslapieza.com  
Carretera del mig 95-97 • Cornellà  
Sortida 15 Ronda de Dalt  
Tel. 930 082 653  
657 970 270



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



**BUSCO TRABAJO DE REPARTO DE PUBLICIDAD**  
672 73 8051



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



**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 TRABAJO**  
Dependiente 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

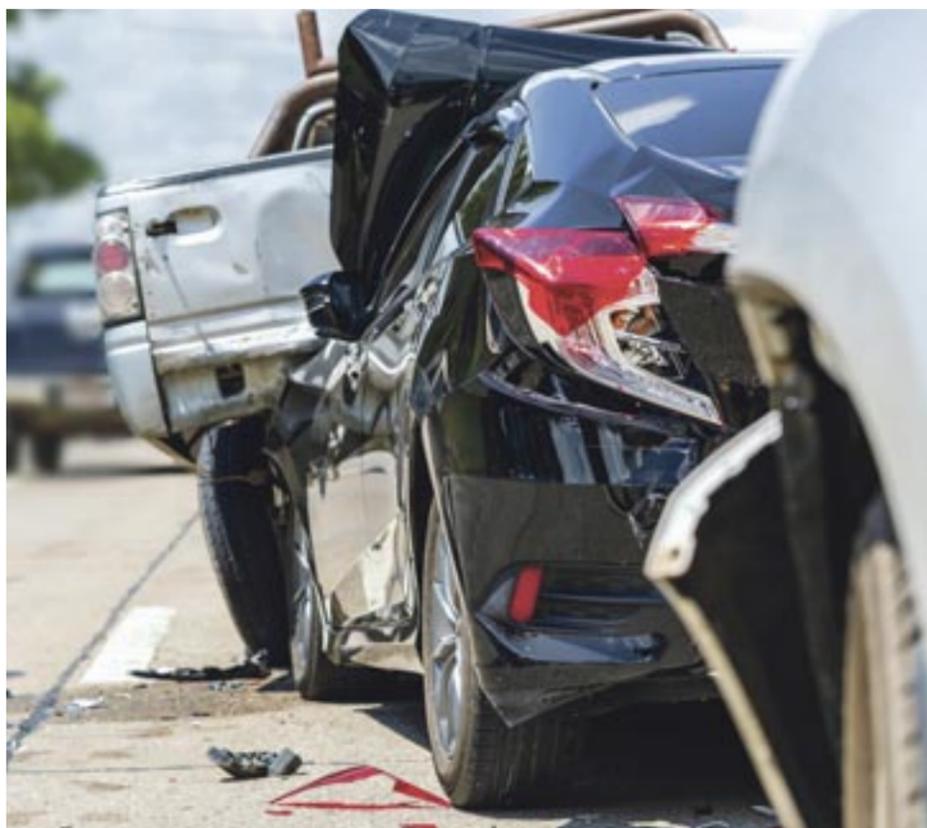


[www.llobregatmotor.com](http://www.llobregatmotor.com)

Para anunciarse: [info@llobregatmotor.com](mailto:info@llobregatmotor.com)

619 900 979

# La posibilidad de sufrir un siniestro vial se incrementa a medida que aumenta la antigüedad del vehículo



La edad del parque automotor de España se acerca a los 14 años, una cifra muy superior a la media del continente europeo que se sitúa en 11,5 años. Se trata de un dato que está afectando de forma directa la posibilidad de sufrir un siniestro vial.

Desde AECA-ITV explican la relación que existe entre la antigüedad de un vehículo, el estado de la ITV y su seguridad

De acuerdo con datos oficiales, durante el año 2021 en las vías interurbanas la antigüedad media de los vehículos implicados en accidentes mortales fue de 13 años para los turismos y de 10,8 para las furgonetas, mientras que, si tenemos en cuenta aquellos vehículos en los que se desplazaban las víctimas mortales, la antigüedad media sube a los 15,4 y 12,6, respectivamente. Y es que a medida que aumentan los años de un vehículo, se incrementan también los riesgos de sufrir o causar un siniestro vial.

#### ANTIGÜEDAD DEL VEHÍCULO Y EL ESTADO DE LA ITV

Hay un tercer factor que entra en la ecuación y que repercute directamente en la seguridad vial: se trata del estado de la inspección técnica de los vehículos. Los datos de la DGT hablan también de la relación que existe entre la antigüedad del vehículo implicado en un siniestro con el estado de su ITV. A mayor edad, mayor porcentaje de vehículos con la ITV caducada en el momento del siniestro vial.

Desde la Asociación Española de Entidades Co-

laboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos AECA-ITV explican la forma en la que edad del vehículo, el estado de la ITV y seguridad están relacionadas.

“Los vehículos en circulación, con los años, comienzan a tener averías y es imprescindible la realización de los controles necesarios como los que se llevan a cabo en las estaciones de ITV para detectarlas y poder corregirlas. Y es que un vehículo en mal estado representa un peligro no solo para su conductor y los acompañantes sino también para todos los usuarios de la vía”, ha indicado Guillermo Magaz, director gerente de AECA-ITV.

#### LA ITV, UN PROCEDIMIENTO SENCILLO

En la actualidad España atraviesa un momento que despierta especial preocupación, pues estos tres indicadores: edad, absentismo en la ITV y siniestralidad vial, han experimentado un aumento importante en los últimos meses; una situación que, además, parece no tener solución a corto plazo. El envejecimiento del parque automóvil del país parece no tener freno por los problemas que se están registrando en la actualidad para adquirir vehículos nuevos debido a la crisis de los microchips.

Además, en la actualidad, son muchas las facilidades para tener al día la inspección técnica. Una de ellas es permitir a los conductores realizarla hasta 30 días antes de que se cumpla el plazo, sin que afecte a la fecha máxima de vigencia.

Desde Faconauto Seguridad Vial, como prescriptores de seguridad vial, ponemos el foco en la necesidad de acudir a estas revisiones para entre todos hacer unas carreteras más seguras y menos propensas a los siniestros.

Fuente: Faconauto

## TAXI PLUS RAPID

# 93 634 00 60

AEROPUERTOS · ESTACIONES · MUTUAS

ASISTENCIA EN CARRETERA

SERVICIO EN CARRETERA

SE HACEN PRESUPUESTOS

SERVICIO 24H

SE COGEN ENCARGOS DE UN DÍA PARA OTRO

## DESQUACE

- COMPRA/VENTA vehículos de ocasión
- Tramitación de bajas para desguace
- Recambios de ocasión, neumáticos y baterías
- Servicio de grúa

Tel. 930 082 653

657 970 270

info@desguaceslapieza.com

www.desguaceslapieza.com

Carretera del mig 95-97  
08940 Cornellà de LL. (BCN) Sortida 15 Ronda de Dalt

# Busco piso

(no agencias)

## de compra o alquiler

# 619 900 979

# sanju

rètols

des de 1967

Retolació i vinils

www.san-ju.com



# NIO EP9 uno de los coches eléctricos más rápidos del mundo

Diseñado desde cero, el EP9 ofrece un nivel de rendimiento sin precedentes y una experiencia de conducción diferente a la de cualquier otro EV, con cero emisiones. Este tipo de combinación de vehículos es una primicia en el mundo de los vehículos eléctricos.

## **MÁXIMA VELOCIDAD** **313 kilómetros por hora** **CORTA EL AIRE COMO LA SEDA**

El EP9 encarna un nuevo enfoque en el diseño de vehículos de rendimiento para manejar las demandas físicas de las fuerzas 3G; con su solidez estructural y eficiencia aerodinámica para permitir las velocidades VMax requeridas.

## **DESDE LA AERODINÁMICA** **A LA RÁPIDA**

NIO diseñó un sistema de alerón trasero activo de tres posiciones y un difusor de piso de longitud completa que, junto con el divisor delantero ajustable y las características aerodinámicas fijas, permiten que el automóvil logre el doble de carga aerodinámica que un automóvil de Fórmula Uno actual.

## **SE PEGA AL CAMINO.** **O EL TECHO**

Cuando la carga aerodinámica pesa más que un elefante (y el automóvil),



puede confiar en EP9 para agarrar cada pista de carreras con la misma facilidad que si estuviera corriendo en el techo.

## **VUELA A TRAVÉS DE LAS ESQUINAS** **CON FIGHTER JET FORCE**

NIO ha construido y diseñado un automóvil capaz de brindar una experiencia 3G. Las curvas en 3G ejercen tres veces la fuerza de la gravedad de la Tierra sobre el EP9 y sus pasajeros, algo que solo suelen experimentar los pilotos de cazas F-22.

## **UN MEGAWATT DE POTENCIA.** **PARA UN VIAJE INCREÍBLE**

El NIO EP9 ofrece un megavatio de potencia en las ruedas a través de un sistema de propulsión NextEV que se ha desarrollado desde cero. Esto es equivalente a 1,360PS.

## **UN VIAJE CONTROLADO** **CON PRECISIÓN**

Cuatro unidades generadoras de motor (MGU) internas permiten curvas rápidas y niveles de estabilidad en la pista que pocos autos EV han logrado.

## **LA PROPORCIÓN DE ORO**

Cuatro cajas de cambios individuales 1:4.283 regulan y controlan una transferencia de potencia fluida del conductor al automóvil.

## **EXCEPCIONALMENTE DISEÑADO**

El chasis de fibra de carbono del EP9, que ofrece una notable relación resistencia/peso, es un 70 % más ligero que el acero. El chasis EP9 está diseñado para manejar las demandas físicas de las fuerzas 3G, con la solidez estructural para permitir las velocidades VMax requeridas.

## **RÉCORD DE FRENADO.**

Debido a su envolvente de alto rendimiento, el EP9 requería un diseño de frenos nuevo y personalizado. El sistema de frenos fue diseñado en colaboración con Alcon utilizando discos cerámicos de carbono Surface Transforms. Alcanza el doble de la capacidad de par de frenado de un automóvil GT3.

## **NEUMATICOS. PODER DE DETENCIÓN** **TREMENDAMENTE ENORME**

Para manejar las curvas a tres veces la gravedad de la Tierra, se diseñó una nueva construcción y compuesto de llanta para el EP9 en grados mojados y resbaladizos con diseños de aleación de rendimiento de 19" y 21".

## **SUSPENSION**

Para manejar las curvas a tres veces la gravedad de la Tierra, se diseñó una nueva construcción y compuesto de llanta para el EP9 en grados mojados y resbaladizos con diseños de aleación de rendimiento de 19" y 21".

## **CORRE CONTRA EL RELOJ** **CON UN CORAZÓN DE CARRERAS**

Una experiencia digital impresionante en sintonía con el usuario, impulsada por tecnología portátil. Las interfaces responden a la intensidad del impulso, simplificando y clarificando instintivamente la información.

