



www.llobregatmotor.com

Llobregat Motor

209
abril
2026



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

Hennessey Venom F5



2.031 caballos de potencia

(mas información en contraportada)



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

TUS IDEALES TAMBIÉN CURAN



Entra en idealesquecuran.com

Independencia
Compromiso
Humanidad



AUTO MERCAT

25 | 26 ABRIL FIRA DEL VEHICLE D'OCASIÓ
SORTEIG 3000€ @firaigualada

Igualada Les Comes
Av. Paisos Catalans
Av. Europa

Organiza

75

Patrocinadors

Llobregat Motor

Quants negocis no han funcionat per no tenir una bona campanya de màrqueting? Truca'ns i et dissenyarem una a la teva mida. Dona a conèixer la teva empresa

ANUNCIA'T amb nosaltres!

619 900 979

info@llobregatmotor.com

Mitos

PEUGEOT CL 51, 100cc, 1937



Nos encontramos ante una de las marcas más antiguas del mundo. La primera fábrica Peugeot data de 1811, dedicada a la producción de varillas de corsés. En 1882, cuando la entidad ya estaba regentada por los hijos del fundador, Jules y Emili Peugeot, empezó a producir bicicletas. Pero fue la tercera generación, los hermanos Armand y Eugene Peugeot, quienes se introdujeron en el negocio de las motocicletas y posteriormente de los automóviles, desarrollando una de las industrias de automoción más potentes del mundo. Hasta 1930, Peugeot fabricó motos de gran cilindrada, participando y ganando numerosas carreras y Grandes Premios. Es a partir de este

año (1930) cuando decide iniciarse en la fabricación de pequeñas motos con motores 2 tiempos, creando el concepto de ciclomotor o velomotor, que conseguiría una gran popularidad en Francia y acabaría extendiéndose al resto del mundo. El primer ciclomotor que Peugeot puso a la venta fue el modelo P-50, que rápidamente adquirió una gran popularidad y se fabricó en distintas versiones hasta 1936. En 1937 fue substituido por el modelo que ocupa este reportaje, el CL51, un ciclomotor de lujo con depósito cromado que se mantuvo en producción con pequeñas modificaciones hasta el inicio de la segunda guerra mundial. **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 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
 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

Agenda



- 18-19/04/2026 Copa d'Espanya de Tot Terreny Clàssic a Sant Quirze Safaja
- 18-19/04/2026 Copa d'Espanya de Trial Clàssic a Alpens
- 18-19/04/2026 Copa de España de Trial Clásicas - ALPENS - Barcelona - Dos días -
- 18-19/04/2026 FCM Campionat de Catalunya de Velocitat Clàssiques al Kini Motor Park
- 18/04/2026 Campionat del Món de X-Trial a Tarragona
- 18/04/2026 FCM Copa Cat. de Trial de Clàssiques a Alpens - Dissabte
- 18/04/2026 FCM Copa Catalana d'Enduro Clàssiques a Sant Quirze Safaja - Dissabte
- 19/04/2026 FCM Camp. Cat. de Trial de Nens a Piera
- 19/04/2026 Trial Infantil de Piera - Territorial Barcelona
- 25/04/2026 FCM Copa Catalana de Resistència Clàssiques a Alcarràs
- 26/04/2026 4 Hores Derbi Variant de Ripollet
- 26/04/2026 Enduro Country de Calders - Territorial de Barcelona
- 26/04/2026 FCM Camp. Cat. de Motocròs Grans a Almacelles
- 26/04/2026 FCM Copa Cat. d'Enduro Country a Calders
- 2-3/05/2026 FCM Camp. Cat. d'Enduro a Olliana-2D
- 9 /05/2026 FCM Trofeu Català de Mototurisme - Ronda Cop de Gas
- 10 /05/2026 FCM Camp. Cat. de Motocròs Nens i Femení a Amposta
- 10 /05/2026 FCM Camp. Cat. de Trial de Nens a Sarrià de Ter
- 10 /05/2026 FCM Campionat de Catalunya de Promovelocitat a Móra d'Ebre-2

Si quieren ver el calendario de F1, Moto GP, Rallys y Formula E se lo pueden descargar en www.llobregatmotor.com en LLM- Febrero 2026

Parece que fue ayer



- 1927. La marca VOLVO produce su primer auto, el modelo P4.
- 1929. BMW produjo su primer automóvil en serie. El modelo se denominó 3/15 PS
- 1946. Se funda Honda por el ingeniero Soichiro Honda en Hamamatsu (Japón).

- 1948. Se inventan los neumáticos sin cámara (los tubeless).
- 1950. Se organiza el primer campeonato mundial automovilístico, actualmente conocido como la Fórmula 1.
- 1959. Se crea la Dirección General de Tráfico (DGT).
- 1968. Honda fabrica la primera Superbike (moto grande y potente). Tenía un motor de cuatro cilindros.
- 1969. Chrysler introduce como equipo optativo la primera luz de alta intensidad para el manejo nocturno.

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.

Redacción: info@llobregatmotor.com

Departamento Comercial:
alberto@llobregatmotor.com

Edita

ARACAT PUBLICIDAD

08940 Cornellà de Llobregat (Barcelona)

Tels. 619 900 979

alberto@llobregatmotor.com

Depósito. Legal: B-12127-2012

L'AMB impulsa 34 actuacions per millorar la mobilitat en bici i a peu a la metròpolis, amb una inversió total de gairebé 9,5 milions d'euros

Gràcies al paquet de subvencions de l'AMB per completar la xarxa pedalable metropolitana, es financen 12 actuacions de carrils bici en 10 municipis metropolitans, amb una inversió total prevista de 5,3 M€

L'AMB dona un nou impuls a la mobilitat activa: la bicicleta i els desplaçaments a peu. L'organisme metropolità impulsa, juntament amb els municipis, 34 actuacions per millorar la mobilitat en bicicleta i a peu a la metròpolis de Barcelona. Concretament, entre l'AMB i els ajuntaments, s'invertiran 9,45 M€, dels quals prop de 2 M€ seran finançament de l'AMB i la resta dels consistoris.

Gràcies al darrer paquet de subvencions que va obrir l'AMB per acabar de construir carrils bici i completar la xarxa Biciuia, s'impulsen 12 actuacions de carrils bici en 10 municipis metropolitans, amb una inversió total prevista de 5,3 M€. D'altra banda, amb la subvenció perquè els consistoris puguin millorar i impulsar els itineraris a peu per als vianants i els accessos al transport públic, s'impulsen 22 actuacions en 17 municipis metropolitans, amb una inversió total prevista de 4,1 M€.

Aquest matí, el vicepresident de Mobilitat, Transport i Sostenibilitat de l'AMB, Carlos Cordón, i la consellera delegada de Mobilitat Sostenible de l'AMB, Elisabet Latorre, s'han trobat amb alcaldes i regidors dels municipis beneficiaris de les subvencions. "Celebrem l'èxit d'aquesta convocatòria, que per-

Amb la subvenció per millorar i impulsar els itineraris a peu per als vianants i els accessos al transport públic, es financen 22 actuacions en 17 municipis metropolitans, amb una inversió total prevista de 4,1 M€

metrà fer una metròpolis més pedalable. També hem de continuar avançant en els projectes més complexos de la xarxa Biciuia. Són actuacions clau per estructurar la mobilitat ciclista metropolitana, però requereixen coordinació amb altres administracions. Per això, és imprescindible reforçar la col·laboració institucional per accelerar-ne la redacció i execució i fer realitat una xarxa contínua, segura i d'alta qualitat", ha exposat Cordón.

"Les actuacions de condicionament de les parades d'autobús i del seu entorn són fonamentals per fer un salt qualitatiu en accessibilitat. Garantir que tothom pugui accedir al transport públic en igualtat de condicions és una qüestió de justícia social", ha afegit.

CARRILS BICI I BICUIA: 12 ACTUACIONS EN 10 MUNICIPIS

De les subvencions de 2,38 M€ de l'AMB per acabar de construir carrils bici i completar la xarxa Biciuia, l'AMB n'ha atorgat 1,33 M€.

Els 10 municipis metropolitans on s'han executat o es faran actuacions de nous trams de carrils bici i Biciuia són els següents: Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí, Viladecans, Sant Boi de Llo-



bregat, Sant Just Desvern, Torrelles de Llobregat, Barberà del Vallès, Badalona, Castelldefels i Cerdanyola del Vallès

Això suposa un total de 8,3 km de xarxa pedalable addicional, 4,4 km dels quals corresponen a la xarxa Biciuia. De moment ja n'hi ha 2,8 km (0,7 km de Biciuia) i 5,5 km estan pendents d'executar (3,7 km de Biciuia).

L'AMB subvenciona fins al 50 % del pressupost d'execució per contracte (IVA inclòs) i fins a un màxim de 200.000 euros per ajuntament metropolità. L'actuació objecte de la subvenció haurà d'estar executada en el termini de 18 mesos a partir de la data d'atorgament de la subvenció. En casos d'excepcionalitat degudament justificada, es permetrà una pròrroga màxima de 9 mesos.

ITINERARIS PER A VIANANTS: 17 MUNICIPIS I 22 ACTUACIONS.

De la subvenció d'1 M€ perquè els consistoris puguin millorar i impulsar els itineraris a peu per als vianants i els accessos al transport públic, l'AMB n'ha atorgat 660.000 €.

Els 17 municipis metropolitans que han rebut la subvenció per fer actuacions de millora de l'espai públic per als vianants o, particularment, d'accessibilitat en parades d'autobús, són els següents: Tiana, Cerdanyola del Vallès, Sant Just Desvern, Santa Coloma de Cervelló, Cervelló, Sant Vicenç dels Horts, Viladecans, Torrelles de Llobregat, Gavà, Sant Joan Despí,

Sant Climent de Llobregat, Castelldefels, Cornellà de Llobregat, el Papiol, Montgat, Sant Boi de Llobregat i Begues.

De les 22 actuacions, 12 són en parades de Bus Metropolità i 10 en altres espais. A banda de la nova infraestructura, el paquet de subvencions també ajudarà a impulsar l'economia i els llocs de treball a la metròpolis de Barcelona. D'aquestes 22 obres, 6 ja s'han executat, i n'hi ha 16 pendents d'executar.

L'AMB subvenciona fins al 50 % del pressupost d'execució per contracte (IVA inclòs) i fins a un màxim de 50.000 euros per ajuntament metropolità. L'actuació objecte de la subvenció haurà d'estar executada en el termini de 18 mesos a partir de la data d'atorgament de la subvenció. En casos d'excepcionalitat degudament justificada, es permetrà una pròrroga màxima de 9 mesos.

CONVOCATÒRIES ANTERIORS DE L'AMB PER CONSTRUIR CARRILS BICI: 2016, 2017 I 2021

Fins ara, l'AMB havia dut a terme tres convocatòries de subvencions per construir carrils bici i millorar la connectivitat metropolitana en bicicleta, els anys 2016, 2017 i 2021, amb un total de 3,56 M€ de subvencions, atorgades finalment entre les tres convocatòries, i que van suposar una inversió total, entre l'AMB i els ajuntaments, de prop de 10 M€. Igual que amb la nova convocatòria de subvencions que es posa ara en marxa, es van prioritzar tots els projectes que

formen part de la xarxa Biciuia, que connecta de manera directa i segura tota la metròpolis de Barcelona. Concretament:

·La primera convocatòria (2016) va comportar una inversió total de 3.317.450,97 €, dels quals l'AMB en va subvencionar 1.199.259,29 €. Es van cofinançar 17 actuacions en 14 municipis metropolitans. Això va implicar la construcció de 18 km nous de xarxa pedalable.

La segona convocatòria (2017) va comportar una inversió total de 3.420.239,90 €, dels quals l'AMB en va subvencionar 1.274.364,07 €. Es van cofinançar 13 actuacions en 12 municipis metropolitans. Això va implicar la construcció de 16 km nous de xarxa pedalable.

La tercera convocatòria (2021) va comportar una inversió total de 3.304.064,69 €, dels quals l'AMB en va subvencionar 1.093.183,98 €. Es van cofinançar 11 actuacions en 11 municipis metropolitans. Això va implicar la construcció de 14 km nous de xarxa pedalable.

LA BICUIA, LA XARXA PEDALABLE METROPOLITANA

La bicicleta és una de les peces clau de la mobilitat sostenible. Per continuar impulsant-la com a mitjà de transport urbà habitual, l'AMB ha desenvolupat i continua impulsant tot un seguit de serveis i infraestructures. La Biciuia, dissenyada per l'AMB d'acord amb els municipis, és la xarxa que uneix tota la metròpolis de Barcelona mitjançant un potent entramat de carrils bici. Quan estigui completa, sumarà més de 550 km. Actualment, està construïda en un 67 %. La xarxa bàsica està vertebrada per 9 grans eixos: 4 de verticals, que travessen la metròpolis de nord a sud i que es distribueixen seguint el curs fluvial del Llobregat i del Besòs, i 5 d'horizontals, dels quals 4 recorren la banda costanera i 1 l'àrea del Vallès.

Font: AMB



BUSCAMOS  
Fotos Antiguas

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

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

info@llobregatmotor  **619 900 979**

El primer trimestre de 2026 registra 2.005 nuevos puntos de recarga, con un total de 55.077 en España

La red de recarga de acceso público crece un 3,8% en los tres primeros meses de 2026

La infraestructura de recarga de acceso público en España mantiene su evolución, durante el primer trimestre de 2026 ha crecido un 3,8%, lo que supone un incremento de 2.005 nuevos puntos. La red total de recarga se sitúa en 55.077 puntos de acceso público, según los datos del último Barómetro de Electromovilidad elaborado por ANFAC. Este crecimiento muestra el avance de la infraestructura de recarga en España, pero lejos del avance trimestral promedio de los últimos dos años. De los 2.005 nuevos puntos disponibles en este periodo, el 15 % son de muy alta potencia (a partir de 250 kW), alcanzándose un crecimiento equivalente a casi la mitad del producido en todo el 2025.

Este incremento podría ser aún mayor si se pusieran en funcionamiento los 17.073 puntos de recarga instalados que no se encuentran operativos por distintos motivos. Este primer trimestre se han registrado 733 puntos de estas características. De encontrarse activos, la red de recarga en España aumentaría hasta los 72.150 cargadores de acceso público.

En esta edición, la metodología del Barómetro de Electromovilidad se ha actualizado gracias a la disponibilidad de información más precisa, lo que permite enriquecer y mejorar la herramienta. Considerando las diferencias entre las distintas comunidades autónomas, se han ajustado los objetivos específicos para cada una de ellas, tanto en materia de infraestructura de recarga de acceso público como en el desarrollo del mercado electrificado. Asimismo, y por el mismo motivo, se han fijado objetivos específicos de mercado electrificado para la comparativa internacio-

nal, no siendo disponible indicar objetivos concretos en este caso para la infraestructura de recarga europea. Además, también se ha limitado el valor del indicador y de los subindicadores a un valor máximo de 100. Como resultado, los valores de los indicadores se han adaptado a esta nueva metodología.

El Barómetro de Electromovilidad, elaborado por ANFAC, recoge el indicador global de electromovilidad (resultado de la media del Indicador de Penetración de Vehículo Electrificado y el Indicador de Infraestructura de Recarga). Este sitúa a España con 1,6 puntos más que en el trimestre anterior, alcanzando una puntuación total de 25,4 sobre 100. Este progreso se debe en mayor parte al desarrollo del indicador de penetración de vehículo electrificado, habiéndose alcanzado en los tres primeros meses de 2026 un total de 68.627 de turismos electrificados matriculados. El dato de España refleja un crecimiento a un ritmo similar al conjunto europeo (que avanza en 1,9 puntos), aunque todavía a 12,6 de la media continental que se sitúa su valoración en 38 puntos sobre 100.

En el caso de los datos por comunidades autónomas, Navarra, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Cantabria, Cataluña, Aragón, Asturias y las Islas Baleares se sitúan por encima de la media nacional en el indicador global de movilidad. Además, las regiones que más han crecido han sido Castilla-La Mancha (+2,5), Castilla y León (+2,3) y Cantabria (+2,2).

A nivel europeo, los países que lideran el ranking son Noruega y Países Bajos. Portugal se sitúa en la tercera posición, destacando un fuerte repunte del mercado electrificado, con el 37% de las ventas en el primer trimestre de 2026. El indicador global europeo, que ha aumentado en 1,9 puntos, se está viendo limitado por una baja demanda del mercado electrificado en destacadas regiones de Europa.

LOS VEHÍCULOS ELECTRIFICADOS MANTIENEN UN RITMO ESTABLE DE CRECIMIENTO

En el primer trimestre de 2026, el indicador de penetración de vehículos electrificados en España ha avanzado 2,5 puntos, alcanzando los 35,9 sobre 100. A la espera de la activación del Plan Auto +, el peso de las ventas de turismos electrificados ha mostrado cierto estancamiento durante los últimos meses

En cuanto a los datos nacionales, con la nueva metodología empleada para la realización del indicador de penetración del vehículo electrificado, Navarra lidera el ranking con 50,2 puntos sobre 100, seguida de Castilla-La Mancha (39,2), Madrid (38,9) y Cataluña (37,8). Entre las regiones que más han crecido se encuentran Cantabria (+3,7 puntos), Castilla-La Mancha (+3,6), Madrid (+3,3) y Castilla y León (+3,3).

La evolución de la media europea, por su parte, ha aumentado también en 2,5 puntos en el primer trimestre del año, alcanzando un valor de 46,3 sobre 100. El ranking sigue siendo liderado por Noruega con el pleno cumplimiento de los objetivos planteados. De igual modo, Países Bajos (+4), Italia (+2,7) y Alemania (+2,7) son los que mayores aumentos registran en este periodo. En el caso de España, a pesar de las mejoras, se mantiene a la cola de Europa en cuanto a la penetración del vehículo electrificado, posicionándose a 10,4 puntos de la media europea, delante de Hungría (28,3), Italia (25), y República Checa (22,2).

LA INFRAESTRUCTURA DE RECARGA RALENTIZA SU DESARROLLO EN ESPAÑA

El conjunto de España avanza ligeramente en el indicador de infraestructura de recarga, creciendo 0,7 puntos respecto al último trimestre, lo que representa una ralentización en la evolución respecto a los primeros trimestres de años anteriores. Este indicador alcanza así los 14,8 puntos sobre 100, lide-



En el indicador global de electromovilidad, España se posiciona con 1,6 puntos más que el trimestre anterior, alcanzando una puntuación de 25,4 sobre 100

rando el ranking Castilla y León (22,6), Cantabria (21,1) y Navarra (19,6). No obstante, las mayores mejoras se observan en Extremadura (+1,5), Castilla y León (+1,3) y Castilla-La Mancha (+1,3).

En el caso del conjunto europeo, también crece ligeramente con 1,2 puntos más. La media suma 29,6 sobre 100, duplicando la puntuación de la media española. Noruega y Países Bajos continúan a la cabeza, aunque el mayor crecimiento lo ha tenido Portugal (+2,3).

LA RECARGA A PARTIR DE 250 KW AUMENTA NOTABLEMENTE A PESAR DE LA RALENTIZACIÓN DE LA RED TOTAL

Los puntos de recarga a partir de 250 kW han aumentado en 309 unidades en el primer trimestre de 2026, lo cual supone el 43 % de los puntos de recarga de este rango de potencias instalados durante el año 2025.

El despliegue de este tipo de infraestructura de muy alta potencia es esencial para el verdadero

despliegue del vehículo eléctrico, siendo imprescindible para los vehículos pesados. Es necesario, además, garantizar que los vehículos pesados puedan emplear esta infraestructura en lo que a maniobrabilidad, tensión de salida y longitud de manguera, se refiere. Esta información no está disponible ni en fuentes privadas ni públicas

ESPAÑA HA ALCANZADO EL 62 % DEL OBJETIVO DE POTENCIA INSTALADA EN RECARGA PARA 2026

Para cumplir con el despliegue de infraestructura de recarga en términos de potencia, de acuerdo con la metodología de ACEA, serían necesarios 3 kW por cada vehículo eléctrico de batería y 2 kW por cada vehículo híbrido enchufable.

En relación con los objetivos establecidos en Fit for 55, y teniendo en cuenta el nivel actual de despliegue y las previsiones de parque de vehículos electrificados para 2026, España ha alcanzado, al cierre del primer trimestre, el 62% del objetivo de potencia instalada.

A nivel provincial, 18 provincias habrían alcanzado o superado sus respectivos objetivos de potencia instalada para 2026, mientras que 12 se sitúan por debajo del 50%, lo que pone de manifiesto la necesidad de intensificar los esfuerzos de despliegue a lo largo del año para garantizar el cumplimiento de los objetivos marcados.

Fuente: ANFAC

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

Viladecans. La plaça de Saint Herblain, naturalitzada amb 60 arbres nous i l'eliminació del 80% del paviment dur

L'alcaldesa Olga Morales i el gerent de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, Ramon Torra, van presidir la inauguració de la renovació i naturalització de la Plaça de Saint Herblain, cor del barri de Sant Jordi i símbol de l'històric agermanament de Viladecans amb el municipi francès de Saint Herblain. El dissabte 11 d'abril, els veïns i veïnes van gaudir de jocs infantils, animació musical o tallers de naturalització. Durant la inauguració es va poder percebre com la Plaça Saint Herblain s'ha convertit en un espai verd, amable i més accessible.

L'actuació ha permès transformar un espai públic dur en una plaça naturalitzada i de disseny bioclimàtic, integrada dins l'eix verd que conformen la Riera de Viladecans, la plaça Europa i el parc de la Pau, fet que reforça aquest important corredor ecològic que travessa de nord a sud el municipi. L'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) ha portat a terme el projecte, el disseny i l'execució de les obres, que han costat 384.057,99 euros.

Els objectius principals de la transformació han estat incrementar la cobertura vegetal, millorar el drenatge i les condicions naturals del sòl, afavorir la infiltració d'aigua de pluja i la recàrrega d'aqüífers, convertir-la en un refugi climàtic per tal de reduir l'escalfament de l'espai públic. L'actuació pretén oferir espais de fàcil accessibilitat, especialment per a les persones més vulnerables davant les onades de calor.

La nova plaça ha eliminat el 80 % del paviment dur, mantenint l'imprescindible per garantir un recorregut accessible. A més, la plantació de 60 arbres (multiplicant per quatre els que hi havia) permetrà que el 70 % de la plaça tingui ombres quan hagin crescut, creant un refugi climàtic. Ampliar l'arbrat i els parterres també ajuda a reduir la contaminació atmosfèrica i aporta benestar psicològic pel contacte amb la natura, a més de potenciar la diversitat de fauna i flora.

Jordi Mazón, tinent d'alcaldesa de Mobilitat, neteja i recollida de residus, ha explicat que "la plaça deixa de ser una plataforma dura per ser un pulmó verd. L'existència de 130 arbres en la plaça i el seu entorn, a uns 10 kg de fixació de diòxid de carboni (CO2) per arbre en aquest estadi de creixement, fan que en un any, es capturi 1.3 tones de CO2". Mazón ha volgut recordar que Viladecans té una missió estratègica: el compromís de reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle (GEH) per convertir-se en una ciutat neutra de CO2 el 2030, i negativa el 2050.

Estratègia municipal 30-30-300
La naturalització urbana és una de les accions previstes per l'Ajuntament en la seva Estratègia 2030 dins la Missió Clima, assumint el compromís de convertir-se en una ciutat neutra de diòxid de carboni l'any 2030, i negativa el 2050. Les actuacions de naturalització de Viladecans es basen en la regla 3-30-

300, que determina que cada persona ha de poder veure almenys tres arbres des de casa, tenir un 30% de cobertura vegetal en el seu barri i ser a un màxim de 300 metres d'un parc amb vegetació. Així, el municipi aposta per accions que estenen la presència de vegetació i de biodiversitat al carrer i milloren la qualitat dels espais verds existents, des de la creació d'eixos verds a la potenciació d'hàbitats de fauna.

CRITERIS METROPOLITANS

Les obres de la plaça de Saint Herblain, amb una inversió de 384.057,99 €, han permès actuar en un àmbit de 3.440 m2. Les principals actuacions que s'han realitzat són les següents:

- Redefinició dels límits dels paviments, mantenint una franja contínua de paviment dur que garanteixi l'accessibilitat a tot el perímetre de l'àmbit i la connexió amb els diferents accessos a la plaça.
- Millora de la permeabilitat del terreny, mitjançant paviments drenants, un gran espai central de sauló, i la incorporació de Sistemes Urbans de Drenatge Sostenible (SUDS) per tractar la recollida d'aigua i afavorir la seva infiltració al subsol en els punts baixos.
- Renovació i ampliació de l'àrea de jocs infantils, així com la incorporació de diferents zones d'estada.
- Conservació de l'arbrat existent en bon estat i plantació de més de 60 arbres de 11 espècies diferents atenent a la voluntat municipal



d'aconseguir més d'un 70% de cobertura arbòria. Es combinen espècies de creixement ràpid que proporcionin ombra en pocs anys amb altres de creixement més lent que configuraran l'estructura principal de la futura canòpia.

▪ Utilització de la xarxa d'aigua no potable del municipi per al reg de la vegetació.

▪ Manteniment de l'enllumenat existent i instal·lació de nous punts de llum per garantir uns nivells lumínics adequats a l'ús i atenent la posició a la cobertura verda.

El Protocol de sostenibilitat de projectes i obres públiques de l'AMB és el full de ruta que recull els principals criteris que permeten mitigar el canvi climàtic i adaptar-nos als seus efectes locals. La transformació d'aquesta plaça és un bon exemple pràctic d'aquestes mesures:

▪ Plantació de diferents tipus de vegetació, tant d'arbustiva com d'arbrat, per potenciar l'augment de la biodiversitat, generar ombra i dis-

minuir l'efecte illa de calor. A més, s'han prioritzat espècies amb necessitat hídrica baixa i adaptades al clima mediterrani, que puguin ser resilients a períodes llargs d'estiatge

▪ Execució de "Sistemes Urbans de Drenatge Sostenible", com rases, pous de graves i dipòsits d'infiltració. Aquests elements permeten fer una gestió separativa de les aigües pluvials, destensar la xarxa de clavegueram i preveure inundacions. La capacitat de gestió simultània d'aigua pluvial resultant és de més de 90.000 litres.

▪ Aquesta estratègia permet tenir els aqüífers plens, que actuen com a dipòsits naturals gràcies a la bona infiltració i aprofitament de l'aigua de la pluja, i alhora, laminar d'una forma més efectiva les pluges fortes, de tal manera que es destensa el clavegueram.

▪ Consum d'aigua limitat a menys de 280 l/m2 any d'aigua no potable, donat que s'utilitzarà la xarxa d'aigua freàtica del municipi.

Font: Ajuntament de Viladecans

SANT FELIU DE LLOBREGAT FESTES DE PRIMAVERA

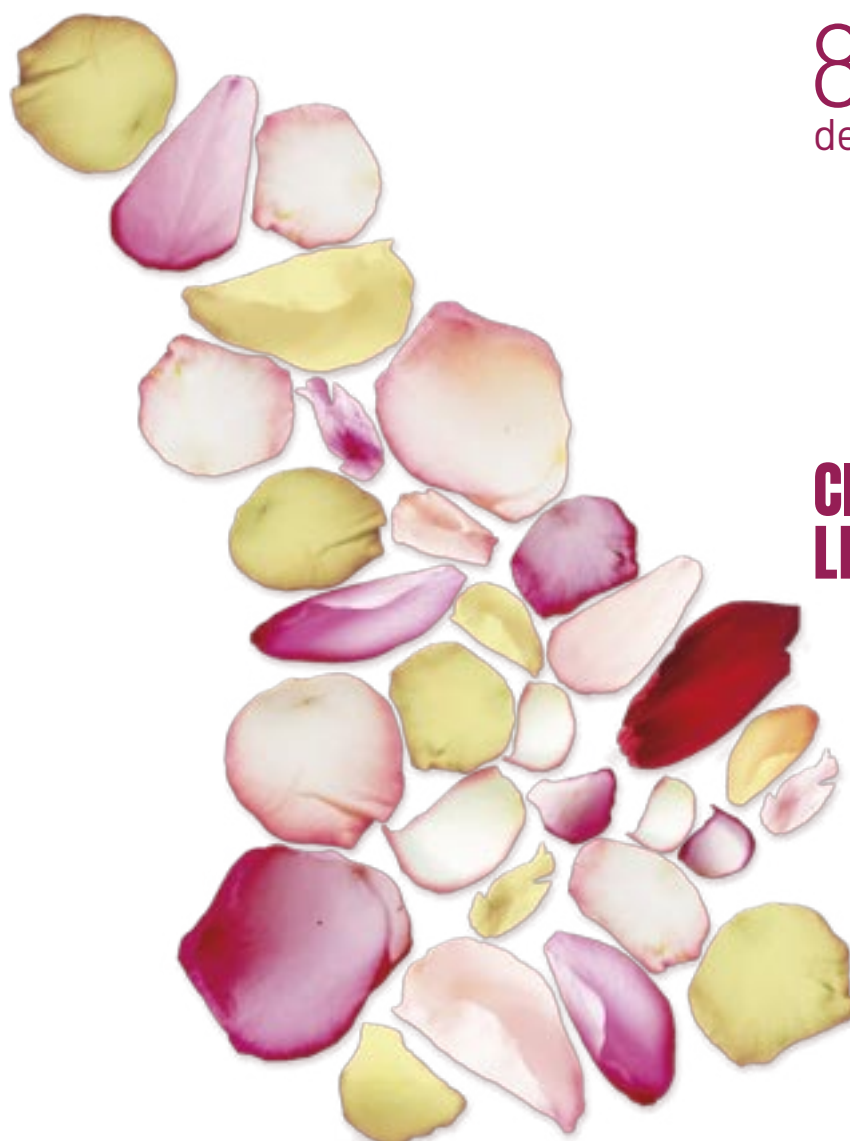
68a
EXPOSICIÓ
NACIONAL
DE ROSES

47a
FIRA COMERCIAL
I INDUSTRIAL DEL
BAIX LLOBREGAT

3a
FIRA DE
L'OCUPACIÓ I
LA FORMACIÓ

8, 9 i 10
de maig de 2026

CIUTAT DE
LES ROSES



Autopistas presenta el I Observatorio 2025 sobre el comportamiento de los motoristas

Las motocicletas representan el 5,6% del tráfico en la autopista C-32

Autopistas, filial de Abertis en España, ha presentado los resultados del I Observatorio 2025 sobre el comportamiento de los conductores de moto en la red de Autopistas, un estudio que analiza los hábitos de circulación de las motocicletas con el objetivo de reforzar las estrategias de prevención y reducir la siniestralidad.

El análisis se ha realizado en un tramo de 35 kilómetros de la C-32 y ofrece una radiografía detallada sobre intensidad de tráfico, cumplimiento de normas, uso del equipamiento y patrones de conducción.

Aunque las motocicletas representan solo el 5,6% del total de vehículos que circulan por autopista, constituyen un colectivo especialmente vulnerable, ya que ante cualquier incidencia presentan un mayor riesgo de gravedad en las consecuencias. Los jueves y viernes, especialmente en horas punta (de 7:00 a 9:00 h y por la tarde), se registran más de 3.000 motos diarias, mientras que domingos y lunes la cifra desciende por debajo de las 2.500. Entre semana predominan los scooters (60%), mientras que los fines de semana aumenta la presencia de motos de carretera.

PRINCIPALES FACTORES DE RIESGO DETECTADOS

La distancia de seguridad, principal punto de mejora

Más del 57% de las motocicletas no respeta la distancia mínima de seguridad, especialmente los viernes. Además, un 17,6% circula superando simultáneamente la

El 47,1% de los motoristas supera el límite de velocidad y uno de cada cuatro circula más de 10 km/h por encima de lo permitido

velocidad máxima permitida y sin mantener la distancia adecuada. Este porcentaje asciende al 23,6% cuando las motos transitan por el carril izquierdo.

Velocidad: margen de cumplimiento mejorable

La velocidad media registrada se sitúa en 117,8 km/h, ligeramente por debajo del límite de 120 km/h. Sin embargo, el 47,1% de los motoristas supera la velocidad permitida. Uno de cada cuatro circula más de 10 km/h por encima del límite y un 8% supera los 140 km/h.

Señalización y equipamiento, asignaturas pendientes

Solo el 20% utiliza correctamente los intermitentes y, en días laborales, cerca del 90% no señala sus maniobras.

En cuanto al equipamiento, el 37% lleva protección completa entre semana, porcentaje que aumenta al 53% durante el fin de semana coincidiendo con el cambio en la tipología de moto registrado. Además, aproximadamente el 95% de las motocicletas no incorpora elementos reflectantes, un aspecto clave para mejorar la visibilidad.

TECNOLOGÍA, PREVENCIÓN Y CULTURA DE SEGURIDAD

Los resultados del Observatorio se enmarcan en una estrategia basada en el análisis de datos, la innovación tecnológica y la me-



jora continua. Los Centros de Operaciones y Seguridad Vial trabajan las 24 horas para anticipar riesgos y optimizar la gestión del tráfico.

El Future Road Lab de Abertis, en la C-32, sirve como espacio de pruebas para desarrollar soluciones que fomenten una movilidad más segura.

Entre 2010 y 2020, la mortalidad en sus autopistas se redujo en un 50%, y en los últimos años el 82% de los accidentes registrados en la red no han tenido víctimas, cumpliendo con los objetivos internacionales de reducción de siniestralidad.

COORDINACIÓN PARA LA PREVENCIÓN

El estudio pone de relieve la importancia de la tecnología y los sistemas avanzados de ayuda a la conducción (ARAS), cada vez más presentes en las motocicletas de nueva generación, así como de las mejoras en seguridad activa y pasiva.

Los resultados del I Observatorio se alinean con las iniciativas impulsadas por la Dirección General de Tráfico, el Servei Català de Trànsit, Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco y asociaciones sectoriales como ANESDOR o Fundación Mapfre, orientadas a

promover el uso de tecnologías de seguridad, la formación y las buenas prácticas en la conducción.

El I Observatorio de Motos confirma así la presencia consolidada de la motocicleta en la autopista y refuerza la necesidad de seguir avanzando en una gestión de la movilidad basada en la prevención, el análisis y la mejora continua, en beneficio de todos los usuarios.

Fuente: Comunicación Autopistas



Va De Vins Restaurant

¡Servimos platos frescos, sabrosos, sanos y deliciosos!

Cocina con productos de proximidad, carnes, arroces y pescados a la leña





- Desayunos y Menús diarios
- Caterings (Solicitar presupuestos)
- Servicio a la carta • Comedor privado
- Comidas y cenas de empresas
- Bodas y comuniones



HORARIO:
Lunes a viernes de 6:00 a 17:00 h.
Sábados: De 10:00 a 00:00 h.

C/ Tirso de Molina, 34 • Cornellà de Llobregat • Tel. 684 460 208 • info@vadevins.es • www.vadevins.es



El Pla d'Impuls al Vehicle Elèctric accelera el creixement de la mobilitat elèctrica a Catalunya en el seu primer any d'execució



Segona reunió de la Taula publicoprivada per a l'impuls del vehicle elèctric a Catalunya El Pla d'Impuls al Vehicle Elèctric de Catalunya (PIVECat) ha tancat el seu primer any amb un grau d'execució superior al previst i amb indicadors que confirmen un creixement accelerat de l'electromobilitat a Catalunya. El programa, impulsat per la Generalitat de Catalunya, ha permès incrementar la penetració del vehicle electrificat, desplegar nova infraestructura de recàrrega i mobilitzar inversió pública i privada per transformar el sector.

El conseller d'Empresa i Treball, Miquel Sàmper, ha presidit aquest matí la segona reunió de la Taula publicoprivada per a l'impuls del vehicle elèctric a Catalunya on ha fet balanç del primer any d'execució d'aquesta estratègia. A la trobada hi han assistit 20 empreses del sector així com representants dels departaments de Presidència, d'Economia i Finan-

ces i de Territori, Habitatge i Transició Ecològica.

El conseller Sàmper ha destacat que el balanç del primer any del Pla d'Impuls al Vehicle Elèctric a Catalunya "és molt positiu" i ha avançat que tenint en compte la situació geopolítica "Europa, Espanya i Catalunya encara apostem més fort per la implementació del vehicle elèctric". "Volem que els ciutadans tinguin clar que és millor adquirir un vehicle que funciona amb electricitat que un altre que funciona amb gasoil", ha assegurat el titular d'Empresa i Treball.

Segons dades d'ANFAC, la penetració del vehicle electrificat a Catalunya s'ha situat al voltant del 24% el 2025, un increment de més de 9 punts percentuals respecte al 2024, quan el percentatge va ser del 14,3%. L'objectiu inicial del Pla és que Catalunya s'alineï amb l'objectiu europeu d'arribar al 40% de noves matriculacions de vehicles elèctrics l'any 2030. Paral·lelament, Catalunya ha incorporat 2.500 nous punts d'accés públic durant el 2025.

El PIVECat també ha mobilitzat més de 100 milions d'euros en ajuts a la demanda de vehicles i 25 milions en punts de recàrrega, ha acompanyat més de 250 empreses en processos de transformació

i ha contribuït a una reducció estimada d'entre 70.000 i 85.000 tones de CO2 anuals.

El Pla ha executat durant aquest primer any més de 151 milions d'euros quan la previsió inicial era de 103 milions, un resultat motivat, principalment, pel creixement de la demanda.

UN PLA AMB 20 MESURES

El Pla inclou 20 mesures i, en conjunt, el grau d'execució és superior al previst en el primer any. Execució per eixos:

1. Infraestructura de recàrrega

El Govern ha tingut un paper determinant en la captació de fons MOVES, fet que ha permès augmentar i aprofitar gairebé el 100% dels recursos inicialment disponibles. Entre els avenços més destacats hi ha:

- Redacció de 35 projectes de recàrrega pública per part de L'Energètica (uns 900 punts).
- Consulta pública per al desplegament de recàrrega ultraràpida a les àrees de servei de la Generalitat. S'hi han interessat 11 empreses.
- 58 nous punts de recàrrega a les Terres de l'Ebre.
- Acord Generalitat-Ajuntament de Barcelona per a una xarxa única de recàrrega.

2. Impuls de la demanda

Catalunya ha duplicat i pràcticament esgotat els fons MOVES III, situant-se entre les comunitats amb més dinamisme en la compra de vehicles electrificats. Entre els avenços més destacats hi ha l'adquisició d'uns 900 vehicles elèctrics per a la flota pròpia de la Generalitat.

3. Percepció social

S'ha treballat en el disseny de campanyes per impulsar la compra de vehicles electrificats.

4. Indústria i innovació

S'han destinat prop de sis milions d'euros a ajuts a inversions productives al sector de l'automoció. També s'han impulsat missions internacionals (com la que s'organitza en el marc de la fira Battery Show a Stuttgart), projectes europeus i l'acompanyament a 250 empreses.

5. Governança

- S'han activat els mecanismes de coordinació previstos:
- 3 reunions del grup intern.
- 2 reunions de la taula públicoprivada.
- Grup de Treball d'Alta Potència.

CITES

Conseller d'Empresa i Treball, Mi-

quel Sàmper

"El balanç del primer any del Pla d'Impuls al Vehicle Elèctric a Catalunya és molt positiu. Tenint en compte la situació geopolítica, Europa, Espanya i Catalunya encara apostem més fort per la implementació del vehicle elèctric. Volem que els ciutadans tinguin clar que és millor adquirir un vehicle que funciona amb electricitat que un altre que funciona amb gasoil".

Dades clau

- El PIVECat també ha mobilitzat més de 100 milions d'euros en ajuts a la demanda de vehicles i 25 milions en punts de recàrrega.
- A través del Pla s'ha acompanyat més de 250 empreses en processos de transformació i s'ha contribuït a una reducció estimada d'entre 70.000 i 85.000 tones de CO2 anuals.
- El Pla ha executat durant aquest primer any més de 151 milions d'euros quan la previsió inicial era de 103 milions.
- La penetració del vehicle electrificat a Catalunya s'ha situat al voltant del 24% el 2025, un increment de més de 9 punts percentuals respecte al 2024, quan el percentatge va ser del 14,3%.

Font: Generalitat de Catalunya

WORLD SBK 2026: CALENDARIO Y CARRERAS

1

AUSTRALIA
Phillip Island
20-22 FEBRERO

2

PORTUGAL
Algarve
27-29 MARZO

3

PAÍSES BAJOS
Assen
17-19 ABRIL

4

HUNGRIA
Hungaroring
1-3 MAYO

5

REPÚBLICA CHECA
Most
15-17 MAYO

6

ARAGÓN
MotorLand Aragón
29-31 MAYO

12 CARRERAS ÉPICAS

7

EMILIA-ROMAÑA
Misano
12-14 JUNIO

8

REINO UNIDO
Donington Park
10-12 JULIO

9

FRANCIA
Magny-Cours
4-6 SEPTIEMBRE

10

ITALIA
Imola
25-27 SEPTIEMBRE

11

PORTUGAL (Estoril)
Estoril
9-11 OCTUBRE

12

ESPAÑA (Jerez)
Circuito de Jerez
16-18 OCTUBRE

ADAS y ARAS, asistentes

Si se ha comprado un coche hace poco, seguramente ya los conoce, aunque siga teniendo dudas sobre cómo utilizar alguno de ellos o continúe sobresaltándose cuando una alerta sonora o luminosa le advierte de algún peligro. Hablamos de los asistentes para la conducción -ADAS (Advanced Driver Assistance Systems, por las siglas en inglés) para los coches y ARAS (Advanced Rider Assistance Systems), para las motocicletas-, la gran baza que la tecnología nos ofrece para reducir la siniestralidad vial.

HASTA EL AÑO 2038 PODRÍAN SALVAR LA VIDA A MÁS DE 25.000 PERSONAS EN EUROPA.

En Europa, el gran salto en la implantación de estos dispositivos se produjo en 2019, cuando la Unión Europea aprobó el Reglamento que obligaba a la paulatina incorporación de estos dispositivos en todos los vehículos: a partir de julio de 2022, para los de nueva homologación y desde julio de 2024, para las nuevas matriculaciones. El objetivo no era otro que avanzar hacia la visión cero con las oportunidades que ofrece la tecnología. Según sus propios cálculos, con esta decisión, se podían salvar en toda la UE hasta 25.000 vidas y evitar 140.000 lesiones graves hasta el año 2038. Es decir, estos asistentes pueden prevenir aproximadamente el 40 % de los siniestros de tráfico, el 37 % de todas las lesiones de consideración y el 29 % de todas las muertes relacionadas con los siniestros viales.

UN POCO DE HISTORIA

Para encontrar el origen de los ADAS debemos remontarnos a la década de 1930, cuando la empresa Bosch patentó un rudimentario sistema mecánico que evitaba que los frenos se bloquearan ante una frenada brusca. Pero no fue hasta 1978 cuando esta empresa alemana, en colaboración con la automovilística Mercedes-Benz, presentó un sistema electrónico antibloqueo de los frenos. Nació así el ABS (Anti-lock Braking System) y el Mercedes-Benz Clase S fue el primer vehículo en incorporarlo. Al principio, fue una mejora que llevaban algunos coches de la gama más alta. Sin embargo, cuando se comprobó su gran eficacia comenzó a incluirse de serie en los vehículos. En Europa es obligatorio desde 2004.

Unos años antes, en 1995, llegaba el Control Electrónico de Estabilidad o ESC (Electronic Stability Control), fruto también de la colaboración entre Bosch y Mercedes-Benz. De nuevo, el Clase S de la casa alemana fue el primer vehículo en incorporarlo. También conocido como ESP (Electronic Stability Program), el objetivo de este dispositivo era dar estabilidad para evitar derrapes y pérdidas de control del vehículo. Una vez demostrada su gran utilidad, se convirtió en 2014 en requisito obligatorio para todos los vehículos matriculados en la Unión Europea.

DOS GRANDES RETOS

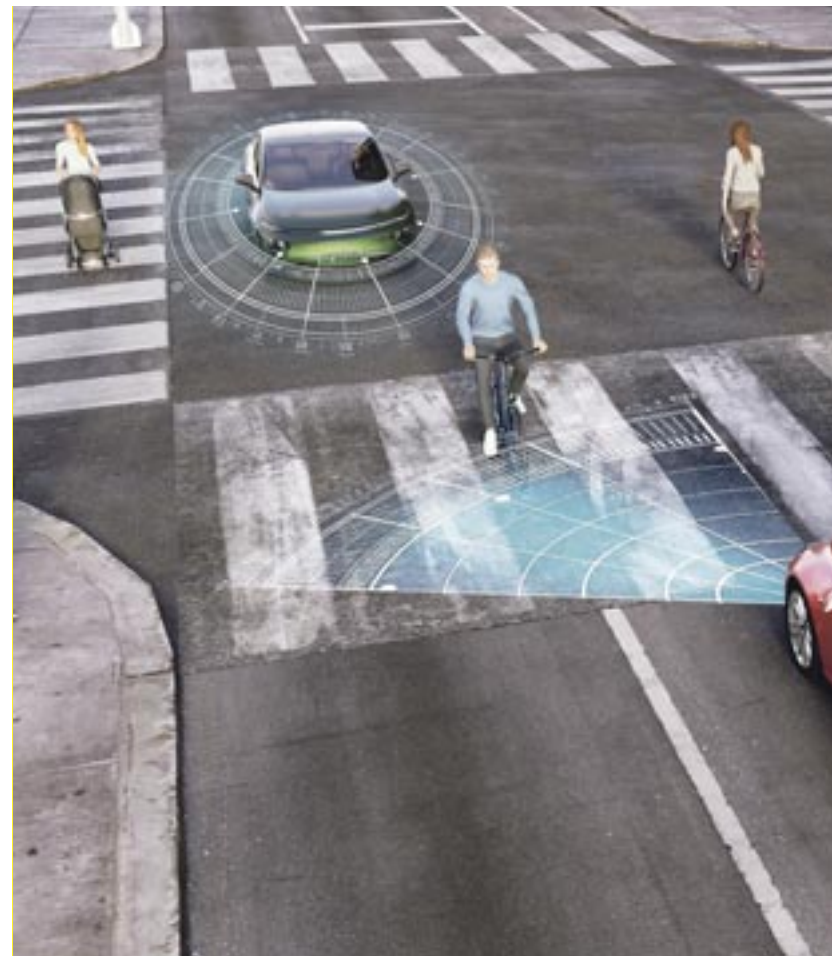
Desde ese año, la evolución de los asistentes de conducción ha sido constante e imparable hasta llegar al momento actual, en el que cada vez son más y están más presentes en los vehículos, también en las motocicletas y en los más pesados.

No obstante, para conseguir que su uso se generalice cada vez más es necesario enfrentar dos grandes retos. Por un lado, el del envejecido parque automovilístico de muchos países. Por ejemplo, en el caso de España, la edad media de los vehículos es de 14,5 años, lo que significa que no son muchos los que incorporan estas nuevas tecnologías. De hecho, sólo lo hacen los adquiridos en los últimos años. En este caso, el desafío que se plantea radica en promover una gradual renovación de ese parque.

El segundo reto que es necesario enfrentar es el desconocimiento que existe en la población en torno a los asistentes de conducción, sobre cómo se utilizan y funcionan. Muchas veces la percepción que tienen los conductores de ellos es de molestia y no de ayuda (por ejemplo, por las frecuentes alertas sonoras o luminosas). Este desconocimiento quedó constatado en el estudio sociológico 'Conocimiento de los Sistemas ADAS por parte de la población española', elaborado en 2022 por Bosch y FES-VIAL (Fundación para la Seguridad Vial), donde se señalaba que el 40 % de los conductores no conocía estos dispositivos, mientras que el 60 % restante, que sí los conocía, admitió tener "grandes lagunas" sobre su funcionamiento. En este caso, el desafío pasa por mostrar la efectividad de los ADAS a la hora de protegernos en la carretera. Porque, a la espera del vehículo completamente autónomo, la tecnología nos proporciona una oportunidad única para seguir reduciendo las cifras de siniestralidad vial.

LO MEJOR ESTÁ POR LLEGAR

Aunque los ADAS son ya un presente incontestable, la generalización de su uso y la permanente evolución de las propias tecnologías permitirá a medio plazo que las cifras de siniestralidad comien-



cen a notar su impacto.

No son pocas las voces que identifican el futuro de los ADAS con la llegada del vehículo autónomo. Sin embargo, aunque el desarrollo de la tecnología de esos sistemas nos acerca un poco más a un escenario de plena autonomía, en su propia denominación, los ADAS (Sistemas Avanzados de Ayuda a la Conducción), incorporan una condición intrínseca de asistentes. La evolución que aún deben sufrir los ADAS es importante, como indicaba Francisco Aparicio, presidente del Instituto de Investigación del Automóvil (INSIA), en el I Encuentro MOVI-TEC, celebrado en octubre en Madrid:

"Desde la ciencia y la academia podemos afirmar que los sistemas ADAS son ya una realidad consolidada, aunque todavía en proceso de evolución, por lo que debemos seguir investigando para eliminar las actuales barreras: las tecnológicas, que requieren seguir mejorando la eficacia y la integración de

los sistemas, y las reglamentarias, necesarias para su implantación generalizada".

Por tanto, aunque relacionados, ADAS y vehículo autónomo son desarrollos diferentes, con plazos y resultados diferentes. "Hace años hubo una fiebre del vehículo autónomo, y, en ese momento, hablar de ADAS era casi como hablar de una tecnología sobrepasada, pero nosotros siempre hemos dicho que es una evolución, no una revolución. Hemos alcanzado el nivel 2 de automatización en los ADAS, pero esos sistemas aún pueden ser más fiables y tener menos limitaciones, como, por ejemplo, su respuesta en ciertas condiciones lumínicas", advierte Ricardo Olalla, vicepresidente de Ventas de Soluciones de Movilidad de Bosch España.

ADAS VS VEHÍCULO AUTÓNOMO

Entonces, ¿dónde está la frontera entre un vehículo que presente un completo paquete de ADAS y uno ca-



**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



tes para la seguridad



La evolución de los ADAS conlleva, como no, la incorporación progresiva de sistemas de inteligencia artificial. Un ejemplo es el proyecto 'Siempre Seguro' de la compañía de transportes ALSA, basado en cámaras inteligentes que emplean 'machine vision' e IA para detectar más de cuarenta tipos de comportamientos de riesgo potenciales de los conductores. Estos datos permiten un seguimiento individualizado, formación específica y asignación de rutas adecuadas, reduciendo la siniestralidad en la flota.



IA QUE 'PIENSA'... Y 'APRENDE'

Para el directivo de Bosch España, "lo que nos permiten los algoritmos de inteligencia artificial es que cada vez podamos interpretar mejor la información. La mezcla de cámara, radar (que funciona bien en cualquier condición atmosférica) y sensor de ultrasonido genera gran cantidad de datos, y ahí es donde entra la inteligencia artificial para ser capaz de hacer una correcta interpretación de la situación. Además, son modelos a los que entrenamos con innumerables situaciones, y gracias a eso son más robustos".

Todos estos avances no ocultan alguna posible amenaza, consecuencia de la sofisticación y generalización de los ADAS, como la ciberseguridad. Para Olalla, "la Unión Europea ya ha definido estándares de ciberseguridad adecuados para que todos los sistemas, sobre todo desde el punto de vista del vehículo conectado, que es el punto más crítico, tengan unos estándares sólidos de seguridad. Todas las partes estamos trabajando duro para controlar los riesgos que se asumirán en un tráfico totalmente conectado".

RESULTADOS EN SEGURIDAD VIAL

Con todo lo anterior, hemos dejado la gran pregunta para el final: ¿cuándo empezaremos a notar descensos significativos en la siniestralidad vial como consecuencia de la generalización de los sistemas ADAS en todo tipo de vehículos? Según el proyecto VIDAS, impulsado por FESVIAL y Bosch, si todos los vehículos equiparan sistemas ADAS se podrían preve-

nir -o mitigar- el 40 % de todos los accidentes de tráfico, el 37 % de todas las lesiones de consideración y el 29 % de todas las muertes relacionadas con los siniestros viales. Un horizonte alentador, pero que, con un parque de vehículos con más de 14 años de antigüedad como el español, no parece cercano. Sin embargo, Ricardo Olalla, de Bosch, prevé resultados visibles a medio plazo: "Con la introducción de la obligatoriedad del paquete de ADAS en los vehículos nuevos en 2024, yo creo que tenemos que empezar a ver esa ola de beneficio en los próximos cinco años".

ADAS contra los errores humanos

Según los expertos, una gran parte de los siniestros de tráfico (entre el 80 y el 90 %) se debe a errores humanos, provocados por las distracciones, la fatiga o el cansancio, los excesos de velocidad, etc. Con los asistentes de conducción, estos riesgos se eliminan o reducen de forma considerable al ser capaces, por ejemplo, de detectar y advertir de la fatiga de la persona que conduce, evitar las salidas del carril, limitar la velocidad a la que podemos circular o activar la frenada de emergencia en situaciones de peligro para evitar atropellos.

El pasado octubre, en el Encuentro Movitec que sobre los ADAS organizaron la Dirección General de Tráfico y FESVIAL, en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Madrid, se ofrecieron algunos datos que muestran su eficacia. Por ejemplo, el dispositivo de 'Detección por somnolencia' podría evitar hasta el

35 % de las distracciones; el 'Mantenimiento de carril' impediría hasta el 25 % de las salidas de vía; la 'Frenada de emergencia' evitaría el 55 % de las colisiones por alcance y el 25 % de los atropellos mortales; el 'Asistente inteligente de velocidad' podría evitar hasta el 35 % de los siniestros por velocidad inadecuada; la 'Detección de marcha atrás' impediría hasta el 32 % de las colisiones por marcha atrás, y, por último, la 'Vigilancia de ángulos muertos' evitaría hasta el 40 % de los atropellos a usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motoristas).

MANTENIMIENTO Y REEQUILIBRADO

Los sistemas ADAS son unos dispositivos electrónicos que, como toda máquina, necesitan cuidado y mantenimiento. En este punto, los talleres juegan un papel decisivo para garantizar que están en perfecto estado y pueden intervenir con seguridad.

Además de los dispositivos propiamente dichos, también incorporan una serie de cámaras y sensores ("sus ojos") que vigilan todo lo que su sucede alrededor del vehículo y que transmiten información fiable para poder advertir al conductor de un peligro inminente o actuar en caso de emergencia. La mayoría de esas cámaras y sensores están situados en el parabrisas del vehículo, por lo que cuando hay que sustituirlo es necesario primero desmontarlos e instalarlos otra vez en el nuevo cristal.

Fuente: DGT



lificado como autónomo? Según la escala de automatización de SAE Internacional, ese punto en el que los sistemas dejan de ser una asistencia al conductor se encuentra en el nivel 3. "Para mí el nivel 3 ya no puede considerarse un ADAS, aunque sea su evolución natural. Pero, aunque tecnológicamente cada vez estamos más cerca del nivel 2++, no creo que debamos correr para dar el salto al nivel 3", explica Olalla.

A corto plazo, el Reglamento General de Seguridad (GSR) de la UE marcará un nuevo hito en julio de 2026, cuando exigirá que todos los vehículos nuevos que se matriculen en la UE

incorporen el Sistema Avanzado de Advertencia de Distracción del Conductor (ADDW) -obligatorio desde julio de 2024 para nuevos modelos-, una tecnología que combate frontalmente el factor concurrente con más incidencia en siniestros mortales en España: las distracciones. "Cada vez tenemos algoritmos más potentes para que la monitorización al conductor sea más completa y fiable, y para que el sistema sea capaz de detectar si una persona está mirando al móvil o no está prestando atención a la carretera. Esta monitorización también puede ser clave en casos de somnolencia, alcohol o drogas".

LlobregatMotor
 ¿Cuántos negocios no han funcionado por no tener una buena campaña de marketing?
Llámanos y te diseñamos una a tu medida.
¡Da a conocer tu empresa
¡ANUNCIATE con nosotros!
619 900 979
info@llobregatmotor.com

assessorenmobilitat S.L.

2 años de garantía
 Servicio de mantenimiento propio
 Scooter de sustitución
 Demostraciones sin compromiso

C/ Girona 11
 08980 Sant Feliu de Llobregat (Barcelona)
www.assessoramentimobilitat.com

Tel. 93 666 55 23
 674 093 912
info@assessorenmobilitat.com

Adheridos a:

Esplugues: nuevo paseo para bicis y peatones



A mediados de marzo comenzaron las obras de un carril bici que conectará Esplugues con la Diagonal de Barcelona –unirá los ejes 7 y 4 del Biciuvia—. Concretamente, el trazado partirá de la calle Sant Mateu, pasado el puente sobre la Ronda de Dalt, hasta el lado mar de la Diagonal de Barcelona (ya existe la conexión por la banda montaña desde

la av. Països Catalans), que permitirá enlazar, por Ca n'Oliверes, con la zona deportiva de la Universitat de Barcelona (UB) y el barrio Pubilla Cases de L'Hospitalet. Además, será una conexión estratégica pedaleable con el futuro Campus Hospital Clínic-UB desde Can Vidalet.

Con una duración prevista de las

obras de 6 meses –abrirá, por tanto, tras el verano–, el paseo tendrá 400 metros de longitud, con un parte peatonal de 2,5 metros de ancho y un carril bici bidireccional en plataforma única de 3 metros de ancho.

La adjudicación, aprobada por el Área Metropolitana (AMB), cuenta con una inversión de 1.725.568,44

Irà de la calle Sant Mateu a la Diagonal de Barcelona, a la altura de la zona deportiva de la UB, y está previsto que se abra después del verano

euros. El tramo correspondiente a Esplugues, de unos 300.000 euros, es financiado en un 70% por el AMB y el 30% restante, por el Ayuntamiento de Esplugues.

AFECTACIONES A LA MOVILIDAD

La obra se desarrolla sin afectaciones al tráfico hasta primeros de mayo. Entre el 1 de mayo y el 16 de septiembre, el ramal de la salida de la Ronda hacia la Diagonal tendrá un carril cortado en ambos sentidos. Además, de forma puntual, dos noches –una en mayo y otra, en septiembre– se cortará el tráfico del ramal de la salida 11.

LA RED PEDALEABLE SE EXTIENDE

El Ayuntamiento de Esplugues y AMB ya trabajan en el proyecto para prolongar el extremo espluguense del nuevo carril Esplugues-Diagonal por el lado mar, desde la calle Sant Mateu hasta la calle Laureà Miró, a la altura de la parada del Tram de Ca n'Oliверes.

Esta futura conexión ciclable es un paso más en la extensión de la red pedaleable en Esplugues. Justamente, a finales de año comenzaron las obras de un carril bici segregado que transcurrirá por toda la avenida Cornellà, desde el término de Cornellà hasta la calle Laureà Miró.

Todos ellos forman parte de la red metropolitana Biciuvia, que conecta los principales polos de atracción metropolitanos mediante vías rápidas y segregadas para facilitar la movilidad sostenible y activa en dos ruedas.

Font: Ajuntament d'Esplugues

L'Hospitalet. La Guàrdia Urbana incorpora vuit noves motocicletes per reforçar la seguretat i modernitzar el servei

La Guàrdia Urbana de L'Hospitalet ha incorporat vuit noves motocicletes per reforçar el servei policial i potenciar la capacitat operativa de la Unitat Motorista, en el marc del procés de modernització i millora dels recursos del cos.

Els nous vehicles, model Honda NT1100, han estat adaptats específicament per a ús policial, incorporant millores tècniques i operatives que permeten optimitzar el treball diari dels agents i incrementar els estàndards de seguretat.

Les motocicletes van arribar el passat 19 de març i durant els darrers dies s'han completat les tasques d'adaptació, especialment pel que fa a la configuració dels sistemes d'il·luminació policial, amb modificacions en la disposició de la lluminaària per millorar la visibilitat i l'eficàcia en actuacions operatives. La renovació substitueix les motocicletes anteriors, que han prestat servei durant onze anys, després d'una llarga etapa de servei intens.

MÉS SEGURETAT, TECNOLOGIA I CAPACITAT OPERATIVA

La incorporació d'aquests nous vehicles suposa un salt qualitatiu en diferents àmbits:

- Millora dels sistemes de seguretat activa i passiva.
- Major capacitat de càrrega, que permet transportar equips de control d'alcoholèmia i drogues, dispositius informàtics, impressores i



tauletes.

- Millor ergonomia i confort, que facilita el treball dels agents durant llargues jornades de servei.
- Adaptació tecnològica que converteix el vehicle en una oficina mòbil per agilitzar les actuacions policials.

La Unitat Motorista, formada actualment per 14 agents, 2 caporals, 1 sergent i 1 subinspector, desenvolupa funcions essencials en la regulació del trànsit, controls preventius, seguretat en esdeveniments, com aquesta setmana a la fira Alimentaria, intervencions ràpides i suport operatiu a altres unitats.

Aquestes noves motocicletes per-

meten reforçar la mobilitat dels agents i millorar la rapidesa de resposta en diferents punts de la ciutat.

UN PAS MÉS EN LA MODERNITZACIÓ DE LA GUÀRDIA URBANA

La renovació de la flota s'emmarca en el procés de modernització de la Guàrdia Urbana de L'Hospitalet.

ENTRE LES PRINCIPALS ACTUACIONS D'AQUEST PROCÉS DESTAQUEN:

- Acord històric amb la plantilla després de més de deu anys de conflicte intern, amb millores en les condicions laborals i salarials.
- Renovació del 100% de la flota de

turismes policials.

- Incorporació de desfibril·ladors a tots els vehicles policials.
- Incorporació d'un cinemòmetre homologat per controlar la velocitat dels patinets elèctrics.
- Incorporació de 60 nous agents des de juny de 2024 i previsió d'una nova convocatòria de 32 agents aquest 2026.
- Integració al sistema europeu d'emergències 112.
- Recuperació de la Unitat d'Intervenció.
- Impuls del projecte de la nova comissaria.
- Implantació d'un nou programari integral de gestió policial, que permet eliminar el paper, automatitzar

processos i millorar l'anàlisi predictiva.

MILLOR SERVEI A LA CIUTADANIA

Amb aquesta nova incorporació de vuit motocicletes, la Guàrdia Urbana continua avançant cap a un model policial més modern, eficient i adaptat a les necessitats actuals de la ciutat.

La millora dels recursos tècnics i operatius permet reforçar la capacitat de prevenció, actuació i proximitat, amb l'objectiu de continuar garantint la seguretat i la convivència a L'Hospitalet.

Font: Ajuntament de L'Hospitalet

Cornellà destina 3,2 milions d'euros a un ambiciós pla de reparació de voreres per millorar l'accessibilitat i afavorir una mobilitat segura



El projecte afecta a més d'una setantena de voreres o trams de voreres i es desenvoluparà en un termini de dos anys

L'Ajuntament de Cornellà de Llobregat ha posat en marxa un ambiciós projecte de millora integral de les voreres de la ciutat: el Pla de Voreres. Després d'una anàlisi exhaustiva de l'estat dels carrers, el consistori ha determinat una llista de voreres/carrers que necessiten actuacions concretes i específiques de diferent magnitud per adequar-les i millorar-les amb l'objectiu de fer-les més accessibles, còmodes i segures.

El Pla de Voreres contempla una

setantena d'actuacions a voreres de tots els barris de Cornellà. Cada actuació té un nivell d'intervenció específic d'acord amb la seva superfície i necessitat. Entre les intervencions més habituals destaquen: renovació de paviments deteriorats, ampliació de superfície, eliminació de barreres arquitectòniques o millora d'espais verds, entre d'altres.

El projecte, iniciat recentment, té un pressupost de 3.200.000 euros i està previst que es desen-

volupi en dos anys. Ja s'han fet actuacions en trams de l'avinguda de Salvador Allende, una part del carrer de Joan Fernández, al carrer del Rosselló, i també s'han fet actuacions de millora en una rampa del carrer de Josep Cuxart. Les previstes pròximament són: els carrers de la Verge de Montserrat (en el tram fins a la passarel·la del riu), de Mateu Oliua, de la Terra Alta i de l'Anoia, alguns trams de les avingudes del Baix Llobregat i de Salvador

Allende, així com la carretera d'Esplugues i de l'Hospitalet, i la plaça de Can Suris.

Més d'un terç del pressupost municipal es destina al manteniment de l'espai públic

El Pla de Voreres forma part de les inversions previstes aquest 2026 en matèria de manteniment de l'espai públic per evitar la seva degradació i actuar de forma transversal. Entre elles, destaca també la inversió de 720.000 euros en un Pla d'Il·luminació que

permetrà millorar la il·luminació en carrers poc transitats per augmentar-hi la sensació de seguretat. També es donarà impuls al Pla d'Ombres, amb la col·locació de nous tendals per afavorir l'ombra en diferents espais.

Aquests projectes, juntament amb altres com el Pam a Pam (petites actuacions exprés als carrers), se sumen al pressupost municipal destinat al manteniment, conservació, protecció i neteja de l'espai públic, de més de 34 milions d'euros per a aquest any, amb l'objectiu prioritari de tenir espais públics amb uns estàndards de qualitat adequats per afavorir la convivència, reforçar la seguretat i millorar el benestar de les persones.

Font: Ajuntament de Cornellà.

L'informe "Anàlisi de l'accidentalitat amb víctimes" elaborat per la Policia Local de l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat presenta les dades de sinistralitat viària corresponents a l'any 2025.

Durant aquest període, el municipi va registrar un total de 288 accidents amb víctimes, una xifra que suposa un augment respecte a l'any 2024 (261 accidents), però que es manté per sota dels registres del 2023 (305 accidents). La dada més positiva és l'absència total de víctimes mortals; a més, només 4 accidents van ser considerats greus, mentre que la immensa majoria (284) van ser de caràcter lleu.

Aquests sinistres van deixar un ba-

lanç global de 329 víctimes, desglossades en 226 conductors, 53 vianants i 50 passatgers. Analitzant la gravetat de les lesions, només 4 persones van requerir una hospitalització superior a 24 hores, mentre que 230 van necessitar atenció hospitalària d'inferior durada.

Pel que fa a la tipologia, els accidents més freqüents van ser les caigudes a la via o bolcades (78 casos), seguides de les envestides frontolaterals (67), els atropellaments (51) i els encalços (45).

Si observem els vehicles implicats, d'un total de 307 unitats, les motocicletes encapçalen la llista de sinistralitat amb 108 vehicles. Les

segueixen els turismes (61), els vianants (53), els vehicles de mobilitat personal o VMP (27) i els autobusos (21). Dels vianants atropellats, els grups d'edat més vulnerables han estat les persones de 55 a 64 anys i els infants de 0 a 14 anys. Quant als controls d'alcoholèmia, només 4 de les proves van resultar positives.

Finalment, la major part dels accidents van succeir en seccions de la via (168) o dins d'interseccions (120), especialment en cruïlles i rotondes. Destaca també que la gran majoria de sinistres es van produir en condicions òptimes: de dia (191 casos) i amb bon temps (258 casos).

Font: Ajuntament Sant Boi

Sant Boi tanca el 2025 amb zero víctimes mortals



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

Llobregat**Motor**

619 90 09 79



www.llobregatmotor.com

Las 7 diferencias



Sudokus

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

Fácil

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

Difícil

Test de conducir

1.- Conduce su turismo por una carretera convencional que tiene más de un carril para alguno de los sentidos de circulación, ¿a qué velocidad máxima le está permitido circular?

- a.- A 100 kilómetros por hora, en el sentido de circulación que tenga más de un carril.
- b.- A 90 kilómetros por hora, en ambos sentidos.
- c.- A 100 kilómetros por hora en ambos sentidos.



2.- ¿Cree Ud. que el vehículo blanco se ha detenido en el lugar adecuado para cumplir la señal de stop?

- a.- Sí, porque es una zona especialmente acondicionada para tal fin.
- b.- No, porque es una zona reservada a inmobilizaciones por emergencia.
- c.- No, porque se ha detenido en una zona en la que está prohibida la entrada de ve-

hículos.

3.- Para tratar de controlar o reducir una hemorragia por el oído, ¿cree Ud. que es conveniente taponarlo?

- a.- Sí, lo taponaremos porque es el método más eficaz.
- b.- No, lo adecuado es inclinar la cabeza hacia delante para facilitar la salida de la sangre.
- c.- No, lo adecuado es cubrir, sin presionar, el oído con una gasa estéril.

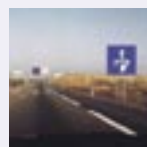


4.- La señal de la fotografía le indica...

- a.- A la izquierda de la calzada, la proximidad de un paso a nivel provisto de barreras o semibarreras.
- b.- A la derecha de la calzada, la proximidad de un paso a nivel provisto de barreras o semibarreras.
- c.- La proximidad de un paso a nivel con o sin barreras.

5.- En vías urbanas de doble sentido de circulación, ¿en qué lado de la calzada podrá estacionar su turismo, si no está prohibido?

- a.- Únicamente en el lado derecho en el sentido de mi marcha.
- b.- A ambos lados de la calzada, pero sólo cuando no se obstaculice la circulación en ambos sentidos.
- c.- A ambos lados de la calzada, en todo caso.



6.- ¿Qué le indica la señal cuadrada de la fotografía?

- a.- La proximidad de un tramo en el que se puede efectuar un cambio de sentido al mismo nivel.
- b.- La proximidad de una salida, a través de la cual se puede efectuar un cambio de sentido al mismo o distinto nivel.
- c.- La proximidad de una salida, a través de la cual se puede efectuar un cambio de sentido a distinto nivel.

7.- Circulando con su turismo en un día de niebla, ¿qué precaución, entre otras, debe tomar?

- a.- Adaptar la velocidad de mi vehículo a la visibilidad de la vía.
- b.- Dejar entre mi vehículo y el que circula delante una distancia mínima de 50 metros.
- c.- No efectuar ninguna maniobra.



8.- Teniendo en cuenta las circunstancias que se observan en la fotografía, ¿qué distancia de seguridad debe guardar entre su turismo y el camión que circula delante?

- a.- 50 metros, como mínimo.
- b.- Un espacio que permita al vehículo que circula detrás de mi turismo adelantarme con seguridad.
- c.- Un espacio que permita detener mi turismo sin colisionar con el camión en caso

de que éste frene bruscamente.

9.- De las siguientes medidas, ¿cuál de ellas cree Ud. que es conveniente aplicar, como norma general, a los heridos en un accidente de circulación?

- a.- Aflojarles las prendas y ropas que puedan oprimir el cuello o las vías respiratorias.
- b.- Darles de beber siempre que lo soliciten.
- c.- Hacerles andar.

10.- En poblado, ¿está permitido usar las advertencias acústicas de su vehículo para advertir al conductor del turismo que circula delante que va a ser adelantado?

- a.- Sí, siempre que sea a intervalos cortos y el sonido emitido no se estridente.
- b.- Sí, salvo prohibición expresa en contrario mediante la correspondiente señal.
- c.- No, porque está prohibido



Solución

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

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

Difícil

Fácil

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

Por qué los pilotos de F1 temen ciertas situaciones más que la velocidad en 2026

Riccardo Ceccarelli explica qué ocurre cuando un piloto se enfrenta a una situación que no puede controlar en pista

El 9 de abril los jefes de equipo de la F1 debatieron con la FIA y el promotor del campeonato qué cambios en las reglas serán necesarios tras los tres primeros Grandes Premios disputados. El accidente en Japón que involucró a Oliver Bearman con Haas ha causado una gran impresión, ya que el británico se estrelló a alta velocidad al encontrarse con Franco Colapinto con el Alpine muy lento, mientras estaba en fase de recarga de energía.

Preguntamos a Riccardo Ceccarelli, mental coach de Formula Medicine, qué efecto le produjo ese accidente debido a la gran diferencia de velocidad.

"He leído una entrevista de Carlos Sainz. El español sostenía que era una alarma que había lanzado con antelación, pero que también a mí me había pasado desapercibida entre tantas cosas que los pilotos han dicho sobre los nuevos reglamentos. Aparte de la cuestión relacionada con las salidas, no había escuchado alarmas sobre la seguridad".

"La sensación era que los pilotos se quejaban de no poder conducir al límite, destacando las frenadas, debido a la recarga de la bate-

ría. Las declaraciones de Sainz cambian la perspectiva tras el accidente de Bearman. Efectivamente, el riesgo existe y debe corregirse: en carrera puede haber una fase con tráfico y, si en medio de la confusión hay un coche que va demasiado lento por la recarga de energía, puede no ser visto por el segundo coche de un tren si el primero se aparta de golpe: el peligro de un accidente grave es altísimo".

"La señal de alarma ha sonado y no puede ignorarse: hoy los pilotos están muy atentos a la seguridad, porque si es cierto que correr en F1 siempre implica un riesgo, también lo es que no están dispuestos a asumir riesgos innecesarios. Las medidas de seguridad de los coches y los circuitos son muy elevadas y la atención de la FIA y de los pilotos siempre ha estado alerta. El tema de la recarga eléctrica no se ha discutido lo suficiente y habrá que hacer algo para evitar que en pista haya diferencias exageradas de velocidad y que un piloto se vea obligado a esquivar hacia un lado para evitar un coche que circula demasiado lento".

La duda es que Bearman no supiera hacia dónde ir para evitar el Alpine de Colapinto...

"Recordemos que este es un problema que se da cuando llueve. Recordemos el grave accidente de Pironi en Hockenheim en 1982, cuando se estrelló contra el monoplaza de Alain Prost porque no lo vio en la nube de agua. Creo que esta es una situación que asusta más a los pilotos: encontrarse de repente con un obstáculo delante y no poder



hacer nada. No hay miedo a correr en mojado, sino el temor de controlar el coche si de repente aparece un vehículo lento delante y no hay tiempo para verlo. Esta es una situación sobre la que ellos no tienen control y es uno de los aspectos que psicológicamente más les puede afectar, porque no pueden contar con sus habilidades".

El tema es interesante y de actualidad, pero ¿un piloto como Bearman, cuando vuelva al coche, dejará un pequeño margen antes de intentar un adelantamiento?

"En el momento en que bajas la visera no puedes ni pensarlo, porque si no te quedas fuera, pero este es el tema fundamental. El piloto es consciente de que puede tener un accidente a alta velocidad, pero una cosa es cometer un error y salirse de la pista y otra muy distinta es encontrarse un obstáculo inesperado. El error se olvida, mientras que puede quedar una huella si el accidente lo sufres sin poder hacer nada. Un piloto nunca deposita su confianza en los demás, porque sabe que sus recursos son mejores. Un conductor hoy no aceptaría nunca cruzar un cruce sin mirar si viene alguien por el otro lado. No es un inconsciente, aunque desafíe la velocidad, porque quiere tener todo bajo control".

Encontrarse de repente con un coche lento por la recarga de la batería, ¿puede hacer perder confianza?

"Creo que sí. Si Oliver volviera a encontrarse en una situación similar a la de Suzuka, podría entrar en un estado de alerta y, por tanto, levantar ligeramente el pie para no repetir el accidente. Revivir esa situación lleva a cierto grado de precaución, aunque la tendencia es borrar cualquier recuerdo cuando se ponen el casco. Es correcto que Sainz actúe como portavoz de los pilotos: más allá de su papel en la GPDA, el español quiere evitar que se compita de forma inconsciente".

"Es un chico muy inteligente y racional y sabrá dar buenos consejos. Como médico,

me sale decir que es mejor tratar los síntomas antes de que la enfermedad se manifieste. Por lo tanto, Carlos pide cambios en las reglas que deben ser bien estudiados".

Pero, ¿la FIA debe escuchar la opinión de los pilotos? En la historia nunca han tenido un papel...

"Sería un grave error que la FIA y los jefes de equipo debatieran cambios en las normas sin escuchar a los pilotos. Evidentemente, siempre hay que filtrar lo que dicen para evitar que arrimen el ascua a su sardina. Pero son todos chicos inteligentes y ya no existe el loco de antes, ese genio y figura dispuesto a asumir riesgos absurdos".

"Estos días estoy trabajando en la rehabilitación de un piloto que compite en moto en el Tourist Trophy de la Isla de Man. Mientras pedaleaba en la bicicleta estática, pude ver un vídeo grabado con su cámara: me explicó con calma y claridad cómo se compite a más de 200 km/h de media pasando entre casas y muros. Conocía cada curva peligrosa y era consciente de los riesgos que asumía. Cometes un error y existe la posibilidad de no contarlo. El coraje es parte del rendimiento, pero te preparas minuciosamente para reducir al mínimo el riesgo, sabiendo que podría ser la última carrera de tu vida".

"Cuando hablas con Emerson Fittipaldi y Jackie Stewart cuentan que uno o dos compañeros por temporada no llegaban al final del campeonato. Sabían que cuando salían de casa podían no volver. Hoy eso sigue ocurriendo con los pilotos del TT, mientras que los de F1, por suerte, ya no viven esa sensación. Una cosa es tener el valor para intentar un adelantamiento por el exterior a 200 km/h: el instinto de supervivencia te llevaría a levantar el pie, pero los pilotos saben que los coches y los circuitos son seguros, por lo que ya no existe la percepción de poder hacerse realmente daño. Y es mejor así...".



APRÈN MÚSICA A LA NOSTRA ESCOLA!

ESCOLA ESPECIALITZADA EN INSTRUMENTS DE VENT METALL I VENT FUSTA

- Sensibilització musical (1 a 5 anys)
- Llenguatge musical infantil, joves i adults
- Música en família (0-3 anys)
- Roda d'instruments
- Classe individual o en parelles d'instrument
- Conjunt instrumental
- Preparació accés al conservatori
- Percussió infantil

...
APRÈN MÚSICA JUGANT!
 CASAL D'ESTIU ARTÍSTIC MUSICAL
 COLONIES D'ESTIU MUSICALS

TOCA EN LES FORMACIONS

LA UNIÓ
 TALLERS MUSICALS

Societat Coral "La Unió"
 fundada l'any 1854

Cornellà Band

MASIA CAN TIREL
 CORNELLÀ DE LLOBREGAT
 Camí de la dextraleta s/n
 sc.launió@launiodecornella.cat
 www.launiodecornella.cat
 934800060

Amb el suport de:

Federació d'Àlternes de Catalunya
 Ajuntament de Cornellà de Llobregat
 Generalitat de Catalunya
 Departament de Cultura

CLASIFICADOS

LlobregatMotor

TRASTEROS
en Sant Boi
de 3 a 10m²
Tel. 631813267

619 900 979 
BUSCO
piso de Alquiler

Se hacen trabajos de Pintura y pequeñas reformas
678 088 803

ROSTISSERIA
EL POLLO CON 1 PATA
Tel. 93 475 34 66
C/ Avenir, 1
"Esquina Ferrocarriles Catalanes"
Cornellà

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

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

PI i MARGALL, 38
SANT FELIU DE LLOBREGAT
• Promoció de 7 Habitatges
• Rehabilitació i Restauració de dos Edificis
• Habitatges de 3 Dormitoris a partir de 78 m²
• Plantas Baixes amb Jardí. Atics amb Terrassa
• Dúplex amb Jardí Privat

sanju des de 1987
rétols
Retolació i vinils
www.san-ju.com

assessorsenmobilitat S.L.

C/ Girona 11
08980 Sant Feliu de Llobregat (Barcelona)
www.assessoramentimobilitat.com
Tel. 93 666 55 23
674 093 912
info@assessorsenmobilitat.com

Para suturar heridas de guerra: hilo quirúrgico, pinzas e ideales.
TUS IDEALES TAMBIÉN CURAN
Independencia
Compromiso
Humanidad

Entra en idealesquecuran.com


699 235 044
www.rilaura.com
Informació:
c. Joana Raspall, 12
Sant Feliu de Llobregat

VENDO
FIAT FIORINO
año 2009
619 900 979




Si apuestas por nosotros saldrás GANANDO
LlobregatMotor
619 90 09 79
www.llobregatmotor.com

Llobregat Motor

visita nuestra web



www.llobregatmotor.com

Para anunciarse: info@llobregatmotor.com

 **619 900 979**  

La Última Curva. Art. 59 30 de marzo de 2026. No fue una bronca



No fue una bronca. Aunque desde fuera lo parezca y aunque a algunos les venga bien reducirlo a eso. No fue una salida de tono ni un momento de tensión puntual. Fue otra cosa. Fue el instante en el que uno deja de intentar sonar correcto y empieza a hablar desde un lugar que no se elige, pero que te cambia para siempre.

Fue el momento en el que, mirándoles a la cara, tuve la sensación de que no estaban entendiendo nada.

No estaban entendiendo que no hablábamos de leyes, ni de procedimientos, ni de encajes jurídicos más o menos discutibles. No hablábamos de si el texto era mejorable o de si el momento era oportuno. Hablábamos de vidas. De vidas reales. De las que no se corrigen con una enmienda ni vuelven en una segunda votación.

Y mientras decía todo eso, no podía evitar que se me viniera a la cabeza algo muy concreto. No era una idea o un argumento. Era una escena.

Una ausencia.

Porque cuando has vivido lo que yo he vivido, cuando sabes lo que es que una decisión en carretera cambie una vida —o varias— para siempre, hay cosas que dejan de ser teóricas. Ya no hablas desde la estadística. Hablas desde el hueco que queda. Desde lo que falta. Desde lo que no vuelve.

Y eso no se puede explicar del todo. Pero se siente. Y pesa.

Por eso pedí algo muy sencillo: empatía. No técnica, ni ideológica, ni estratégica. Empatía. Que por un momento dejaran de ser diputados y fueran personas —que por otra parte es lo que son, que nadie se olvide—. Que se pusieran, aunque fuera unos segundos, en el lugar desde el que yo estaba hablando.

En ese lugar donde una silla vacía no es una metáfora.

Donde una llamada a medianoche no es una escena de película.

Donde un “por una copa no pasa nada” se convierte en algo que no se puede deshacer. Pero mientras hablaba, había algo que se hacía evidente. Algunos escuchaban. Otros simplemente aguantaban. Y unos cuantos estaban allí sin estar realmente. Y eso, cuando vienes de dónde vienes, duele de una forma distinta. No es enfado. Es otra cosa. Es la sensación de estar hablando de algo demasiado serio... en un lugar que no siempre está dispuesto a asumirlo o preparado para escucharlo.

Y ahí es donde empiezas a entender por qué pasan estas cosas.

Porque cuando el dolor entra en una sala institucional, incomoda. Mucho. Rompe el ritmo previsto, descoloca el tono, no encaja bien en el orden del día. Y entonces ocurre algo muy humano, pero también muy peligroso: se vuelve a lo seguro. A lo técnico. A lo discutible. A lo aplazable, y otra vez.

Se habla del procedimiento. Del encaje jurídico.

De si esto debe hacerse por ley o por reglamento.

Todo muy correcto. Todo muy razonable —bueno, quizás no—. Y todo, al mismo tiempo, muy lejos de lo importante.

Porque lo importante era otra cosa.

Era decidir si estamos dispuestos a seguir tolerando una cantidad de alcohol al volante que sabemos que incrementa el riesgo. Era decidir si damos un paso adelante o si seguimos instalados en la comodidad de lo conocido. Era, en el fondo, asumir hasta dónde estamos dispuestos a proteger de verdad.

Y esa decisión —aunque se disfrace de matiz técnico— ya se ha tomado.

Por eso el tono no fue cómodo. Ni pretendía serlo. Hay momentos en los que hablar suave es otra forma de no decir la verdad. Y la verdad, cuando la has vivido, cuando la llevas contigo, no siempre suena bien. Pero es la que es.

Aquí no ha fallado la información. No han fallado los datos.

No ha fallado el conocimiento del problema. Ha fallado la decisión.

Se ha decidido que no era el momento. Que no era la forma. Que no era suficiente. Y mientras tanto, fuera de esa sala, la vida sigue.

Sigue habiendo alguien que piensa que “por una copa no pasa nada”. Sigue habiendo alguien que se pone al volante después.

Y sigue habiendo alguien que no llega. Yo sé lo que significa no llegar.

Y sé lo que significa quedarse.

Quedarse con preguntas.

Con recuerdos.

Con silencios que no se llenan. Por eso no fue una bronca.

Fue una forma de recordarles que lo que hacen importa. Que sus votos no se quedan en un acta. Que bajan a la carretera y se convierten en decisiones reales, en consecuencias que alguien va a tener que vivir. Fue una manera de pedirles que estén a la altura.

No sé si sirvió. No sé si alguien cambió de opinión o si, al menos, se incomodó lo suficiente como para replantearse algo. Pero sí sé que hay un punto en el que ya no vale hablar bien, ni sonar correcto, ni buscar el encaje perfecto.

Hay un punto en el que lo único que queda es decir las cosas como son.

Porque si dejamos de hacerlo, si suavizamos el mensaje, si evitamos incomodar... entonces ellos dejarán de sentirlo.

Y cuando eso pase, cuando ya no haya ni incomodidad ni verdad, entonces si estaremos ante un problema mucho mayor.

No fue una bronca.

Fue lo más cerca que estuve de hacerles sentir, aunque solo fuera durante unos segundos, lo que

significa que algo así te atraviese la vida.

Y al salir de esa sala, con todo ya votado, con todo ya decidido, la sensación fue tan clara como difícil de aceptar:

no estamos a la altura de las circunstancias... pero mucho menos a la altura de las víctimas.

David Landazabal – Vicepresidente de Stop Accidentes, víctima de siniestros viales y autor de La Última Curva



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)**

PI i MARGALL, 38

ST. FELIU DE LLOBREGAT

- Promoció de 7 Habitatges
- Rehabilitació i Restauració de dos Edificis
- Habitatges de 3 Dormitoris a partir de 78 m2
- Plantes Baixes amb Jardí. Àtics amb Terrassa
- Dúplex amb Jardí Privat

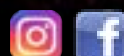


Informació:
c. Joana Raspall, 12
Sant Feliu de Llobregat

699 235 044
www.rilaura.com

sanju des de 1967
rètols

Retolació i vinils



www.san-ju.com



Hennessey presenta el hiperdeportivo Venom F5 con 2.031 caballos de potencia

Tras tres años de desarrollo por fin podemos contemplar cómo luce la versión definitiva del Hennessey Venom F5. Un hiperdeportivo que quizá no interese a la gran mayoría pero que seguramente capte la atención de muchos al escuchar cuál es el registro de velocidad que pretende alcanzar. Porque gracias a los 1.842 CV que genera su estratosférica mecánica, el modelo norteamericano pretende romper la barrera de los 500 km/h de velocidad punta, convirtiéndose así en el deportivo de producción más rápido del planeta.

De momento, Hennessey ya ha confirmado que el 0 a 100 km/h lo realiza en menos de tres segundos y que es capaz de alcanzar los 200 km/h desde parado en menos de cinco segundos. Pero ahí no se detiene porque consigue cifrar los 300 km/h en 8,4 segundos y alcanzar los 500 km/h en 15,5 segundos. Cifras de otro planeta para un vehículo que bien podría haber sido desarrollado desde el nido de la competición, pues entre otros incorpora un volante semicircular, neumáticos Michelin Pilot Cup Sport 2, caja de cambios semiautomática de siete relaciones, carrocería monocasco realizada en fibra de carbono montada sobre un chasis con hasta 52.000 Nm por grado de rigidez torsional...

Este modelo único está construido como símbolo de individualidad, innovación y orgullo americano, el modelo LF a medida se convierte en el Venom F5 más personal, centrado en el piloto, analógico y atractivo hasta la fecha. Louis Florey, apasionado coleccionista y empresario estadounidense, especificó personalmente cada elemento a medida, desde el paquete aerodinámico único hasta la distintiva fibra de carbono expuesta Cocoa Brown. Trabajando con la nueva división de comisión de clientes 'Maverick' de Hennessey, el modelo 1 de 1 marca un nuevo referente para el hipercoche estadounidense y demuestra las capacidades de los diseñadores e ingenieros de clase mundial de la empresa texana.

Con una nueva cuba de fibra de carbono, la comisión combina el



último paquete Evolution de Hennessey con un F5 descapotable en configuración 'Revolution' de circuito estándar. El diseño se basa en la ya exclusiva 'Stealth Series', que muestra la fibra de carbono expuesta fluyendo desde el morro hasta la cola, ensanchándose para envolver la cabina antes de estrecharse de nuevo bajo el alerón trasero de 290 mm de altura. Tiñendo el marrón Coco de fibra de carbono, optando por la brillante pintura River Sand Metallic - el color de un champán intenso - y añadiendo una triple franja en el color de la carrocería, para luego especificar una transmisión manual de seis velocidades con grill, hace que esta sea la F5 más única y compleja hasta la fecha.

Adelantando elementos de carrocería del próximo Venom F5 Evolution, el LF presenta una gran cantidad de revisiones aerodinámicas desde un nuevo splitter delantero, planos de picado remodelados, lentes de guardabarros remodelados, un nuevo portamaquines trasero con spoiler de labio integrado y un alerón trasero significativamente más alto. Combinadas con la nueva suspensión y el nuevo motor V8 Fury biturbo de 6,6 litros de Hennessey con 2.031 CV, las mejoras

aerodinámicas garantizan una estabilidad a alta velocidad en carretera o pista, permitiendo un rendimiento extremo con el techo puesto o desmontado.

En el interior, el LF presenta un monocasco de carbono de nueva generación. La bañera 'XCell_2' de Hennessey mejora la rigidez, la ergonomía del asiento y la geometría de la caja de pedales, con los espacios para los pies repositionados que ofrecen espacio para el tercer pedal y fomentan una posición de conducción más positiva. En la LF se ven pedales de aluminio mecanizados con logotipos Hennessey grabados con láser y trasladados a una nueva configuración montada en el suelo.

El interior está completamente reimaginado con la conexión analógica como principio rector. Una nueva consola central presenta una palanca de cambios con puerta en forma de H, fresada en aluminio macizo. Encima del palanca de cambios se colocan salidas de aire lado a lado, con una 'funda' de llave justo debajo, que recibe la llave F5 como parte del proceso de encendido.

Cada interruptor, palanca y controlador rotatorio ha sido rediseñado con detalles de calidad relojera, incluyendo el equipo de mandos de relleno luminoso, que absorbe la luz ambiental durante el día y brilla suavemente por la noche. Incluso la palanca del freno de mano está mecanizada para ofrecer una sensación de cerrojo, subrayando la obsesiva artesanía en toda la cabina.

La división Maverick, lanzada oficialmente con este encargo, permitirá que un pequeño número de clientes trabajen mano a mano con el equipo de Hennessey para crear construcciones Venom F5 únicas y personales. Desde pintu-



ras personalizadas, nuevos elementos mecánicos y acabados de carbono expuestos, hasta interiores personalizados e incluso carrocerías reinventadas, el programa refleja el compromiso de Hennessey por celebrar la individualidad de sus clientes, manteniéndose fiel al espíritu pionero y la independencia tejana.

Como el F5 más caro y complejo hasta la fecha, el Venom F5 Revolution LF se mantendrá independiente como un encargo 1 de 1. Sin embargo, la filosofía que representa continuará en futuros proyectos de Maverick, cada uno tan audaz, personal e intransigente como los clientes que buscan su propio Sueño Americano.

La Monterey Car Week también supuso el debut público mundial del nuevo coche de producción Venom F5 Revolution Evolution de 2.031 CV. El F5 Evolution es el coche de carretera de combus-

tión interna más potente del mundo y la siguiente generación del Venom F5. Todas las futuras versiones de F5 incluirán mejoras Evolution de serie, mientras que los propietarios de los 32 coches de los clientes ya entregados podrán actualizar su modelo a la especificación Evolution.

Tras un extenso programa de desarrollo, esta nueva generación del Hypercar de América incorpora un conjunto completo de actualizaciones que mejoran el rendimiento general, el manejo y la comodidad. El nuevo 'Venom F5 Evolution' cuenta con mayor potencia y par, aerodinámica actualizada para mejorar la carga aerodinámica, nueva suspensión adaptativa al modo para mejorar el manejo y la calidad de marcha, nuevo interior, además de un sistema de escape touring opcional y asientos touring.

HennesseySpecialVehicles.com

