



www.llobregatmotor.com

Llobregat Motor

203 julio-agosto 2025



Compra y venta de PALETS



Hacemos recogidas
Compramos palets rotos
¡Ven y te mejoramos el precio!

Tel. 600 881 784 · paletsdoce@gmail.com
Carrer Sant Ferran, nº 53, Nave 9 · Cornellà

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

Rimac Nevera R 2025



2.107 CV

(mas información en contraportada)

Para suturar heridas de guerra: hilo quirúrgico, pinzas e ideales.



TUS IDEALES TAMBIÉN CURAN

Independencia
Compromiso
Humanidad



Entra en idealesquecuran.com



autoleon83

692 618 836

ESPECIALISTAS EN PLANCHA Y PINTURA

C/. Miquel Torelló i Pagès, nº45, 08750, Molins de Rei.



Se hacen trabajos de Pintura y pequeñas reformas
678 088 803



Llobregat **Motor**

Nos vemos en septiembre ¡Felices vacaciones!

Mitos

Tehuelche, 98cc, 1955



Esta curiosa marca argentina, fundada a principios de los años '50, toma el nombre de la última tribu india que habitó en Tierra de Fuego, como ilustra el dibujo que aparece en su emblema. Su creador fue un ingeniero italiano afincado en el país sudamericano quien, juntamente con la compañía Industria Argentina, se encargó de fabricar motocicletas durante más de una década, entre 1950 y 1960.

El primer modelo, de clara inspiración italiana, fue una 74cc muy ligera que se convirtió en la moto más popular del país, siendo utilizada por miles de argentinos como medio de transporte diario para ir a trabajar.

El éxito fue tal que la firma decidió crear una fórmula de promoción a la que denominó Copa Tehuelche. Con un reglamento muy

liberal, permitía a cada piloto, equipo o concesionario modificar la motocicleta bajo su criterio. Se eliminó el sillín biplaza, la instalación eléctrica, las luces,... Incluso la propia fábrica facilitaba unos kits de transformación del motor, pasándolo a 98cc y con un considerable aumento de potencia. El modelo que ocupa este reportaje corresponde a una de las últimas evoluciones de la Tehuelche preparada para participar en la Copa.

Todos los jóvenes soñaban en participar en la Copa Tehuelche, muy popular en Argentina, donde se formaron numerosos pilotos noveles que después pasaban a categorías y campeonatos superiores.

Foto y texto: Museo Moto Bassella



Serveis d'urgència:

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

Guàrdia Urbana:

Cornellà de Llobregat: 933 771 415
 Esplugues de Llobregat:092
 Sant Feliu de Llobregat:092
 Sant Just Desvern:092
 Sant Joan Despí:934 806 010
 Molins de Rei936 688 866
 Palletjà936 630 102
 St Vicenç dels Horts ...936 566 161
 St Andreu de la Barca 936 356 410
 Cervelló93 660 27 00
 Corbera de Llobregat .93 668 80 00
 La Palma de Cervelló .639 386 163
 El Papiol93 673 20 00
 Torrelles de Llobregat .93 689 10 00
 Vallirana93 683 00 00
 Sant Boi93 640 01 23
 Viladecans93 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



- 20/07/2025 WRC Rally Estonia
- 20/07/2025 MGP Gran premio Republica Checa
- 26/07/2025 VI Mototerra de l'Alt Urgell
- 27/07/2025 Formula E Circuito de Londres
- 27/07/2025 F1 Gran premio de Bèlgica
- 27/07/2025 FCM Campionat de Catalunya de Promovelocitat a Osona
- 27/07/2025 FCM Trofeu Català de Supermotard Road a Osona
- 3/08/2025 WRC Rally Finlandia
- 3/08/2025 F1 Gran premio de Hungría
- 17/08/2025 MGP Gran premio de Austria
- 24/08/2025 MGP Gran premio de Hungría
- 31/08/2025 WRC Rally de Paraguay
- 31/08/2025 F1 Gran premio de Países Bajos
- 7/09/2025 MGP GRAN PREMIO DE CATALUNYA
- 7/09/2025 F1 Gran premio de Italia Monza
- 14/09/2025 WRC Rally de Chile
- 14/09/2025 MGP Gran premio de San Marino

Parece que fue ayer



1896. Henry Ford construye su primer vehículo a motor Quadricycle (cuadriciclo) y realiza las primeras pruebas dinámicas.

1896. Georg H. Morill (hijo), de Norwood (Massachusetts) entra en la historia como el primer comprador estadounidense de un automóvil, al adquirir un vehículo fabricado por los hermanos Duryea.

1896. Heinrich Ehrhardt funda la fábrica Eisenach y comienza a fabricar bajo licencia el automóvil francés Decauville. Este vehículo se comercializa bajo el nombre de Wartburg.

1897. La empresa Benz, de Mannheim, fabrica el coche número 1.000 y se convierte en el fabricante más antiguo y más grande.

1897. La empresa suiza SULZER HERMANOS construye el primer motor diesel.

1897. Un vehículo Winton realiza en Estados Unidos el primer viaje de largo recorrido a través de 800 millas entre Cleveland y Nueva York. Durante diez días, Alexander Winton conduce 78,43 horas.

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 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

El 78% de los españoles descarta adquirir un vehículo eléctrico sin ayudas oficiales

El impulso al vehículo eléctrico en España sigue dependiendo, en gran medida, del apoyo público. Esta es una de las principales conclusiones del mayor estudio realizado hasta la fecha sobre el proceso de compra en los concesionarios, elaborado por Facnauto y Sigma Dos a partir de 5.000 entrevistas.

Los datos son concluyentes: la transición hacia modelos electrificados no avanza sin ayudas. Un 37,8 % de los encuestados afirma que no se plantearía adquirir un coche eléctrico en ausencia de incentivos directos, y otro 41,7 % sólo lo haría si las ayudas son claras, accesibles y libres de trabas burocráticas.

Además, el tipo de apoyo también importa. Para el 44,5 % de los compradores, la medida más eficaz son las ayudas directas en el momento de la compra, mientras que un 33,1 % considera que los incentivos fiscales podrían ser el elemento decisivo para optar por un vehículo electrificado.

OTROS FRENOS A LA ELECTRIFICACIÓN

El estudio apunta que, aunque la sostenibilidad preocupa, no moviliza por sí sola: el 68,1% de los ciudadanos descarta por ahora la adquisición de un vehículo eléctrico. Entre los frenos más citados destacan el precio (65,8%), la autonomía (52,5%), la falta de infraestructura de recarga (43,3%) y la inseguridad en torno a las ayudas públicas (29%).

Sin embargo, la experiencia posterior es positiva: el 75,2% de quienes ya lo han probado volvería a comprar uno, lo que sugiere que muchas de las reticencias se disipan con el uso real del vehículo.

Los puntos de carga no gozan de la confianza general de los conductores. Se percibe que hay pocos (42% de acuerdo), son difíciles de encontrar (47% de acuerdo), muchos no están operativos (40% de acuerdo) y falta información clara y unificada (46,2% de acuerdo).



En este contexto, el 74,8% de los españoles se decantaría hoy por adquirir un vehículo de combustión, gasolina, diésel o híbrido convencional.

EL CONCESIONARIO, CLAVE EN EL PROCESO DE COMPRA

Pese al auge del comercio digital, los concesionarios mantienen su papel protagonista en el proceso de compra de coches en España. Según el estudio, el 90,3 % de los compradores recientes adquirió su vehículo en uno de estos establecimientos, que obtienen una valoración media de 7,9 sobre 10. La experiencia presencial sigue siendo decisiva, especialmente por el trato personalizado (67,7 %), la confianza en el vendedor (54,9 %) y la claridad informativa (47,8 %).

Además, el canal físico no solo resiste, sino que se proyecta con fuerza hacia el futuro: el 95,9 % de los compradores potenciales tiene previsto visitar un concesionario en su próxima operación, y más de tres de cada cuatro (78,2 %) planea formalizar allí la compra. Para muchos, sigue siendo un punto de inflexión en el proceso: el 40,4 % lo considera la fuente de información más influyente a la hora de tomar la decisión.

Esta preferencia por el canal tradicional contrasta con la tímida pe-

netración del modelo online. Frente a esa confianza en el canal presencial, la opción de compra digital apenas ha calado: sólo un 3,7% de los encuestados completó la operación por internet y, entre ellos, la mitad asegura que no volvería a hacerlo. De hecho, un 71% afirma que no se sentiría cómodo comprando un coche sin pasar por el concesionario.

El informe refleja un comportamiento híbrido: muchos compradores consultan webs de fabricantes (65,5%) y portales especializados (60,5%), pero el momento clave sigue ocurriendo en el concesionario. En total, el 58,8% declara que consulta entre tres y cinco fuentes antes de decidirse.

FACTORES DETERMINANTES EN LA COMPRA

El precio es el factor más decisivo para el 80,7% de los encuestados, seguido del consumo y la fiabilidad de la marca. Sin embargo, también se valora cada vez más la rapidez de entrega: un 43,6% estaría dispuesto a pagar algo más si puede tener el coche antes. Esto refuerza el papel del concesionario como canal con mayor capacidad de respuesta.

La edad del vehículo actual sigue siendo el principal desencade-

nante para plantearse un cambio, tal y como señala el 46,1% de los compradores. Le siguen los motivos personales o familiares (31,2%), la búsqueda de un menor consumo (28%) o el cambio en el distintivo medioambiental para poder circular por zonas restringidas (24%).

LA PROPUESTA DE FACONAUTO: UN PLAN NACIONAL DE 680 MILLONES ANUALES

El diagnóstico del informe y la opinión de los ciudadanos sobre sus hábitos de compra y movilidad respaldan plenamente la estrategia de Facnauto. En esta línea, la patronal ha detallado el Plan Nacional de Renovación del Parque 2025-2027, que ya está trasladando a los diferentes partidos políticos como hoja de ruta prioritaria.

El plan contempla una dotación anual de 680 millones de euros para incentivar la compra de vehículos más eficientes y retirar de circulación los más contaminantes. Según los cálculos de Facnauto, esta medida permitiría sustituir 195.000 vehículos antiguos al año, con una reducción del 63,6 % en emisiones por cada unidad renovada y un retorno fiscal de 1,92 euros por cada euro invertido.

La propuesta da continuidad al modelo de éxito que ya ha demostrado su eficacia en comunidades como la Comunidad Valenciana, Madrid, Galicia, La Rioja o el País Vasco, y se basa en un sistema de ayudas directas, aplicables en el momento de la compra y gestionadas íntegramente desde el concesionario, sin trámites añadidos para el comprador.

El importe de las ayudas variaría según el tipo de vehículo: 6.000 euros para modelos eléctricos e híbridos enchufables, 3.000 euros para el resto de motorizaciones que emitan menos de 95 gramos de CO₂ por kilómetro, y 2.000 euros para los que se sitúen entre 95 y 120 gramos.

"Sabemos lo que quiere el ciudadano. Solo falta un acompañamiento eficaz de la política"

"Con esta propuesta respondemos punto por punto al mensaje del ciudadano. Sabemos qué barreras ve, qué tecnologías valora y qué condiciones necesita para renovar su coche. Por eso planteamos un modelo inclusivo, sin imposiciones, que acelere la descarbonización sin dejar a nadie atrás", subraya Marta Blázquez, presidenta de Facnauto.

"No se trata de diseñar nuevas estrategias, sino de escalar a nivel nacional lo que ya está funcionando en muchas comunidades autónomas. La hoja de ruta está clara, el diagnóstico ciudadano es rotundo y el canal profesional para implementarlo existe. Solo falta un acompañamiento político eficaz para poner en marcha un plan que, lejos de ser una medida coyuntural, constituye una respuesta estructural a una necesidad urgente de país. El ciudadano quiere renovar su coche viejo por uno más seguro, más eficiente y con menor impacto medioambiental, pero necesita apoyo decidido y condiciones accesibles para hacerlo posible", concluye.

Fuente: Facnauto

BUSCO **619 900 979**

piso de Alquiler



María, la nueva asistente virtual de la Dirección General de Tráfico para ayudar a los ciudadanos a realizar trámites con el Organismo

La Sede Electrónica de la Dirección General de Tráfico ha puesto en marcha un asistente virtual inteligente que, con el nombre de María, ayudará a los ciudadanos a realizar trámites con el Organismo.

Se trata de un asistente conversacional, diseñado para resolver las dudas de los ciudadanos de forma rápida y precisa mediante inteligencia artificial generativa.

Este sistema utiliza tecnología RAG (Retrieval-Augmented Generation), que combina un modelo avanzado de lenguaje con una base de datos de documentos oficiales convertidos en formato vectorial. Cuando un usuario plantea una pregunta, el asistente localiza primero los textos más relevantes y, con esa información como contexto, genera una respuesta clara y ajustada a la normativa vigente.

Gracias a este enfoque, el asistente puede ofrecer información sobre trámites como renovación del carnet, pago de multas o matriculación de vehículos, sin depender de menús o búsquedas tradicionales.

Con esta iniciativa, la DGT avanza en su compromiso con la digitalización y la atención ciudadana accesible y eficiente.

Fuente: DGT

El asistente puede ofrecer información sobre trámites como renovación del carnet, pago de multas o matriculación de vehículos, sin depender de menús o búsquedas tradicionales

El parque móvil crece un 1,77% en el segundo trimestre de 2025

La cantidad de vehículos a motor crece de manera ininterrumpida desde hace tres años

El número de vehículos asegurados en España se situó en 34.324.628 unidades en el segundo trimestre de 2025. Este dato corresponde a la media de los meses de abril, mayo y junio, y proviene del Fichero Informativo de Vehículos Asegurados (FIVA). De esta forma, el parque móvil nacional registró en el segundo trimestre un incremento interanual del 1,77%.

En números absolutos, el promedio de vehículos en circulación por las calles y carreteras

Hay 34,3 millones de automóviles en circulación en el país

de España se incrementó en 596.380 unidades respecto al mismo periodo del año anterior. La media del segundo trimestre de 2025 es un 0,55% superior a la del primer trimestre del año, concretamente en

186.227 UNIDADES.

El aumento interanual del 1,77% está en línea con los incrementos registrados en periodos precedentes. En cuanto a la evolución intertrimestral, cabe destacar que se trata del decimotercer trimestre consecutivo de subidas. En otras palabras, el parque móvil crece de manera ininterrumpida desde hace tres años.



Estos datos muestran un comportamiento positivo del parque asegurado en la primera mitad del ejercicio. En el conjunto del trimestre, la evolución del parque ha mostrado un perfil conti-

nuista y un patrón de crecimiento sólido.

Durante el periodo analizado, se produjeron 3.453.633 altas de vehículos y 3.116.622 bajas, lo que arroja un saldo positivo de

337.011 unidades de todas las categorías (coches, motos, furgonetas, camiones, autobuses...) entre el 1 de abril y el 30 de junio de 2025.

Fuente: CEA

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

9 de cada 10 incendis són causats per persones

Al camp, tota imprudència és fatal.
Si llences una burilla pots provocar un foc.



Evitar-ho i protegir-te comença amb tu.



Si veus foc o fum, truca al 112.
Informa-te'n a incendis.gencat.cat



Diputació
Barcelona



Generalitat
de Catalunya

El Govern de
Tothom!!!

Las mujeres compran coche con otra mentalidad: más reflexión, más foco en la seguridad y más capacidad de decisión



Las mujeres no solo son clave en la toma de decisiones cuando una familia cambia de coche. También están redefiniendo el proceso de compra desde una óptica más reflexiva, responsable y centrada en lo verdaderamente importante: la seguridad, la confianza y el asesoramiento experto. Así lo demuestra el estudio "Cuando ellas compran", elaborado por Faconauto y Sigma Dos a partir de 5.000 entrevistas a conductores y conductoras de toda España. Se trata del análisis más completo hasta la fecha sobre cómo afrontan las mujeres el proceso de adquisición de un vehículo y qué esperan del punto de venta.

Los datos hablan por sí solos: las mujeres muestran una actitud más abierta y analítica durante todo el proceso. En lugar de precipitar la elección, dedican más tiempo a informarse, comparar y preguntar. El 21,8 % inicia la búsqueda sin una decisión cerrada sobre marca o modelo –casi seis puntos más que los hombres–, lo que demuestra una actitud explora-

ratoria que prioriza la calidad de la experiencia y la información recibida.

Aunque el 35,2 % de las mujeres conduce un coche de más de 10 años, frente al 31,5 % de los hombres, su intención de cambiar de vehículo a corto plazo es ligeramente inferior. Lejos de interpretarse como una falta de interés, esta diferencia puede entenderse como un enfoque más prudente y realista ante una inversión importante, en un contexto económico complejo.

El estudio destaca que ellas valoran especialmente el asesoramiento técnico, el trato profesional y el acompañamiento en la decisión. El 46,4 % de las mujeres señala el conocimiento del personal del concesionario como un aspecto esencial, lo que refuerza la importancia del contacto directo en el punto de venta. Por eso, también son más reticentes a realizar una compra 100 % online: el 76,3 % preferiría evitar una operación total-

mente digitalizada.

Otro de los valores diferenciales es el peso que otorgan a la seguridad. Para el 32,5 % es uno de los tres factores más importantes a la hora de elegir coche –cinco puntos por encima de los hombres–. Además, tienden a buscar vehículos más fiables y con menos elementos de incertidumbre tecnológica, especialmente cuando se trata de electrificación. Las dudas sobre el coche eléctrico no se basan en rechazo, sino en falta de información clara: el 40,3 % expresa preocupación por la vida útil y o la tecnología, un ámbito donde el asesoramiento especializado puede marcar la diferencia.

Aunque la mayoría se siente bien atendida en el concesionario, el informe sugiere áreas de mejora para seguir reforzando la igualdad. Un tercio de las encuestadas percibe que a veces se les presupone menos conocimiento, lo que no impide que, cada vez más, demanden información completa y

se involucren activamente en todos los detalles de la compra. El 54 % prefiere acudir acompañada al punto de venta, una preferencia que refleja una forma colaborativa de tomar decisiones, no una falta de autonomía.

Para Marta Blázquez, presidenta de Faconauto, "este informe nos ofrece una valiosa radiografía del papel que están jugando las mujeres como compradoras informadas, exigentes y protagonistas. La decisión de compra no se toma sin ellas, y en la mayoría de los hogares son precisamente las mujeres quienes lideran el proceso. Los concesionarios han avanzado mucho para adaptarse a este perfil, pero tenemos la responsabilidad de seguir mejorando para ofrecer una experiencia que conecte aún más con sus expectativas y valores".

En esta línea, Faconauto impulsa desde hace años la iniciativa Faconauto Woman, con el respaldo de Mapfre y Enterprise, para fomentar la igualdad de oportunidades, visibilizar el liderazgo femenino en todos los eslabones del sector y construir una automoción más inclusiva y representativa. Esta plataforma trabaja con un doble objetivo: abrir más puertas al talento femenino dentro del negocio y, al mismo tiempo, mejorar la forma en que el sector se relaciona con una clientela cada vez más diversa, exigente y protagonista.

RESUMEN DE DATOS CLAVE DEL ESTUDIO

"Cuando ellas compran"

Antigüedad del vehículo

El 35,2 % de las mujeres conduce un coche de más de 10 años (vs. 31,5 % de los hombres).

Intención de renovación

Solo el 17,6 % de las mujeres planea cambiar de coche en los próximos 12 meses (vs. 21,6 % de los

El mayor estudio hecho en España sobre hábitos de compra en los concesionarios muestra que ellas lideran la transformación hacia una compra más consciente y exigente

hombres).

Inicio del proceso de compra

21,8 % de las mujeres comienza sin tener decidida la marca ni el modelo (vs. 15,5 % de los hombres).

Factores clave en la experiencia

46,4 % considera el asesoramiento técnico como lo más importante al visitar el concesionario.

29,2 % se guía por recomendaciones de amigos/familiares (vs. 22,1 % hombres).

Visita al concesionario

62,4 % acude en fases iniciales. 90 % formaliza la compra presencialmente.

13,2 % no iría sola; 40,9 % prefiere ir acompañada.

Percepción del trato

33,5 % percibe que en ocasiones se les presupone menos conocimiento técnico.

Criterios de compra

32,5 % prioriza la seguridad (vs. 26,6 % hombres).

Solo 7,2 % compraría un eléctrico puro (vs. 12,7 % hombres).

Compra digital

76,3 % de las mujeres no se sentiría cómoda haciendo toda la operación online.

Fuente: Faconauto

Se buscan **anunciantes**. No se necesita experiencia.

Llobregat**Motor**

619 90 09 79



www.llobregatmotor.com

El Govern obre la línia d'ajuts MOVES III del 2025, dotada amb un pressupost de 65 milions d'euros

El Govern, a través de l'Institut Català d'Energia (ICAEN), ha obert l'edició 2025 de la línia d'ajuts MOVES III, dotada amb 65 milions d'euros i destinada a subvencionar l'adquisició de vehicles electrificats i la instal·lació de punts de recàrrega per a vehicles elèctrics.

Aquests ajuts, que des de demà dimarts es podran sol·licitar a la web de l'ICAEN, seran vigents fins al 31 de desembre d'enguany o fins que s'esgoti el pressupost, i el procediment per demanar-los incorpora mesures per simplificar-ne i agilitar-ne la tramitació.

L'EDICIÓ 2025 DEL PROGRAMA MOVES III PREVEU:

- Ajuts d'entre 700 i 9.900 euros per a l'adquisició de vehicles de propulsions alternatives (elèctrics, híbrids endollables o de pila de combustible) per a les persones físiques i autònoms, en funció de la tipologia de vehicle, de si es desballesta el vehicle vell i de les condicions del sol·licitant.

- Ajuts d'entre el 20% i el 80% per a la instal·lació de punts de recàrrega.

- Les persones físiques podran sol·licitar els ajuts per aquells vehicles que hagin adquirit des de l'1 de gener d'enguany.

La nova convocatòria incorpora novetats en els tràmits i els requisits dels ajuts, per tal de fer-los més àgils i ràpids. Entre altres millores, cal destacar que:

- S'ha habilitat un formulari de sol·licitud en format HTML amb validacions automàtiques, que substitueix la versió en format PDF anterior.

- S'ha eliminat l'obligació d'adjuntar el certificat d'empadronament per als residents en municipis de menys de 5.000 habitants.

- També s'ha eliminat el certificat de la legalització de la instal·lació en cas que es doni autorització per consultar-ho internament.

- S'ha reduït la informació requerida sobre el concessionari on es compra el vehicle.



Un vehicle recarrega la bateria en un punt de recàrrega de la xarxa PIRVEC, impulsada per la Generalitat de Catalunya

- Es permetrà la justificació simplificada.

Aquestes mesures se sumen a les accions de millora i reforç de la tramitació de l'anterior convocatòria del MOVES III per tal de reduir els terminis d'atorgament, justificació i pagament.

L'actuació s'insereix en el Pla

de la Generalitat i l'estalvi de 470.000 tones de CO₂. En total, el Govern preveu invertir 1.400 milions d'euros en aquest programa.

EL MOVES III JA HA CONTRIBUÏT A L'ADQUISICIÓ DE 28.000 VEHICLES ELÈCTRICS

Fins al moment, el programa MOVES III a Catalunya ha contribuït a l'adquisició de 27.855 vehicles i a la instal·lació de 26.927 punts de recàrrega, i ha mobilitzat una inversió de més de 1.100 milions d'euros. El programa MOVES III havia comptat fins ara amb 287 milions d'euros de pressupost, després d'haver ampliat fins a quatre vegades la dotació inicial a causa de la bona acollida de la mesura. En total, l'ICAEN ha rebut més de 61.000 expedients vinculats a aquesta convocatòria. L'objectiu d'aquesta línia d'ajuts és avançar en la descarbonització del sector del transport, i s'alineja amb el procés de transició cap a un nou model energètic més net, democràtic i sostenible que viu el país i amb la situació d'emergència climàtica declarada pel Govern de Catalunya. A Catalunya ja s'han matriculat més de 100.000

vehicles elèctrics, dels quals gairebé el 70% són elèctrics purs i la resta, són híbrids endollables.

LES MATRICULACIONS DEL VEHICLE ELECTRIFICAT CREIXEN FINS AL 27,2%

El percentatge de matriculacions de vehicles electrificats (elèctrics purs més híbrids endollables) el mes de juny del 2025 ha arribat al 27,2% en la tipologia de vehicles turisme i tot terreny, segons dades facilitades per ANFAC (Associació Espanyola de Fabricants d'Automòbils i Camions). Pel que fa a l'acumulat al primer semestre del 2025, el percentatge és del 20,7%, xifra que suposa un fort augment respecte al 2024, quan se situava en el 14,3%.

Pel que al conjunt de la UE-27, les dades s'han situat en el 24,4% (segons ACEA - Associació Europea de Fabricants d'Automòbils) respecte al 20,6% registrat l'any 2024. D'aquesta manera es constata que Catalunya creix més ràpidament que la mitjana europea. Respecte a la infraestructura de recàrrega, en aquests primers sis mesos del Pla, Catalunya ha incrementat en 1.901 punts d'accés públic, un 20,8% més respecte a l'inventari de finals de l'any anterior.

PLA D'IMPULS AL VEHICLE ELÈCTRIC 2025-2030

El Govern ha posat en marxa el Pla d'impuls al vehicle elèctric 2025-2030 que és un instrument clau en l'increment de la compra de vehicles elèctrics i d'instal·lacions de punts de recàrrega.

Aquest Pla està estructurat en cinc eixos d'actuació, mitjançant els quals es desplegaran 20 mesures per tal d'aconseguir els següents objectius:

- Triplicar el ritme de penetració del vehicle elèctric a Catalunya per tal d'assolir els nivells de la mitjana europea.

- Doblar el desplegament actual d'estacions i punts de càrrega en especial pel que fa a carregadors ràpids i superiors.

- Assolir un 90% d'electrificació en la flota de la Generalitat.

- Incrementar el coneixement sobre els beneficis del vehicle elèctric entre el públic objectiu.

- Reforçar la cadena de valor de la indústria catalana relacionada.

- Establir i consolidar una governança publicoprivada.

Font: Generalitat de Catalunya

La mesura s'insereix en el Pla d'Impuls al Vehicle Elèctric 2025-2030, impulsat pel Govern i que té com a finalitat accelerar la implantació del vehicle electrificat a Catalunya

d'Impuls al Vehicle Elèctric 2025-2030, impulsat pel Govern i que té com a finalitat accelerar la implantació del vehicle electrificat a Catalunya, tot assolint 180.000 noves matriculacions de vehicles electrificats, la creació de 9.000 nous punts de recàrrega de titu-

Foto

Denuncia

RESUELTA

Bache en Cornellá
Carretera d'Esplugues, 199

Mayo 2025

Julio 2025

Gracias!!!

Atropellos en pasos de peatones: a un paso del abismo

No es fácil asumir que la movilidad de las personas siga provocando cada año miles de víctimas mortales (1.806 fallecidos en 2023, en España). Y menos aún que los usuarios más vulnerables sigan siendo 'vulnerados' en lugares donde tienen derecho a circular de forma segura, como los pasos de peatones.

"Sucedió un día de Reyes. Yo tenía 27 años y llegaba de un viaje. La llamé y me dijo que iba a bajar a recoger un perrito que le había regalado mi hermana. Quedamos en vernos luego, pero ya no volví a hablar con ella", explica Montserrat Montal. Su madre, Anna María, de 58 años, salió de casa en Martorell (Barcelona) con nuevas ilusiones, pero al cruzar por un paso de peatones, pese a tener prioridad, fue arrollada por un turismo. En una calle donde el límite de velocidad era, en ese momento, 40 km/h, el vehículo circulaba a más de 70, según el informe policial. Anna María no superó el grave traumatismo craneoencefálico que le produjo el impacto y falleció tras cinco días en coma. "El conductor se distrajo, no sabemos si con el móvil. Y no lo quiso reconocer, decía que el semáforo estaba en verde, que mi madre había cruzado mal. Por suerte, otro conductor que se había detenido en el sentido contrario, respetando la prioridad peatonal, lo vio todo", explica Montserrat, vicepresidenta de Afectados por Accidentes de Tráfico de PAT AP(A)T (Asociación Española de Prevención de Accidentes de Tráfico).

CIUDADES, TERRITORIO HOSTIL

Las cifras del Observatorio Nacional de la Seguridad Vial (ONSV) de la DGT sobre atropellos en pasos de peatones arrojan pistas sobre lo que hay detrás de estas tragedias: 1.047 muertos entre 2014 y 2023, casi un tercio de todas las muertes por atropello, y 8.353 personas heridas de gravedad, muchas con secuelas para toda la vida. La gran mayoría de los fallecidos (el 87%) se produce en vías urbanas. Y un dato revelador: en el 86,9% de los atropellos con fallecidos en estos pasos, el peatón no cometía infracción alguna, cruzaba correctamente. En cuanto a los factores concurrentes, al exceso de velocidad se suma la lacra de las distracciones (en una quinta parte de los atropellos urbanos y en casi la mitad de los interurbanos). Los números también reflejan que las personas mayores de 65 años (7 de cada 10 fallecidos en pasos de peatones) son las más afectadas.

"Tenemos que ser conscientes de la doble vulnerabilidad de muchas personas, y especialmente de los mayores, para trabajar en el diseño de mejores intervenciones", apunta Álvaro Gómez, director del

ONSV. "Debemos construir entornos más seguros, potenciar itinerarios accesibles, ajustando los límites de velocidad al mínimo posible". En este sentido, hay un hito legislativo en España que ya da frutos. En mayo de 2021 entró en vigor la modificación del Reglamento General de Circulación que estipula un límite máximo de velocidad de 30 km/h en vías urbanas de un único carril por sentido de circulación. "El balance de los tres primeros años de su aplicación revela que los peatones fallecidos por atropello en nuestras ciudades se han reducido un 16%", anuncia Gómez.

Al contribuir de forma determinante al calmado del tráfico, la consolidación de las 'Ciudades 30' constituye un buen punto de partida para abordar los atropellos urbanos, tanto desde el punto de vista del número como de su lesividad. Hay que recordar un dato crucial: si una persona es atropellada a 50 km/h, su probabilidad de fallecer es del 80%. Pero si es atropellada a 30 km/h, la probabilidad se reduce al 10%. Por eso, restringir la velocidad es clave para minimizar daños, pero no basta.

"Corremos donde la infraestructura viaria nos lo permite. En entornos urbanos, las personas tienen que ser protagonistas, y los vehículos tienen que adaptarse al peatón. Sin embargo, los pasos de peatones son un ejemplo de que hasta ahora no se ha hecho así", explica Ana Montalbán, secretaria técnica de la Red de Ciudades que Caminan. En ellos, "es el peatón el que normalmente tiene que descender de la acera y adaptarse a la trayectoria del vehículo. Es el peatón el que interrumpe su trayectoria, o bien porque tiene que esperar a que el semáforo le dé prioridad, o porque no hay un paso cercano y tiene que desplazarse para cruzar. Las ciudades están hechas para que los vehículos desplieguen su velocidad".

LA VISIBILIDAD, VITAL

Uno de los aspectos sobre los que desde la Dirección General de Tráfico se está insistiendo es el de la visibilidad en los pasos de peatones. La idea es impedir que el mobiliario urbano o los vehículos estacionados en las zonas contiguas a los pasos la reduzcan, tanto para los peatones como para los conductores. Lo que hoy es sólo una recomendación, muy pronto será ley, cuando culmine la tramitación del nuevo Reglamento General de Circulación. Según el mismo: "No se permitirá el aparcamiento de automóviles en al menos los 6 metros anteriores al paso de peatones si la acera está alineada con el límite exterior -el más cercano a la acera- de la banda de estacionamiento, o en los

3 metros anteriores si la acera -adelantada en ese tramo- está alineada con el límite interior de la banda de estacionamiento". Según Marta Martínez Cámara, jefa del Área de Vigilancia de la Subdirección Adjunta de Circulación de la DGT, el objetivo es "mejorar la seguridad de los peatones, y especialmente de los más vulnerables, como menores, personas mayores o con movilidad reducida, evitando que ningún obstáculo impida que los vehículos puedan detectarlos con suficiente anticipación para detenerse".

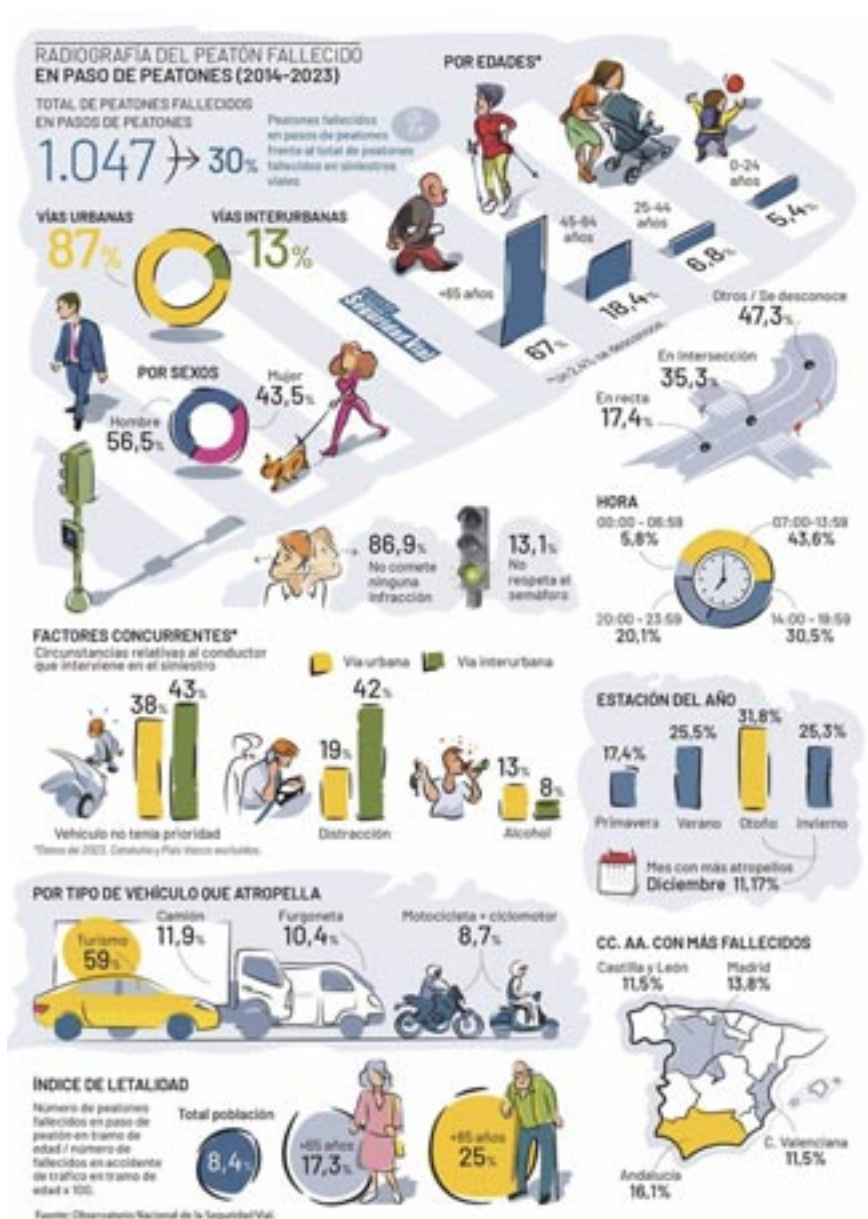
UNA 'MARCHA' MENOS

Por último, es importante volver a poner el foco sobre los usuarios 'doblemente vulnerables': "El problema es que la ciudad no está adaptada al ritmo de sus capacidades físicas. Si ponemos pasos de peatones cada 100 metros, les estamos obligando a hacer un esfuerzo enorme. Puede que una persona mayor se vea obligada a cruzar por donde no debe por no poder estar más tiempo de pie. O quedarse en medio porque el semáforo no le da suficiente tiempo para cruzar", explica Félix Martínez, quien cree que en el diseño de las ciudades no se tienen en cuenta muchas circunstancias: "Se estima que el peatón camina a unos 4,5 km/h, pero eso es una media antropométrica, no la realidad. Hay niños, ancianos, personas que llevan un carro de bebé, que transportan bolsas, gente con muletas... La ciudad tiene que adaptarse a todos".

En su apuesta por un urbanismo más humano, muchas ciudades están cambiando, aunque no todas al mismo ritmo. En el recuerdo quedarán para siempre las personas que no terminaron de cruzar un 'maldito' paso de peatones: "Me costó mucho asimilar que una persona sana puede salir cualquier día a la calle y desaparecer para siempre. Es brutal", lamenta, recordando a su madre, Montserrat Montal.

PASOS, ¿CON O SIN SEMÁFORO?

No hay una respuesta, ya que su conveniencia no puede valorarse de forma aislada. Ana Montalbán, de la Red de Ciudades que Caminan advierte de que "un entorno urbano sin semáforos o con un mínimo número de ellos es lo ideal, pero sólo es posible en una población donde el tráfico se ha pacificado: su velocidad es lenta y



quienes conducen saben que el tránsito peatonal es prioritario. Ello implica reducción del ancho y del número de carriles, pasos sobre elevados, miniglorietas...". En España hay varias experiencias, en ciudades de cierta envergadura, que apostaron por eliminar los semáforos y presumen de bajos índices de siniestralidad, como las madrileñas Pinto (56.000 habitantes) y Las Rozas (casi 100.000 hab.). La pionera en acabar con los semáforos en España fue, en el año 2000, Amorebieta-Etxando (Bizkaia), con casi 20.000 habitantes.

PASOS INTELIGENTES "MADE IN SPAIN"

Aunque estadísticamente hay más atropellos en pasos de peatones por el día (hay más tráfico y vian-dantes), la oscuridad es uno de los grandes enemigos de los peatones. La empresa española Sialtrónica, con sede en Avilés (Asturias), ha encontrado una solución para que se iluminen de forma inteligente, especialmente en los pasos no semaforizados: "Cuando el peatón va a cruzar, hay un sensor en el propio poste de la señal S13 que lo detecta y desencadena la iluminación, tanto de esa señal vertical, como de las placas solares que están instaladas en los extremos de las líneas del paso de peatones", explica Lorena Turrado, directora de i+D de Sialtrónica. Con apenas

dos años de vida, esta empresa ha instalado ya unos 60 sistemas inteligentes en pasos de peatones, tanto en España (Canarias, Extremadura, País Vasco o Asturias), como fuera (Chile, Grecia, Islandia...). Turrado puntualiza que, aunque no hay un precio estándar, el coste medio de este tipo de instalación ronda los 15.000 euros.

INTERURBANAS

Aunque el número de atropellos en pasos de peatones en vías interurbanas es menor que en ciudad (un 13% del total, entre 2014 y 2023), la proporción de fallecidos es mayor, ya que la velocidad de los vehículos en estas vías es superior. Además, el factor distracción es más influyente, estando presente en un 42% de los siniestros. La DGT, en coordinación con los titulares de las vías, trabaja para mejorar la seguridad de los pasos en localizaciones conflictivas, como zonas de polígonos, paradas de autobuses, etc. En este sentido, la DGT calcula que, con actuaciones como el estrechamiento de la calzada en zonas cercanas a núcleos urbanos, la instalación de semáforos con pulsador para la activación de señalización luminosa o la separación de la calzada mediante refugio central con bordillo, se puede reducir la siniestralidad un 25% en estos puntos.

Fuente: DGT

Un equip d'agents ajuden la Policia Local a garantir la convivència durant les nits a Sant Joan Despí

La Policia Local de Sant Joan Despí compta, un any més, amb el suport d'un equip d'agents de convivència per vetllar per la tranquil·litat, el civisme i la seguretat durant les nits. El servei, que va a peu per tots els barris, ha esdevingut un referent per a les persones que es mouen de nit per la ciutat.

Els agents de convivència desenvolupen la seva tasca des de les 21 hores fins a les tres de la matinada de dimecres a diumenge. L'equip, que funciona sota la supervisió de la Policia Local, va a peu per tots els barris de la ciutat, amb una indumentària identificativa, i fa tasques de control dels espais públics, d'informació sobre la normativa de civisme i convivència, de control de sorolls i de supervisió de les activitats a la via pública.

Els i les agents de convivència també tenen com a missió ser un referent per a les persones que es

mouen de nit per la ciutat, en especial des d'una perspectiva de gènere, per tal de reforçar la percepció de seguretat de les dones, així com d'altres col·lectius com gent gran o persones amb mobilitat reduïda.

REFORÇAR LA CONFIANÇA NOCTURNA

La figura de l'agent de convivència és fruit de les polítiques municipals de l'Ajuntament de Sant Joan Despí en l'àmbit de la perspectiva de gènere, la seguretat i la convivència. Un servei que pren especial relleu a l'estiu, quan hi ha més afluència de persones a l'espai públic. Per aquest motiu, l'equip es va incrementar amb nou persones al mes de maig i, a partir de juliol, se n'incorporaran nou més gràcies a un nou pla d'ocupació finançat a través de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Font: Aj. de Sant Joan Despí



El seguro paga 398 millones en servicios sanitarios a víctimas de tráfico en 2024

Los desembolsos se reparten casi a partes iguales entre la red sanitaria pública y la privada

El seguro del automóvil destinó 398 millones de euros a cubrir la atención sanitaria de las víctimas de accidentes de tráfico ocurridos en 2024, según los datos recopilados por Estamos Seguros, la iniciativa de UNESPA para promover la cultura aseguradora.

En España, el seguro privado se hace cargo de los tratamientos médicos que necesiten las vícti-

mas, desde el traslado inicial hasta la recuperación, independientemente de si la atención se presta en centros públicos o privados. Esta cobertura se articula a través de varios convenios de colaboración entre las aseguradoras, el Consorcio de Compensación de Seguros (CCS) y los proveedores sanitarios.

Del total abonado, 196 millones de euros se entregaron a la sanidad pública y 202 millones a la privada, según cifras de Tirea, la empresa tecnológica que gestiona la plataforma CAS, utilizada para tramitar estos convenios. Las provincias con mayor volumen de pagos fueron Barcelona (15,5%), Madrid (9%) y Sevilla (7,7%).

El reparto de los pagos a la sanidad pública y la privada varía según la comunidad autónoma. En Soria, Ávila, Teruel, Orense, Huesca, Cuenca y Ciudad Real, más del 90% de los desembolsos se realizaron a centros públicos. En cambio, en Islas Baleares (94,3%), Gerona (72,8%) y Cádiz (71,4%), predominó la atención en centros privados.

Durante 2024 se gestionaron cerca de 978.000 expedientes, de los cuales el 64,4% correspondió a centros privados y el 35,6% a públicos. Esto equivale a una atención sanitaria por accidente de tráfico cada 32 segundos. Barcelona lideró el número de expedientes (14,9%), seguida de

Málaga (9,5%) y Madrid (9,3%).

En cuanto a la estacionalidad, la primera mitad del año concentró el mayor número de asistencias. Por días de la semana, los viernes, lunes y martes registraron más actividad sanitaria relacionada con accidentes.

LOS CONDUCTORES, PRINCIPALES ATENDIDOS

El informe también detalla que el 59% de las atenciones fueron para conductores, mientras que los ocupantes representaron el 29,2% y los peatones, el 11,7%.

El reparto por tipología de la atención prestada se reparte de la siguiente manera: un 51,2% de los

En España se tramita un expediente cada 32 segundos

expedientes correspondió a consultas y otras prestaciones, mientras que las urgencias y primeras asistencias representaron el 41,2%.

En términos económicos, los mayores desembolsos se dieron por consultas y otras asistencias (39,2%), seguidos de las estancias hospitalarias (28,7%) y las urgencias y primeras asistencias (28,5%).

Fuente: UNESPA

Consejos para viajar seguro con el coche este verano

- Planificar el Viaje
- Revisar el vehículo (presión neumáticos, batería, aceite, agua y líquido de frenos)
- Descansar cada 200 km unos 15 minutos (pausas regulares)
- Llevar comida y bebida (no comer mientras se conduce)
- Colocar correctamente el equipaje
- Sistemas de retención infantil bien colocados
- NO estresarse en un atasco o retención
- Renovar el aire acondicionado
- Elegir la hora de salida (salir a primera hora de la mañana, evitar las horas de mucho calor)
- Vestimenta adecuada (ropa adecuada, no chancas o calzado parecido)
- Viajar con el coche limpio, se va más cómodo

Llobregat
Motor



Conducir en edades avanzadas: el tiempo como riesgo latente en la movilidad del siglo XXI

Cada vez que un anciano gira la llave del contacto, activa algo más que un motor: pone en marcha el conflicto larvado entre el deseo de autonomía y la gestión del riesgo vial. España envejece, y con ella, su parque de conductores. Lo que hasta hace una década era una anomalía —ver a personas de 80 años al volante de un turismo de 180 caballos— hoy es la normalidad. Según la Dirección General de Tráfico (DGT), más de un millón de conductores en activo superan los 70 años. De ellos, más de 100.000 han cruzado la barrera de los 80. Y esa cifra no dejará de crecer.

En un país donde los mayores han conquistado una longevidad funcional inédita, plantear límites a la conducción por edad suena, para muchos, a discriminación. Pero los datos perfilan una realidad incómoda: aunque los conductores mayores provocan menos accidentes por imprudencias, su tasa de mortalidad por siniestro es entre 2 y 3 veces superior, según datos de la Fundación MAPFRE y el European Transport Safety Council (ETSC). El motivo es fisiológico: menor resistencia al impacto, fragilidad ósea, tiempos de recuperación prolongados. En definitiva, una vulnerabilidad estructural.

Sin embargo, los protocolos de renovación del permiso de conducir apenas han cambiado. En España, el carnet se renueva cada 5 años a partir de los 65, sin pruebas prácticas obligatorias y con revisiones médicas breves, a menudo más administrativas que clínicas. Basta con ver, oír y pasar una prueba psi-



El envejecimiento de la población española plantea un reto silencioso en las carreteras: cómo garantizar autonomía sin renunciar a la seguridad colectiva

cotécnica de coordinación básica. No hay evaluaciones cognitivas profundas, ni análisis sobre reflejos, ni mucho menos simulaciones de conducción. En otras palabras: el sistema asume

que el conductor senior es competente... salvo que él mismo diga lo contrario.

El debate no es exclusivo de España. En países como Japón —que enfrenta una pirámide poblacional aún más envejecida— ya se han planteado incentivos para devolver el carnet voluntariamente, incluyendo descuentos en transporte público o acceso prioritario a ciertos servicios. En Reino Unido, los permisos se renuevan cada tres años a partir de los 70, pero también sin pruebas prácticas. En Austria y Suiza, en cambio, se exige certificación médica periódica con criterios más estrictos a partir de cierta edad. El

enfoque europeo es desigual, como si el riesgo del envejecimiento dependiera de la geografía.

En este contexto, los concesionarios de automóviles también deben redefinir su rol. No solo como agentes de venta, sino como orientadores en la movilidad segura para un perfil de cliente que ha cambiado. Los mayores siguen comprando vehículos, y lo hacen muchas veces por necesidad: para ir al médico, al campo o a cuidar nietos. En estos casos, la elección de un coche con buenas ayudas a la conducción, visibilidad optimizada, sistema de frenado automático y ergonomía adaptada

puede ser una decisión vital. Literalmente.

No se trata de estigmatizar al conductor mayor, sino de reconocer una transformación demográfica que afecta directamente a la seguridad vial. Las futuras estrategias públicas deberán asumir el desafío con valentía: ni paternalismo ni pasividad. Tal vez eso implique más controles. Tal vez formación obligatoria. Tal vez, en ciertos casos, retirada del permiso.

Porque en la carretera, el paso del tiempo no siempre se mide en kilómetros. A veces, basta un segundo más lento para que la vida entera se desarme.

Fuente: Faconauto



www.llobregatmotor.com

**COMPRAMOS Y VENDEMOS
VEHÍCULOS DE OCASIÓN**



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

Reparación

PEDRO de pinchazos solo: **10€**

660 207 633

Passeig Ferrocarrils Catalans, 280

Cornellà de Llobregat · www.coches2010.com



Pasajeros de cuatro patas: ¿Sabemos proteger a nuestras mascotas?



En EE.UU., de 300 productos testados como dispositivos de retención, solo 15 han superado las pruebas

del mundo de las sillitas infantiles para aplicarlo al universo de los animales de compañía, hasta que llegue una normativa que regule estos productos. "El registro, tipificación y análisis de los siniestros y el desarrollo y evolución de los dummies infantiles logró una normativa más segura para los niños. Con las mascotas acabará sucediendo algo parecido", asegura Vallès.

Sergio Gascó, inventor de uno de los Sistemas de Retención Canina testados en laboratorio y especialista en el transporte seguro de mascotas, confirma esta idea: "Los dueños se interesan cada vez más por el tema y están apareciendo empresas que vienen del sector de los SRI que se toman la seguridad muy en serio, lo cual es bueno. En cuanto al diseño de los dummies de mascotas, también está evolucionando. Hasta ahora en los estudios que yo mismo he realizado en la Universidad de Zaragoza se han usado los modelos ya existentes, pero este año quiero poner en marcha el uso de un dummy con un acelerómetro en su interior, entre otras opciones, para mejorar la calidad de la recogida de datos. Vamos poco a poco".

EL MAL MENOR

Aunque todavía no existe nada estandarizado, ni mucho menos homologado, sí se pueden dar una serie de consejos que contribuyan a que nuestra mascota viaje más segura. El primero de ellos, el más obvio, y también el más importante, es que nuestro animal de compañía nunca vaya suelto en el vehículo, aunque viaje en el male-

tero. Recordemos que en un choque frontal a tan sólo 50 km/h su peso se multiplica por 35, lo cual implica que un perro de 20 kilos impactaría sobre los elementos del coche y el resto de pasajeros pesando más de media tonelada.

El segundo consejo es comprar siempre productos que demuestren que han superado pruebas de laboratorio y crash test, aunque la inversión en ellos implique un gasto mayor. Y por último, una vez adquiridos hay que usar estos productos de la forma adecuada. Para ello debemos tener claro dónde debe ir colocada nuestra mascota dentro del coche. Por ejemplo, los perros por encima de los 55 kilos, "en ningún caso es recomendable que viajen en los asientos posteriores del coche porque ni siquiera existe un arnés que sea capaz de retenerlos en su asiento en caso de impacto. Este tipo de perros tiene que ir siempre en el maletero, en un transportín que a su vez debe estar bien asegurado", explica Gascó.

En el otro extremo, las mascotas de menos de 9 kilos, no pueden ir en los asientos traseros sujetas por un arnés, porque su cuello no soportaría el latigazo cervical en caso de accidente. La opción en su caso es viajar siempre en transportín, colocado en sentido transversal a la marcha. También hay que evitar, si es posible, colocar el transportín en el suelo del coche, entre los asientos delanteros y traseros "porque en caso de impacto frontal, si se rompe, el perro se colará por el hueco que hay debajo del asiento chocando contra la estructura metálica de los asientos y en impactos frontolaterales esta es la zona más frágil", asegura Sergio Gascó. Tanto si se coloca en el suelo como en el asiento, siempre debe ir sujeto con un dispositivo que haya superado pruebas de impacto. En resumen, aunque aún queda camino por recorrer, teniendo claras ideas como estas podemos conseguir que las mascotas viajen más seguras.

Fuente: DGT



Se puede usar: Transportines



Se puede usar: Arnesees



NO Se puede usar: Asientos para mascotas



NO Se puede usar: Correas y collares

La normativa indica que nuestros animales de compañía no pueden molestar al conductor mientras conduce y deben viajar seguros, pero saber elegir el sistema más adecuado para garantizar tanto su seguridad como la nuestra puede resultar más complicado de lo que parece.

La ley de bienestar animal aprobada en 2023 debería haber cambiado la forma en la que nuestras mascotas viajan en el coche. Esta norma establecía que en nuestros viajes no sólo había que garantizar el bienestar del animal, sino también su seguridad. "Se pasaba toda esa responsabilidad al propietario, pero sin darle ninguna pista sobre cómo conseguirlo", asegura Josep María Vallès, presidente de la Fundación Smart Baby. Un dilema sin aparente solución, habida cuenta de que dos años después de la aprobación de esta ley aún no existe una homologación que acredite que los productos vendidos como sistemas para que las mascotas viajen seguras son realmente eficaces.

A miles de kilómetros, Lindsay Wolko, fundadora del Center for Pets Safety, se enfrenta en EE.UU. al mismo problema. Para ofrecer soluciones, desde 2011 la organización que dirige ha realizado pruebas, crash test incluidos, a los 300 productos vendidos en su país como dispositivos de retención y seguridad canina. Sólo 15 han superado las pruebas. "Este sector está poco regulado y tiene escasa o nula supervisión. Ese es el reto, concienciar a los dueños de mascotas de que los productos que están en los estantes de las tiendas pueden no ser seguros a pesar de afirmar lo contrario", explica Lindsay Wolko a la televisión estadounidense.

INSPIRACIÓN SRI

Mientras, en Europa, algunas marcas han recogido el testigo de la seguridad vial y los pasajeros de cuatro patas. La mayoría poseen un amplio bagaje de especialistas en Sistemas de Retención Infantil (SRI) e intentan trasladar todo lo aprendido en la evolución



BUSCAMOS Fotos Antiguas

Medios de transportes, coches, motos, camiones, autobuses, carros, bicicletas, etc...

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

info@llobregatmotor  **619 900 979**

Las 7 diferencias



Sudokus

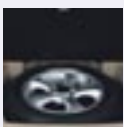
							1	2
1	3		9	2		7	6	4
		6		7				
8	4	1	2	6				3
					1		4	
	5		7	8	4			6
		2	6			4	3	1
3			8			6	9	
6	7	9						

Fácil

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

Difícil

Test de conducir



1. ¿Están obligados todos los automóviles a llevar una rueda de repuesto y las herramientas indispensables para su cambio?

- A) No.
- B) Sólo cuando su M.M.A es superior a 3.500 kilogramos.
- C) Sí.



2. En los ciclistas, el uso del casco...

- A) no influye en las lesiones que puedan sufrir los ciclistas.
- B) reduce totalmente la probabilidad de sufrir lesiones en la cabeza.
- C) reduce considerablemente la probabilidad de sufrir lesiones en la cabeza.



3. ¿Cómo precisará su situación y dimensiones un grupo de peatones, dirigido por una persona, cuando circule de noche por el

arcén de una vía fuera de poblado?

- A) Con una luz roja en la parte delantera del grupo y una luz blanca.
- B) Con una señal manual de stop.
- C) Llevando las luces necesarias en el lado más próximo al centro de la calzada.



4. Circula con su turismo por una vía que se cruza con un carril bici, ¿debe ceder el paso a los ciclistas?

- A) No, los ciclistas no tienen prioridad de paso frente a los vehículos de motor.
- B) Sí, siempre.
- C) Sólo cuando se aproximen por la derecha.

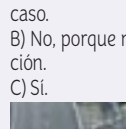


5. Los ciclomotores de dos ruedas deben llevar...

- A) es optativo el espejo retrovisor del lado izquierdo y obligatorio el del lado derecho.

6. El estrés, ¿puede alterar las capacidades para conducir con seguridad?

- A) No, en ningún caso.
- B) No, porque no afecta la conducción.
- C) Sí.



7. Si no obstaculiza la marcha de otro vehículo que le sigue, ¿actúa correctamente?

- A) No, debe circular por el carril de la derecha.
- B) Sí.



8. ¿Está permitido adelantar en los túneles con un carril para cada sentido de circulación?

- A) No, está prohibido.
- B) Sí, siempre que se respeten las medidas de seguridad.
- C) Únicamente podrán adelantar los turismos pero no los vehículos pesados.

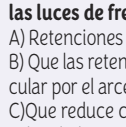
9. ¿Es obligatorio para las motocicletas llevar la luz de marcha atrás?

- A) No
- B) Sí
- C) Únicamente para las de gran cilindrada



10. Si el conductor del vehículo que circula delante acciona unas cuantas veces seguidas las luces de freno, ¿qué indica?

- A) Retenciones a un kilómetro.
- B) Que las retenciones obligan a circular por el arcén.
- C) Que reduce considerablemente la velocidad.



Sopa de letras

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

10 Elementos de una moto



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

Solución

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

Difícil

Fácil

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

Geografía del abandono: el estado de las carreteras españolas, en su peor momento en 40 años

Un informe demoledor revela que más de la mitad de la red viaria estatal presenta daños graves o muy graves. El tiempo, el asfalto y la negligencia se han aliado contra la seguridad vial



El asfalto no es solo una superficie: es un pacto. Una promesa tácita entre quien lo construye y quien lo transita. Cada grieta que se abre sin reparación, cada señal que desaparece, cada bache que sobrevive al invierno rompe ese acuerdo, fragmenta la confianza, y convierte el trayecto en un riesgo. En julio de 2025, la Asociación Española de la Carretera (AEC) ha puesto cifras a esa fractura: el 52% de la red viaria estatal está en un estado deficiente, el peor desde que existen registros.

El dato, contenido en su informe bienal —un termómetro técnico

pero también moral de la inversión pública— no es un simple indicador de deterioro material. Es la constatación de una dejadez prolongada, de una desatención institucional sostenida en el tiempo, que se ha extendido por más de 54.000 kilómetros de carretera. Un tercio de esa red requiere intervención urgente en menos de un año.

UN PAÍS DE CAPAS AGOTADAS

El estudio de la AEC examina el estado funcional del firme, la señalización horizontal y vertical, el drenaje, y las barreras de conten-

ción. Y lo hace con la objetividad que impone una metodología técnica aplicada a miles de kilómetros de observación directa. El resultado es inequívoco: las carreteras españolas están envejecidas, mal conservadas y peligrosas.

En términos de costes, la fotografía es aún más desoladora: se necesitarían 13.491 millones de euros para devolver el estado de conservación a niveles aceptables, una cifra que equivale a casi todo el presupuesto anual del Ministerio de Transportes. Pero lo más grave no es lo que cuesta repararlas: es lo que cuesta no hacerlo.

Según estimaciones del propio Ministerio del Interior y la DGT, el impacto económico y sanitario de los siniestros viales derivados de malas condiciones de la vía supera cada año los 3.000 millones de euros, sin contar con el sufrimiento intangible y las vidas rotas que no se computan en los balances.

SEGURIDAD VIAL Y RESPONSABILIDAD INSTITUCIONAL

No es casualidad que los tramos con más concentración de accidentes coincidan, en buena parte, con los puntos detectados por la AEC como de mantenimiento deficiente. Y sin embargo, el discurso oficial sobre seguridad vial sigue centrado en la responsabilidad del conductor, en las distracciones, el exceso de velocidad o el alcohol. Pero, como recuerda la Fundación RACE en sus informes anuales, el entorno también mata. Una curva sin peralte adecuado, un guardarrail obsoleto o una señal ilegible no son circunstancias: son causas directas de muerte.

El informe de la AEC rompe así con el relato cómodo de la siniestralidad autoinfligida. La geografía de los accidentes no es azarosa: es política. Es el resultado de décadas

de priorizar otras partidas, de asumir que la carretera aguanta todo, de posponer lo inaplazable.

UN HORIZONTE EN EL ESPEJO RETROVISOR

Lo paradójico es que España llegó a estar entre los cinco países europeos con mejor red viaria hace apenas 15 años. Pero la crisis económica de 2008 marcó un punto de inflexión: desde entonces, la inversión en mantenimiento ha caído sistemáticamente por debajo de los niveles recomendados. Y aunque las grandes infraestructuras (autovías y autopistas) absorben la atención, son las carreteras secundarias —donde ocurren más del 70% de los accidentes mortales— las más abandonadas.

Lo que el informe de la AEC exige no es una reacción mediática, sino una rectificación estructural. Una estrategia de conservación planificada, con inversión garantizada y con responsabilidad compartida entre administraciones. Porque cuando el asfalto se resquebraja, lo que se rompe no es solo la carretera: es la confianza en un Estado que debía proteger la vida incluso cuando esta circula a 90 km/h.

Fuente: FACONAUTO

AMDA alerta sobre la importancia del mantenimiento responsable del vehículo ante las altas temperaturas y los desplazamientos en verano

Con la llegada del verano, las altas temperaturas y el aumento de los desplazamientos por carretera, desde (AMDA) se recuerda la importancia de realizar un mantenimiento preventivo y responsable del vehículo para garantizar la seguridad vial, evitar averías y mejorar el confort en los trayectos.

Altas temperaturas: un enemigo silencioso para tu coche y para ti. El calor afecta especialmente a algunos componentes del vehículo, como:

Sistema de frenos: El aumento de temperatura reduce su eficacia

(fading) o incluso puede inutilizarlos si el líquido de frenos hierve (vapour lock). Es fundamental revisar pastillas, discos y cambiar el líquido con regularidad.

Neumáticos: Presión incorrecta, desgaste o envejecimiento pueden provocar reventones. Un buen inflado y una revisión visual antes de salir son imprescindibles. Sustitúyelos si es preciso. No arriesgues.

Batería: Aunque suele fallar más en invierno, el calor acelera su deterioro. Revisar su carga y es-

tado puede evitar quedarse tirado.

Refrigeración: El líquido refrigerante ayuda a mantener el motor a temperatura óptima. Es clave comprobar su nivel y estado.

Aire acondicionado: Revisar la carga de gas y el funcionamiento del sistema mejora el confort y la seguridad, evitando somnolencia y fatiga.

Aceite lubricante: Altas temperaturas y largos trayectos exigen que el aceite esté en buen estado y en el nivel adecuado.

ANTES DE VIAJAR, PASA POR EL TALLER

Desde AMDA se recomienda realizar una revisión completa del vehículo antes de iniciar un viaje largo, y más especialmente en verano por las altas temperaturas a las que vamos a estar expuestos. Muchos talleres y concesionarios ofrecen revisiones estacionales gratuitas o a precios reducidos.

RECOMENDACIONES PARA UNA CONDUCCIÓN SEGURA EN VERANO

Evitar las horas de más calor.

Hidratarse con frecuencia.

Planificar el viaje con paradas cada dos horas o 200 kilómetros. No sobrecargar el vehículo. Reduciremos consumo y emisiones contaminantes.

Comprobar neumáticos, luces, limpiaparabrisas y climatización. Alcohol y distracciones cero al volante.

Disfrutar de las vacaciones desde el primer kilómetro, no hay prisa por llegar.

Fuente: infoVIAL







Si apuestas por nosotros saldrás GANANDO

LlobregatMotor

619 90 09 79
www.llobregatmotor.com

CLASIFICADOS

LlobregatMotor

Foto Denuncia RESUELTA

Julio 2025

Bache en Cornellá Carretera d'Esplugues, 199




AUTO LEON

ESPECIALISTAS EN PLANCHA Y PINTURA

Instagram: autoleon83
WhatsApp: 692 618 836

C/. Miquel Torelló i Pagès, nº45, 08750, Molins de Rei.




ROSTISSERIA

EL POLLO CON 1 PATA
Tel. 93 475 34 66

C/ Avenir, 1 "Esquina Ferrocarriles Catalanes" Cornellà



VENDO

FIAT FIORINO año 2009

619 900 979




sanju des de 1907

retols

Retolació i vinils

www.san-ju.com



Se hacen trabajos de Pintura y pequeñas reformas

678 088 803



Compra y venta de **PALETS**

Tel. 600 881 784 · paletsdoce@gmail.com
Carrer Sant Ferran, nº 53, Nave 9 · Cornellà



PiRètols

Retolació i impressió digital

www.piretols.com

747 41 30 72



TRASTERS EN LLOGUER

SANT FELIU DE LLOBREGAT

Trasters de 4 a 11 m2
Accessibilitat amb cotxe
Accés 24 hores
Places de Moto

c. Joana Raspall, 16

Informació:
T. 663 387 101

Si apuestas por nosotros saldrás **GANANDO**

LlobregatMotor

619 90 09 79
www.llobregatmotor.com



Este anuncio está reservado para usted. Consultar precios

Tel. 619 90 09 79

Llobregat Motor

visita nuestra web



www.llobregatmotor.com

Para anunciarse: info@llobregatmotor.com

WhatsApp 619 900 979 Facebook Instagram



DESPUES DEL IMPACTO: ¿EN QUE LUGAR SE QUEDA?



Víctimas

Hay un día antes.

Y un día después.

Es así de simple y de brutal.

La vida de una víctima de siniestro vial —o de lo que sea— no se parte en dos por una curva, ni por un despiste, ni por un semáforo ignorado. Se parte en dos por el silencio que llega después. Por el vacío. Por la invisibilidad.

Nadie te prepara para lo que viene tras el impacto, tras un drama. No hay manual para recoger los pedazos del cuerpo, ni del alma. Te enseñan a conducir, pero no a reconstruirte cuando todo lo demás se detiene.

Y entonces comienza lo más difícil: **ser víctima en una sociedad que no sabe qué hacer contigo.**

Un lugar extraño en el mundo

Ser víctima no es un título. Ni siquiera es un rol que una persona escoge. Es una condena sin juicio, una fractura que se hereda. La sociedad te mira, a veces con lástima, a veces con incomodidad, pero rara vez con comprensión.

Te conviertes en una historia que se cuenta —cuando se cuenta— en pasado. Eres "el que perdió a sus padres", "el padre que ya no volverá a dar un consejo a su hijo", "la que se quedó casi sin poder andar o en silla de ruedas", "el hermano del que ya no está". Un capítulo triste en el relato de otros.

Pero tú sigues aquí. Viviendo. Sobreviviendo. Buscando sentido.

Y, sin embargo, el mundo sigue girando a velocidad de autovía, mientras tú aprendes a caminar por dentro.

¿Qué lugar tienen las víctimas?

Un espacio mínimo. A veces solo simbólico. Nos dan una placa, un aplauso, una frase bienintencionada el Día Mundial en noviembre. Nos incluyen en las campañas cuando necesitan impacto emocional. Pero no siempre nos dan asiento en la mesa donde se toman decisiones.

Las víctimas sabemos más de seguridad vial que muchos expertos. No por técnica, sino por experiencia. Pero pocas veces se nos consulta. Menos aún se nos escucha. Y casi nunca se nos repara como merecemos.

¿Qué lugar tiene una madre que perdió a su hijo en un paso de peatones y que aún pasa cada mañana por ese mismo lugar?

¿Qué espacio se le da al joven que salió de la UCI sabiendo que ya no volverá a jugar al baloncesto, ni a correr, ni a subirse a una moto?

¿Qué futuro construye el que lo ha perdido todo... y al día siguiente recibe una multa, una carta del seguro, o un proceso judicial que lo revictimiza?

Víctimas y futuro: ¿es posible?

Sí, lo es. Pero no por arte de magia.

Hace falta una sociedad que no nos contemple como mártires ni como estadísticas. Que no diga "pobrecito" y pase página. Hace falta una red. Un sistema de cuidados reales. Justicia que consuele. Acompañamiento que sostenga. Y, sobre todo, escucha sin filtros ni etiquetas.

No todas las víctimas se levantan igual.

No todas pueden. No todas quieren.

Y eso también hay que respetarlo.

Pero las que sí pueden, las que sí quieren... son una fuerza inmensa. Capaz de enseñar, de prevenir, de construir. No porque su dolor sea útil, sino porque han aprendido a nombrarlo, a compartirlo, a darle forma. A veces con rabia, a veces con ternura. Pero siempre con verdad.

Epílogo sin final

Ser víctima no es quedarse en el pasado.

Es aprender a mirar el futuro con una cicatriz que no cierra, pero que ya no sangra.

Es encontrar sentido en medio de lo absurdo.

Es decidir que tu historia no termina donde terminó la de quien ya no está.

Y sobre todo, es exigir, sin bajar la mirada, **que este país no olvide que detrás de cada siniestro hay una vida que sigue... aunque ya no sea la misma.**

Y ahora, con el verano encima y millones de desplazamientos por delante, ojalá recordemos esto: que una sola imprudencia puede convertir unas vacaciones en duelo. Que una víctima no aparece. Se crea. Y que su historia, muchas veces, empieza justo cuando los demás ya han pasado de página.

Feliz verano. Y que todos regreséis para contar la experiencia maravillosa de la vida.

Por David Landazabal,

Vicepresidente de Stop Accidentes y víctima de siniestros viales



ROSTISSERIA
EL POLLO CON 1 PATA

Tel. 93 475 34 66

Abierto de Jueves a Domingo de 9:30h a 16:00h

C/ Avenir, 1 "Esquina Ferrocarriles Catalanes"
Cornellà de Llobregat (Barcelona)

TRASTERS
EN LLOGUER

SANT FELIU DE LLOBREGAT

Trasters de 4 a 11 m2

Accessibilitat amb cotxe

Accés 24 hores

Places de Moto

c. Joana Raspall, 16

Informació:

T. 663 387 101

sanju des de 1967
rètols

Retolació i vinils



www.san-ju.com



Rimac Nevera R 2025

2.107 CV



El nuevo Rimac Nevera R 2025 2.107 CV redefine el estándar del coche superdeportivo eléctrico con su absoluta exclusividad

Con un precio de 2 millones de EUROS, este vehículo de edición limitada está destinado a sólo 40 afortunados propietarios en todo el mundo.

Capaz de alcanzar velocidades excepcionales, veloz y potente, inimaginablemente, Nevera es una fuerza sin igual. Diseñado, fabricado y fabricado artesanalmente en Croacia, definido por la función y forjado a partir de la pasión por la automoción.

TECNOLOGÍA

Desde el diseño e ingeniería de componentes a medida hasta la producción en serie. Somos líderes en tecnología de vehículos eléctricos

cos de alto rendimiento.

Diseño, ingeniería y producción de componentes de vehículos eléctricos y sistemas de energía

BATERÍA

Una solución de batería totalmente industrializada que ofrece la máxima potencia y densidad energética para aplicaciones de volumen medio y alto a un coste competitivo.

DESARROLLO

Lo llevamos detrás de escena del diseño, la ingeniería y las pruebas de hipercoches eléctricos homologados a nivel mundial.

AERODINÁMICA

Cuatro componentes aerodinámicos activos de superficie y debajo de la carrocería trabajan en armonía

para manipular el flujo de aire, brindándole al C_Two un rendimiento aerodinámico inigualable y una eficiencia mejorada.

Todo, desde el divisor frontal activo y las aletas de aire inteligentes debajo de la carrocería hasta el freno de aire adaptable, está diseñado, desarrollado y probado a la perfección internamente, al estilo Rimac.

MILLONES DE ELEMENTOS

Los modelos de simulación CFD para la transferencia de calor detallada constan de 180 millones de elementos.

El desarrollo se ha realizado en el triángulo de bucle entre:

Simulaciones de dinámica de fluidos computacional

Hemos realizado más de 1000 simulaciones solo para la aerodinámica

externa.

Cada modelo de simulación consta de más de 120 millones de elementos, con hasta 180 millones para los modelos detallados de transferencia de calor)

PRUEBAS EN TÚNEL DE VIENTO

El coeficiente de arrastre está correlacionado dentro del 2,4%

Se intercambiaron más de 100 componentes durante las pruebas para confirmar la correlación y las características entre los resultados de la simulación CFD.

PRUEBAS EN PISTA

El sistema aerodinámico activo se adapta al modo de conducción elegido en menos de un segundo.

En el modo Track, el freno de aire se activa en 0,3 segundos.

MEJORA DE LA EFICIENCIA AERODINÁMICA

Desde el concepto inicial del C_Two hasta el prototipo de validación, como resultado de la optimización continua, la eficiencia

aerodinámica se ha mejorado en un 34%.

DOS VARIACIONES DEL PERFIL AERODINÁMICO:

En el modo de alcance, la resistencia se reduce en un 17,5 % en comparación con el modo de seguimiento.

Cambiar del modo Range al modo Track aumenta la carga aerodinámica en un 326 %

La configuración de alta velocidad (DRS) reduce el coeficiente de arrastre en un 10 % manteniendo al mismo tiempo una carga aerodinámica equilibrada.

El alerón trasero completamente extendido aumenta el flujo de masa del radiador trasero en un 7,7 %

C_Two tiene la mayor diferenciación en coeficientes de arrastre y carga aerodinámica, lo que significa que puede cumplir con los objetivos de rendimiento de alcance y pista con un simple cambio de modo de conducción.

Fuente : Rimac company

