



www.llobregatmotor.com

# Llobregat Motor

211  
Julio-agosto  
2026



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

# Pagani Utopia Roadster



(mas información en contraportada)

## 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



**VENEZUELA**  
**SUDÁN**  
LÍBANO  
UCRANIA  
R.D. CONGO  
GAZA



Haz un donativo al  
**Fondo de Emergencias** y  
podremos actuar rápidamente  
donde más se necesite



# Mitos

## NIMBUS, 4 cilindros, 1952, 750cc.



En el mundo de las dos ruedas, la marca Nimbus es sinónimo de rareza y exclusividad, ya que a lo largo de su historia (1919-1954) llegó a construir unidades altamente sofisticadas en un número relativamente bajo (apenas superaron los 12.000 ejemplares). El origen lo encontramos en la conocida fábrica danesa de aspiradores Nilfisk, fundada en 1906 por Fisker y Nielsen, quienes decidieron en 1919 probar suerte en el negocio de las motocicletas bajo la marca Nimbus.

A pesar de empezar con otros modelos, la marca finalmente se centró en el que ocupa este reportaje. Una motocicleta muy cómoda y confortable, ideal para uso en sidecar, que se fabricó prácticamente igual hasta 1954. Gracias a las características de

su robusto motor, fue un modelo muy popular entre las fuerzas armadas. De hecho, el ejército danés absorbió casi el 20% de la producción de la firma y quizá esto constituya uno de los motivos por los que la construcción de la Nimbus se mantuviera durante tantos años.

Actualmente, la sociedad Fisker y Nielsen continúa con el negocio de las aspiradoras. Dejaron de fabricar motos en 1954, pero en Dinamarca todavía pueden verse muchas de ellas circulando por las carreteras; de hecho la marca aún mantiene un eficiente servicio de asistencia.

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  
Viladecans .....93 659 40 24  
El Prat de Llobregat ...93 478 72 72  
Guàrdia Civil: .....062  
Creu Roja: .....934 222 222  
(Coordinació d'emergències)

### Altres serveis:

Inf. Meteorològica: .....932 211 600  
TMB: .....933 187 074

### Motoclubs del Baix Llobregat:

Grup Motor Molins: ..936 685 853  
Moto Club Corbera: ..936 501 589  
Moto Club Esplugues: 933 725 616  
Moto Club Gavà: .....936 382 010  
Moto Club Mai hi som tots (St. Esteve Sesrovires): .....937 714 302  
Moto Club Torrelles: .936 890 565

## Agenda



19/07/2026 FCM Campionat de Catalunya de Promovelocitat a Osona  
19/07/2026 FCM Trofeu Català de Supermotard Road a Osona  
20/07/2026 WRC Rally Estonia · 20/07/2026 Moto GP Gran premio Republica Checa  
27/07/2026 Formula E Circuito de Londres · 27/07/2026 FI Gran premio de Belgica  
03/08/2026 WRC Rally Finlandia · 03/08/2026 FI Gran premio de Hungria  
17/08/2026 Moto GP Gran premio de Austria  
24/08/2026 Moto GP Gran premio de Hungria  
31/08/2026 WRC Rally Paraguay · 31/08/2026 FI Gran premio de Países Bajos  
30/08/2026 FCM Campionat de Catalunya de Promovelocitat a Alcarràs  
30/08/2026 FCM Trofeu Català de Supermotard Road a Alcarràs  
05-06/09/2026 FCM Campionat de Catalunya de Velocitat a Albacete  
05/09/2026 FCM Campionat de Catalunya de Velocitat Clàssiques a Albacete  
05/09/2026 FCM Trofeu Català de Mototurisme - Cherokee Rider  
06/09/2026 FCM Copa Catalana de MX-E a Els Tossalets  
7/09/2026 Moto GP Gran premio de Catalunya  
07/09/2026 FI Gran premio de Italia Monza  
12/09/2026 FCM Camp. Cat. d'Enduret a Blancafort  
12/09/2026 FCM Copa Cat. d'Enduro Clàssic a Blancafort 7/06/2026

Si quieren ver el calendario de FI, Moto GP, Rallys y Formula E se lo pueden descargar en [www.llobregatmotor.com](http://www.llobregatmotor.com) en LLM- Febrero 2026

## Parece que fue ayer



**26 de julio de 1946.** Nace en Madrid Emilio de Villota, ex-piloto de Fórmula 1 español. Participó en 14 grandes premios, aunque tan sólo llegó a disputar dos carreras en 1977, puesto que no se clasificó para las restantes.

**3 de julio de 1955.** Se celebró la primera edición de las "24 horas de Montjuic" organizada por la Peña Motorista Barcelona. Los vencedores fueron José María Llovet "Turuta" y Juan Soler Bulto con una Montesa de 125 cc

**29 de julio de 1981.** Nace en Oviedo Fernando Alonso, piloto español de Fórmula 1. Ha ganado dos veces el en 2005 y 2006,

**3 de julio de 1987.** Nace en Heppenheim (Alemania) Sebastián Vettel, piloto de Formula 1. Es el piloto más joven de la historia en ser Campeón del Mundo (2010).

**30 de Julio de 1989.** Nace en Granollers (Barcelona) Aleix Espargaró, piloto de MotoGP. Se proclamó campeón de España de 125cc en 2004 y consiguió su primer podio en el GP Aperol de Cataluña acabando en la tercera posición.

**30 de Julio de 1989.** Nace en Granollers (Barcelona) Aleix Espargaró, piloto de MotoGP. Se proclamó campeón de España de 125cc en 2004 y consiguió su primer podio en el GP Aperol de Cataluña acabando en la tercera posición.

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](http://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](mailto:info@llobregatmotor.com)

Departamento Comercial:

[alberto@llobregatmotor.com](mailto:alberto@llobregatmotor.com)

### Edita

**ARACAT PUBLICIDAD**

08940 Cornellà de Llobregat  
(Barcelona)

Tels. 619 900 979

[alberto@llobregatmotor.com](mailto:alberto@llobregatmotor.com)

Depósito. Legal: B-12127-2012

# Tráfico activa la Operación Verano 2026 para dar cobertura a más de 104 millones de desplazamientos

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha puesto en marcha de forma oficial el dispositivo especial regulatorio para la Operación Verano 2026. Este periodo se consolida históricamente como uno de los intervalos con mayor volumen de movilidad del año en la red viaria española. El objetivo principal de la institución es garantizar que los millones de desplazamientos previstos para la temporada estival se desarrollen bajo las máximas condiciones de seguridad, fluidez y control vial posibles.

Para esta campaña, que abarca de forma global los meses de julio y agosto, las estimaciones macroeconómicas y estadísticas de movilidad de la DGT contemplan una cifra récord: se esperan más de 104 millones de movimientos de largo recorrido por carretera. Esta previsión supone un incremento del 3,7% en comparación con los datos registrados el verano pasado, consolidando una tendencia al alza tras haberse superado por primera vez en la historia reciente la barrera de los 100 millones de desplazamientos en el periodo estival previo.

La distribución demográfica e itinerante de este flujo vehicular se repartirá de manera asimétrica entre ambos meses principales. De acuerdo con los modelos predictivos de Tráfico, se proyectan 49,7 millones de viajes para el mes de julio, mientras que el mes de agosto registrará la mayor carga con un total de 54,5 millones de desplazamientos.

## ESTRUCTURA OPERATIVA DEL DISPOSITIVO: LAS CUATRO GRANDES OPERACIONES

En los últimos años, el comportamiento de los conductores españoles ha consolidado una tendencia hacia los retornos y salidas escalonadas. Ya no se observan únicamente los macrodesplazamientos masivos de antaño en fechas fijas, sino que el tráfico tiende a concentrarse de manera recurrente durante los fines de semana y en los días que marcan el inicio o fin de cada quincena.

Para dar una respuesta eficiente a



esta realidad y contener el tradicional repunte estival de la siniestralidad vial, la DGT ha estructurado la Operación Verano 2026 en torno a cuatro grandes operaciones especiales:

**Primera Operación Especial de Verano: Con inicio el viernes 3 de julio (a partir de las 15:00 horas) y finalización a las 24:00 horas del domingo 5 de julio.** Para este primer fin de semana, Tráfico ha previsto una intensidad circulatoria que superará los 4,8 millones de desplazamientos de largo recorrido, coincidiendo el flujo de quienes comienzan sus vacaciones con los movimientos habituales de fin de semana.

**Operación Especial 1 de Agosto: Fijada desde el viernes 31 de julio hasta el domingo 2 de agosto, regulando el masivo cambio de mes.**

**Operación Especial 15 de Agosto: Planificada desde el viernes 14 hasta el domingo 16 de agosto,** un periodo crítico por la coincidencia de festividades nacionales, desplazamientos a poblaciones rurales y celebraciones patronales.

**Operación Retorno del Verano: Diseñada desde el viernes 28 hasta el lunes 31 de agosto,** enfocada en canalizar el regreso masivo de los vacacionistas hacia los grandes núcleos urbanos.

Además de estas cuatro fases clave, la DGT mantendrá activos dispositivos específicos de regulación durante todos los fines de semana del

verano, junto con los planes tradicionales asociados a la Operación Paso del Estrecho y la Operación Paso de Portugal, diseñados para gestionar el tránsito internacional de vehículos hacia el norte de África y el país vecino.

Novedades Principales y Dispositivo Extraordinario por el Eclipse de Sol

El factor diferencial y más extraordinario de la campaña de este año es la planificación de contingencia orientada a gestionar la movilidad vinculada al eclipse total de Sol del próximo 12 de agosto. Este fenómeno astronómico excepcional despertará un interés masivo, lo que previsiblemente generará importantes movimientos vehiculares hacia los municipios comprendidos dentro de la franja de visualización del 100%. Se anticipan elevadas concentraciones de personas y vehículos en puntos de observación improvisados y miradores en entornos rurales y de montaña.

Aunque el eclipse podrá apreciarse de forma parcial en toda España, la franja de totalidad atravesará una parte muy significativa del territorio nacional: Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco, Navarra, La Rioja, Castilla y León, Comunidad de Madrid, Castilla-La Mancha, Aragón, Cataluña, Comunidad Valenciana y Baleares. La DGT ultima un protocolo de medidas concretas y restricciones específicas para esta jornada que se detallará de manera pública en las próximas semanas.

## ASIMISMO, ESTE PERIODO ESTIVAL CONSOLIDA DOS NOVEDADES REGULATORIAS Y DE ASISTENCIA CIVIL DE GRAN CALADO:

### 1. Consolidación de la Baliza V-16 Conectada

Este es el primer verano en el que entra en vigor la obligación estricta de utilizar la baliza V-16 para presenalar cualquier tipo de incidencia o avería en carretera que obligue a la detención del vehículo. Este dispositivo luminoso geolocalizado sustituye definitivamente a los antiguos triángulos de señalización. Su gran valor radica en la doble advertencia: física (mediante destellos de alta visibilidad) y virtual.

Al activarse, la baliza envía una señal automática en tiempo real a la plataforma DGT 3.0, la cual distribuye de forma inmediata la ubicación exacta del vehículo detenido a los paneles de mensaje variable de las carreteras, a los navegadores GPS y a los sistemas integrados de los vehículos conectados que circulan por la zona. Esta tecnología ha transformado la gestión de emergencias: en 2025 Tráfico registraba una media mensual de 8.600 incidencias en vías interurbanas; hoy en día, gracias a la conectividad de la V-16, se reportan y gestionan más de 69.000 incidencias al mes.

### 2. El Teléfono 018: Asistencia Integral a las Víctimas de Tráfico

En funcionamiento desde el pasado mes de abril, el 018 se estrena este verano como el canal oficial, gratuito y confidencial de atención y orientación para personas que sufran directa o indirectamente un siniestro de tráfico en España. No se trata de un teléfono de emergencias médicas o policiales para el momento del accidente, sino de un servicio post-siniestro operativo los 365 días del año (de 8:00 a 21:00 horas).

A través del 018, las víctimas, familiares y allegados pueden recibir asesoramiento personalizado en aspectos psicológicos, legales, sociales y médicos. El servicio cuenta con accesibilidad para personas con discapacidad y se

presta en más de 50 idiomas. Se puede contactar llamando al 018, vía WhatsApp (645 713 823), por correo electrónico (victimastrafico@dgt.es) o mediante el formulario de la web corporativa.

Características de la Movilidad Estival y Campañas de Vigilancia

El comportamiento del tráfico en época veraniega difiere sustancialmente del resto del año. Junto con el aumento de los trayectos de larga distancia en días laborables, se observa un notable incremento del tráfico en vías secundarias y carreteras convencionales. Estas carreteras registran más desplazamientos de corto recorrido, viajes nocturnos y una presencia significativamente mayor de colectivos vulnerables, como ciclistas y peatones. Además, proliferan las actividades deportivas que ocupan la calzada y los desplazamientos motivados por el ocio local.

Para paliar estos riesgos y contener la siniestralidad en los puntos negros habituales, la DGT desplegará intensas campañas específicas de vigilancia y control a lo largo de julio y agosto, centradas en tres ejes fundamentales:

**Control de velocidad:** Incremento de radares móviles y fijos en tramos críticos.

**Consumo de alcohol y drogas:** Multiplicación de los controles preventivos a cualquier hora del día.

**Vigilancia de motocicletas:** Campañas selectivas enfocadas en este colectivo durante los fines de semana.

La DGT recuerda que la prudencia, el descanso y el respeto estricto a las normas de circulación son las únicas herramientas efectivas para evitar tragedias al volante. Se recomienda encarecidamente a todos los conductores planificar el viaje con antelación utilizando las rutas más seguras, e informarse sobre el estado del tráfico en tiempo real a través del teléfono 011, los boletines oficiales de radio y televisión, las redes sociales de la institución o su portal web oficial (dgt.es).

Fuente: DGT



## 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**

# El Tribunal Supremo confirma que un patinete eléctrico de 45 km/h y 1.900 W puede ser un ciclomotor y exigir permiso de conducción

La apariencia no determina la categoría legal de un vehículo. El Tribunal Supremo ha confirmado que un dispositivo eléctrico con forma de patinete, pero capaz de alcanzar 45 km/h y con una potencia de 1.900 W, no puede considerarse un vehículo de movilidad personal, sino un ciclomotor.

## NO TODO LO QUE PARECE UN PATINETE ELÉCTRICO LO ES A EFECTOS LEGALES.

El Tribunal Supremo ha confirmado la condena por un delito contra la seguridad vial a un conductor que circulaba por Barcelona con un vehículo eléctrico de 1.900 W de potencia y capaz de alcanzar una velocidad máxima de 45 km/h sin disponer de permiso de conducción.

La resolución, la sentencia 944/2025 de la Sala Penal, recuerda que la clasificación de un vehículo no depende de su aspecto exterior ni de cómo se comercialice, sino de sus características técnicas reales.

En el caso analizado, el dispositivo tenía apariencia de patinete eléctrico, pero superaba ampliamente los límites establecidos para los vehículos de movilidad personal, VMP. Por esa razón, el Supremo considera que encaja en la cate-

goría de ciclomotor y que su conducción requería la correspondiente autorización administrativa.

La condena impuesta fue de doce meses de multa, con una cuota diaria de seis euros, lo que supone un total de 2.160 euros.

## QUÉ DIFERENCIA A UN VMP DE UN CICLOMOTOR

La normativa define los vehículos de movilidad personal como vehículos de una o más ruedas, de una sola plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos, cuya velocidad máxima por diseño se sitúa entre 6 y 25 km/h.

Por tanto, un patinete que pueda alcanzar más de 25 km/h deja de ajustarse a la definición de VMP. Pero eso no significa que cualquier vehículo que rebase por poco ese límite pase automáticamente a ser un ciclomotor: habrá que analizar sus características técnicas, su velocidad por construcción, potencia, configuración y posible encaje en las categorías de homologación aplicables.

En el supuesto resuelto por el Supremo, la velocidad máxima de 45 km/h y la potencia de 1.900 W fueron elementos determinantes para calificar el vehículo como ciclomotor de categoría L1e-B.



La definición oficial de VMP fija una velocidad máxima por diseño de entre 6 y 25 km/h; la DGT también recuerda que los VMP comercializados desde enero de 2024 deben estar certificados y que los anteriores podrán circular hasta el 22 de enero de 2027.

La consecuencia no es solo administrativa

La diferencia es relevante. Un VMP no exige permiso de conducción, aunque debe cumplir las normas específicas de circulación, las or-

denanzas municipales y los requisitos técnicos establecidos por la DGT.

Un ciclomotor, en cambio, requiere una autorización para conducirlo —como el permiso AM o un permiso superior que habilite para ello— y está sujeto a las obligaciones que correspondan a esa categoría de vehículo.

## ATENCIÓN A LAS MODIFICACIONES

El caso vuelve a poner el foco sobre los patinetes manipulados o modificados para aumentar su velocidad o potencia. Alterar el controlador, eliminar el limitador de velocidad o utilizar vehículos comercializados para circular a 40 o 45 km/h puede cambiar por completo su consideración jurídica.

La recomendación para los usuarios es clara: antes de comprar o utilizar un patinete eléctrico conviene revisar su ficha técnica, la velocidad máxima por diseño, el certificado del vehículo y su inclusión en el listado de VMP certificados por la DGT.

Un vehículo diseñado para superar los 25 km/h no debe utilizarse como si fuera un patinete conven-

cional. Más allá del riesgo para quien lo conduce y para el resto de usuarios de la vía, las consecuencias pueden ser administrativas, civiles y, en determinados casos, penales.

La DGT recuerda además que los VMP comercializados desde el 22 de enero de 2024 deben estar certificados, mientras que los adquiridos antes de esa fecha podrán circular hasta el 22 de enero de 2027 aunque no dispongan de certificado.

La sentencia subraya que circular sin el permiso exigido no es una simple infracción administrativa cuando el vehículo tiene realmente la consideración de ciclomotor. Puede constituir un delito contra la seguridad vial.

La definición oficial de VMP fija una velocidad máxima por diseño de entre 6 y 25 km/h; la DGT también recuerda que los VMP comercializados desde enero de 2024 deben estar certificados y que los anteriores podrán circular hasta el 22 de enero de 2027.

Fuente : infoVIAL





**PiRètols**  
Retolació i impressió digital  
[www.piretols.es](http://www.piretols.es)



**747 41 30 72**

# Interior actualiza el Reglamento General de Circulación para mejorar la protección de los usuarios vulnerables de la vía

La nueva norma se adapta al cambio de visión de la movilidad que ha tenido lugar en los últimos 20 años, en los que se ha pasado de un enfoque centrado en la carretera y en el vehículo a otro que lo hace en las personas y los entornos urbanos.

**Usuarios de vehículos de movilidad personal: edad mínima 15 años y obligatorio uso de casco de protección y chaleco reflectante por la noche o con baja visibilidad.**

**Riders que se desplacen en VMP, bicicleta, ciclomotor o motocicleta: siempre casco y chaleco reflectante.**

**Motoristas: Uso obligatorio de guantes en vías interurbanas y calzado cerrado en todo tipo de vías y el casco debe estar homologado, no solo certificado.**

Se regulan los carriles de emergencia y, cuando la circulación quede dificultada a causa de la nieve, queda prohibido adelantar y se circulará únicamente por el carril de la derecha.

También se incluyen otras normas relativas a vías interurbanas y se incluye un nuevo Título VI con normas de circulación específica en zonas urbanas.

El Consejo de Ministros ha aprobado una modificación del Regla-



mento General de Circulación cuyo objetivo es mejorar la protección de los usuarios vulnerables de la vía, concepto en el que están englobados peatones, ciclistas, motociclistas y conductores de vehículos de movilidad personal.

El objetivo de la reforma es adaptar el reglamento al cambio de visión de la movilidad que se ha producido en los últimos veinte

años, en los que se ha pasado de un enfoque centrado en la carretera y en el vehículo a otro que lo hace en las personas y los entornos urbanos.

Por ello, por primera vez la norma recoge una definición de “usuario vulnerable de la vía”, aquel que, por razón del medio de desplazamiento que utiliza o por las características físicas del grupo de edad al que pertenece, tiene un

mayor riesgo de sufrir lesiones en caso de accidente de tráfico o que éstas sean de mayor gravedad. El Reglamento General de Circulación incluye gracias a la reforma un nuevo Título VI que incluye normas de circulación específicas en zonas urbanas.

Esta reforma busca también el alineamiento con algunos de los objetivos de desarrollo sostenible de la Agenda 2030, aprobada por

la ONU en el año 2015, como la mejora de la salud y el bienestar de las personas, la apuesta por una energía asequible y no contaminante, la búsqueda de unas ciudades y comunidades más sostenibles y la acción por el clima, entre otros.

## PRINCIPALES CAMBIOS

Los principales cambios introducidos en el Reglamento de Circulan se agrupan en seis grandes bloques:

## ENTRADA EN VIGOR

El real decreto aprobado este martes por el Consejo de Ministros entrará en vigor el día 1 de octubre de 2026, excepto los artículos referidos al alumbrado obligatorio para VMP y al casco homologado para usuarios de motocicletas que lo harán el 1 de octubre de 2027.

Por su parte, el artículo relativo a la obligación de guantes de protección homologados se hará efectivo cuando entre en vigor la orden ministerial que regule sus especificaciones técnicas; mientras tanto, se utilizarán guantes de protección de las mismas características de los que se usan en la actualidad.

Fuente : DGT

assessorsenmobilitat 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@assessorsenmobilitat.com

Adheridos a:

Hasta siempre Julian. DEP

TRASTEROS  
SANT BOI

ESPACIO PARA LO QUE REALMENTE IMPORTA

Riera Fonollar, 26

SEGURIDAD  
24/7

ESPACIOS DE  
TODOS LOS  
TAMAÑOS

ACCESO FÁCIL  
Y CÓMODO

FLEXIBILIDAD  
QUE SE ADAPTA  
A TI

TENEMOS TRASTEROS  
GRANDES PARA  
PROFESIONALES  
con fácil acceso para  
carga y descarga.

TRASTEROS PEQUEÑOS  
DE USO DOMÉSTICO  
ideales para guardar lo que  
más te importa.

TELÉFONO GRATUITO:  
900 680 660

644 734 418

trasterossantboi.com

# L'AMB i l'ajuntament del Prat milloren el servei de bus metropolità al Prat de Llobregat amb una nova línia i amb modificacions en cinc línies més



L'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i l'Ajuntament del Prat milloren el servei de Bus Metropolità al Prat de Llobregat amb una nova línia i modificacions de recorregut per ampliar la cobertura en cinc línies més. Concretament, a partir de l'1 de juliol entra en funcionament la línia de Bus Metropolità L22, que connectarà el municipi amb l'Hospital de Bellvitge. També es modifiquen els recorreguts de les línies PR1, PR2, PR3, L20 i L78 per donar resposta a la demanda i a les noves necessitats de mobilitat.

"Seguim creant una xarxa de Bus Metropolità més propera i adaptada a les necessitats dels ciutadans i ciutadanes. Amb aquestes actuacions, l'AMB reforça la connectivitat del Prat de Llobregat amb equipaments estratègics com l'Hospital de Bellvitge, amplia la cobertura territorial de la xarxa de bus i adapta els serveis a l'evolució urbanística i a les necessitats actuals de mobilitat dels veïns i veïnes del municipi", exposa el director de Mobilitat, Transport i Sostenibilitat de l'AMB, Joan Maria Bigas.

En aquest sentit, el tinent d'alcaldia de l'Àrea d'Acció Institucional,

Projectes Urbans i Mobilitat, Juan Pedro Pérez, ha afirmat que la línia L22 "és una autobús que ens porta directament a consultes externes, a urgències i a la facultat de medicina. Cal ressaltar que gràcies a la gestió política, funcionarà matí i tarda perquè sabem que les visites mèdiques es fan al llarg del dia. A l'Ajuntament del Prat tenim clar que l'accés a la sanitat i a l'educació és un dret universal, i que la mobilitat és un dret essencial. La resta de línies, tot i que acabin en altres municipis, també actuen com a autèntiques línies internes i afavoreixen la intermodalitat dins la ciutat. Continuem treballant per una mobilitat urbana eficient, sostenible i segura".

## NOVA LÍNIA L22: CONNEXIÓ DIRECTA AMB L'HOSPITAL DE BELLVITGE

La principal novetat és la posada en servei de la línia de Bus Metropolità L22, que connectarà el Prat de Llobregat amb l'Hospital de Bellvitge, centre hospitalari de referència del municipi. Després d'una prova pilot els anys 2023 i 2024, es posa en marxa de nou aquesta línia per donar cobertura a la demanda d'accés a l'hospital

de referència de la ciutat del Prat. En aquesta nova etapa, funcionarà de dilluns a divendres feiners durant tot l'any, entre les 7.00 h i les 21.00 h, amb una freqüència de pas d'una hora. Des d'allà circularà per l'avinguda de la Verge de Montserrat i l'avinguda del Remolar fins a l'estació de Rodalies, i sortirà del municipi per l'avinguda de Josep Anselm Clavé. Un cop travessat el riu, pararà a les cotxeres de TMB i a l'Hospital Oncològic, i finalitzarà el recorregut a l'accés principal i

**L'organisme metropolità i l'ens local posen en marxa la línia L22, que connecta el municipi amb l'Hospital de Bellvitge, i modifica les línies PR1, PR2, PR3, L20 i L78, per donar resposta a la demanda i les noves necessitats de mobilitat**

al servei d'urgències de l'Hospital de Bellvitge.

La L22 complementa el servei que ja ofereix la línia de Bus Metropolità L20, que connecta altres zones del municipi i que passa únicament per l'entrada principal de l'hospital.

## NOUS RECORREGUTS DE LES LÍNIES PR1, PR2, PR3, L20 I L78, PER AMPLIAR LA COBERTURA AL CENTRE DEL MUNICIPI

D'altra banda, les línies urbanes

PR1, PR2 i PR3, així com la línia metropolitana L20, modificaran el seu recorregut pel centre del Prat, de manera que deixaran de circular per carrers estrets com ara Joan Maragall i Enric Borràs i ho faran per avingudes i carrers més grans com ara Josep Anselm Clavé, les Moreres i lo Gaiter del Llobregat. D'aquesta manera, es permet ampliar la cobertura del servei i acostar-lo a diferents equipaments de la ciutat com el Centre Cívic Palmira Domènech, l'Escola d'Oficis i l'Escola d'Idiomes, els instituts Illa dels Banyols i Salvador Dalí o el nou edifici municipal de Serveis a les Persones, entre altres.

L'AMB també ha millorat el recorregut de la línia de Bus Metropolità L78, que connecta el Prat de Llobregat amb Sant Boi de Llobregat: l'ha modificat per ampliar la cobertura del servei i donar resposta al creixement urbanístic del municipi. Amb el nou itinerari, la línia L78 arribarà als barris de l'Eixample Sud i la Barceloneta, i així millorarà l'accessibilitat al transport públic per als residents d'aquestes zones, que connectaran directament amb l'Estació de Rodalies i Metro.

Font: AMB



## 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

# L'Hospitalet. La Guàrdia Urbana de L'Hospitalet requisa 373 patinets elèctrics en cinc mesos, més que en tot l'any passat



**La incorporació d'un cinemòmetre homologat, els controls intensius i les sancions de 500 euros als patinets manipulats reforcen la lluita contra les infraccions i els delictes comesos amb vehicles de mobilitat personal**

La Guàrdia Urbana de L'Hospitalet ha requisat 373 patinets elèctrics entre l'1 de gener i el 26 de maig de 2026, un total que ja supera els 340 vehicles retirats de la circulació durant tot l'any 2025.

Aquest increment respon a la intensificació dels controls que la Guàrdia Urbana està desenvolupant conjuntament amb els Mossos d'Esquadra arreu de la ciutat, així com a la incorporació, a finals del passat mes de gener, d'un cinemòmetre homologat específic per mesurar la velocitat dels vehicles de mobilitat personal (VMP).

Aquesta eina permet verificar amb precisió quins patinets s'han manipulat per superar la velocitat màxima autoritzada de 25 km/h i actuar administrativament amb totes les garanties jurídiques. Des de la seva posada en funcionament, els agents han detectat casos especialment greus, amb vehicles que circulaven a veloci-

tats molt superiors a les permeses, arribant fins i tot als 114 km/h i 133,5 km/h.

La Guàrdia Urbana recorda que els patinets manipulats que excedeixen els 25 km/h són requisats i traslladats al dipòsit municipal. A més, els seus conductors s'enfronten a una sanció administrativa de 500 euros prevista per a aquest tipus d'infracció. També es retiren de la circulació aquells vehicles que no disposen de l'assegurança de responsabilitat civil obligatòria o que incompleixen la normativa vigent.

## SEGURETAT VIÀRIA I PREVENCIÓ DEL DELICTE

Els controls sobre els vehicles de mobilitat personal tenen un doble objectiu. D'una banda, millorar la seguretat viària i reduir el risc d'accidents. De l'altra, prevenir conductes delictives vinculades a l'ús d'aquests vehicles.

Segons les dades policials, actualment més de la meitat dels robatoris amb violència que es produeixen a la ciutat es cometen utilitzant un patinet elèctric com a mitjà de fugida. Aquesta realitat ha convertit els controls sobre els VMP en una eina estratègica dins dels dispositius de seguretat ciutadana, com el pla Kanpai, desplegat a L'Hospitalet.

En aquest context, la Guàrdia Urbana i els Mossos d'Esquadra han ampliat les seves actuacions incorporant la inspecció de botigues de venda i reparació de patinets elèctrics dins dels dispositius Kanpai i Nautilus. L'objectiu és comprovar la procedència dels vehicles, detectar possibles patinets sostrets, verificar el compli-

ment de la normativa i evitar la comercialització o manipulació il·legal de vehicles que superin les limitacions de velocitat establertes per la legislació vigent.

La Guàrdia Urbana i els Mossos d'Esquadra mantenen una coordinació permanent per detectar vehicles irregulars, identificar conductors infractors i reforçar la presència policial als punts de més incidència.

## COMPROMÍS AMB UNA MOBILITAT SEGURA I RESPONSABLE

L'Ajuntament de L'Hospitalet i la Guàrdia Urbana reiteren el seu compromís amb una mobilitat segura, cívica i responsable i recorden que els vehicles de mobilitat personal han de complir estrictament la normativa vigent.

La manipulació dels sistemes que limiten la velocitat màxima dels patinets constitueix una infracció greu que comporta la retirada immediata del vehicle, el seu trasllat al dipòsit municipal i una sanció econòmica de 500 euros.

Els controls continuaran intensificant-se durant els pròxims mesos amb l'objectiu de protegir els viants, millorar la convivència a l'espai públic i retirar de la circulació aquells vehicles que representen un risc per a la seguretat ciutadana.

La Guàrdia Urbana mantindrà aquesta línia d'actuació tant als carrers com als establiments vinculats als vehicles de mobilitat personal per garantir el compliment de la normativa, reforçar la seguretat viària i dificultar l'activitat delictiva associada a aquests vehicles.

**Font: Ajuntament de L'Hospitalet**

## Cornellà. La Guàrdia Urbana de Cornellà intervé un patinet trucat per anar a 139 km/h i en denuncia el conductor

La Guàrdia Urbana de Cornellà va denunciar el dilluns 25 de maig al vespre el conductor d'un patinet elèctric que l'havia trucat per arribar a 139 km/h, i que tampoc tenia permís per conduir-lo, entre altres infraccions.

El patinet va ser detectat excedint la velocitat permesa per una patrulla dels Mossos d'Esquadra a la cantonada entre l'avinguda de la República Argentina i l'avinguda de Sant Ildefons, la qual ho va comunicar a la Guàrdia Urbana. Amb el dinamòmetre de què disposa des d'aquest any la policia local de Cornellà es va comprovar que el vehicle podia assolir els

139,4 km/h. El patinet trucat va ser intervingut i el conductor va ser denunciat per conduir un vehicle a motor sense haver tingut mai el permís de conduir, per no tenir assegurança en vigor, ni tenir certificat de la Direcció General de Trànsit per al vehicle.

Des de la posada en servei del dinamòmetre, el mes de febrer passat, un total de 143 vehicles de característiques semblants han estat immobilitzats i traslladats al dipòsit municipal. La Guàrdia Urbana de Cornellà ha estat un dels primers cossos de Catalunya en incorporar aquesta tecnologia, que permet identificar la manipulació

il·legal dels sistemes de velocitat dels Vehicles de Mobilitat Personal (VMP) com els patinets a motor.

El dinamòmetre s'utilitza com a reforç dels controls específics que la Guàrdia Urbana realitza, tant des del punt de vista preventiu com sancionador, dins de les polítiques municipals de seguretat viària i de protecció de les persones. Durant 2025, va imposar un total de 935 sancions a patinets per infringir l'Ordenança Municipal de Circulació de Vehicles i Vianants, i de gener a maig de 2026 ja s'han imposat 361 sancions.

**Font: Ajuntament de Cornellà**





# La revolució elèctrica ja circula pel Baix Llobregat

**La renovació de la flota de Bus Metropolità, l'expansió de l'AMBici i de la xarxa metropolitana d'electrolineres consoliden l'aposta de l'AMB per una mobilitat més neta i eficient**

Un autobús elèctric surt de les cotxeres després de l'alba, preparat per a traslladar centenars de persones al llarg del dia, apropant-les al seu destí. Una hora després, a Cornellà, una estudiant agafa una bicicleta de l'AMBici per arribar a l'estació. Més tard, un home fa un cafè a Gavà mentre revisa els titulars del dia i recarrega el seu vehicle en una electro-linera metropolitana. Tot això són gestos quotidians que, per separat, poden semblar anecdòtics: junts, però, expliquen una de les transformacions més importants que s'està produint en els últims anys a la metròpolis de Barcelona: l'avenç imparable de la mobilitat elèctrica.

L'aposta per un model de transport més net, eficient i sostenible ja és una realitat als municipis metropolitans. I el Baix Llobregat n'és un dels exemples. La mobilitat elèctrica contribueix a reduir la contaminació, a millorar la salut i a avançar cap a ciutats més acollidores i menys sorolloses.

En aquest sentit, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) s'ha posicionat com un referent a Catalunya i Espanya en l'impuls de la mobilitat elèctrica.

***Més de quatre-cents autobusos de zero emissions ja presten servei per la metròpolis de Barcelona, i l'objectiu és arribar als 473 vehicles elèctrics o d'hidrogen l'any vinent***

ca, promovent la renovació de la flota de Bus Metropolità i la creació d'una xarxa cada cop més extensa de punts de recàrrega i impulsant nous serveis de mobilitat elèctrica compartida, entre altres accions.

**El transport públic es posa al dia: l'electrificació de la flota**

La renovació de la flota de Bus Metropolità s'ha convertit en una de les principals palanques de la transformació de la mobilitat a la metròpolis de Barcelona. En els darrers tres anys, l'AMB hi ha incorporat 325 nous autobusos a la flota de gestió indirecta, i preveu sumar-n'hi 177 més abans de la primavera del 2027. En total,

més de cinc-cents nous vehicles que permetran continuar avançant cap a un model de transport públic més eficient, confortable i respectuós amb el medi ambient.

L'aposta per l'electrificació és un dels eixos d'aquesta renovació. Dels nous autobusos incorporats fins ara, 104 són completament elèctrics, una xifra que augmentarà amb l'arribada de 51 vehicles més durant els dos anys vinents. Això permetrà sumar 155 nous autobusos elèctrics en només quatre anys.

L'impacte d'aquesta transformació és especialment rellevant en termes ambientals: els nous autobusos sostenibles de tecnologia híbrida redueixen fins a un 80 % les emissions contaminants respecte dels vehicles que substitueixen i, en el cas dels models totalment elèctrics, les emissions són nul·les.

Actualment, la xarxa sencera de Bus Metropolità, sumant gestió directa i indirecta compta amb 2.101 autobusos, més del 80 % dels quals ja són sostenibles. D'aquests, 408 són vehicles de zero emissions, entre elèctrics i d'hidrogen. Les

## AMBici i electrolineres: una xarxa en creixement



**AMBICI**  
**+ de 24.000**  
 persones usuàries actives  
**2 milions**  
 de viatges durant el 2025  
**2.600**  
 bicicletes disponibles  
**236**  
 estacions en servei



**ELECTROLINERES**  
**81**  
 electrolineres metropolitanes  
**33**  
 municipis connectats a la xarxa  
**15.000**  
 recàrregues mensuals  
**100**  
 electrolineres previstes durant el mandat



## Bus Metropolità: el canvi en xifres



### BUS METROPOLITÀ

**2.101**

vehICLES que conformen la flota de Bus Metropolità

**325**

nous autobusos incorporats en els darrers tres anys a la flota de gestió indirecta

**104**

nous autobusos 100 % elèctrics ja en servei a la flota de gestió indirecta

**408**

vehICLES de zero emissions actualment (elèctrics i d'hidrogen)

**473**

vehICLES de zero emissions previstos per al 2027

● Autobusos elèctrics que operen a Sant Boi de Llobregat

previsions de l'AMB apunten que durant el 2027 gairebé el 90 % de la flota serà sostenible i que els vehicles de zero emissions arribaran als 473.

La transformació també s'estén al transport turístic: més de dos terços dels 103 autobusos turístics que circulen per la metròpolis de Barcelona ja són elèctrics o híbrids. Més enllà de les xifres, aquesta renovació té una incidència directa en el dia a dia de la ciutadania de la comarca i del conjunt de l'àrea metropolitana: uns autobusos menys contaminants i més silenciosos contribueixen a millorar la qualitat de l'aire, reduir el soroll urbà i oferir un transport públic més confortable per a les persones usuàries.

### El Baix Llobregat pedala: tres anys d'AMBici

La bicicleta és una altra de les grans protagonistes de la nova mobilitat al Baix Llobregat, on una dotzena de municipis de la comarca formen part de la xarxa de l'AMBici, el servei de bicicleta pública metropolitana. De titularitat de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i gestionat per TMB, el sistema de bici compartida ja supera les 24.000 persones usuàries actives tres anys després de la seva posada en marxa.

Amb 2.600 bicicletes i 236 estacions, l'AMBici va registrar més de dos milions de viatges el 2025 —un 27 % més que l'any anterior—, amb prop de sis mil desplaçaments diaris. Una part important d'aquests recorreguts tenen lloc als municipis del Baix Llobregat, on cada vegada més persones utilitzen la bicicleta per a ar-

ribar a altres barris o poblacions veïnes o per a desplaçar-se fins a estacions de tren, per exemple.

Per donar resposta a aquesta demanda, l'AMB ha reforçat àmpliament el servei: l'horari d'aquest ha passat a ser de les 5 a les 2 de la matinada tots els dies de l'any. També s'ha creat un nou abonament flexible —d'un, dos o tres dies— amb l'objectiu d'arribar a persones usuàries ocasionals i visitants.

El vicepresident de Mobilitat, Transport i Sostenibilitat de l'AMB, Carlos Cordon, ha celebrat les bones dades del servei: «Reflecteixen que la bici segueix guanyant adeptes com a mitjà de transport habitual». A més, Cordon ha explicat que l'AMB preveu en aquest 2026 «continuar ampliant i millorant el servei AMBici, tant en cobertura territorial, als municipis on ja existeix, com en qualitat i capacitat d'anàlisi per a millorar la planificació de la mobilitat ciclista».

La implantació del servei ha comptat amb 7,7 milions d'euros dels fons Next Generation de la Unió Europea.

### Sense recàrrega no hi ha electrificació: la xarxa d'electrolineres

L'èxit de la mobilitat elèctrica no depèn només dels vehicles: també necessita una infraestructura de recàrrega àmplia, accessible i fiable. Amb aquest objectiu, l'Àrea Metropolitana de Barcelona ha desplegat una de les xarxes públiques d'electrolineres més extenses del sud d'Europa i ha esdevingut un dels territoris de referència en aquest àmbit. En pocs

anys, la xarxa metropolitana ha passat de 10 a 81 electrolineres distribuïdes entre 33 localitats: moltes, del Baix Llobregat. Aquesta expansió ha contribuït a facilitar l'ús quotidià del vehicle elèctric tant per a les persones residents com per a les empreses que operen al territori. L'objectiu de l'AMB és continuar ampliant aquesta infraestructura fins arribar al centenar d'estacions durant aquest mandat.

### La xarxa metropolitana d'electrolineres ha passat de 10 a 81 estacions en pocs anys i aspira a arribar al centenar per facilitar l'expansió del vehicle elèctric

L'aposta vol respondre a una demanda creixent. Actualment, la xarxa registra prop de quinze mil recàrregues mensuals i dona servei a més de vuit mil persones usuàries actives en els últims sis mesos. De les 81 electrolineres operatives, 59 disposen de punts de recàrrega ràpida i 22, de recàrrega semiràpida; algunes d'elles, alimentades amb energia solar. La xarxa ha estat cofinançada amb ajuts del Fons Europeu de Desenvolupament Regional (FEDER).

Per a una comarca amb una intensa activitat econòmica i una elevada mobilitat diària, com el Baix Llobregat, la disponibilitat d'una xarxa de recàrrega extensa és un element



● Motos elèctriques compartides a Sant Just Desvern

clau per a afavorir la transició cap al vehicle elèctric. En aquest sentit, Carlos Cordon recorda que «des de l'AMB, atencem les necessitats i demandes de la ciutadania, que exigeix més infraestructures i estacions de recàrrega per a vehicles elèctrics».

### La mobilitat compartida també accelera

La mobilitat elèctrica a la metròpolis de Barcelona no es limita als autobusos, les bicicletes o els vehicles privats: les motos elèctriques compartides s'han consolidat també com una alternativa real per als desplaçaments urbans i interurbans de curta distància. El model té una presència destacada al Baix Llobregat, concretament als municipis d'Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern i Sant Feliu de Llobregat, que formen part de l'àrea de cobertura del servei.

Dos anys després que l'AMB posés en marxa el model metropolità de llicències, el servei ja acumula més de 4,5 milions de viatges i disposa d'una flota de prop de sis mil motoci-

cletes i ciclomotors elèctrics gestionats per diferents operadors. La disponibilitat dels vehicles es pot consultar en temps real a través de les aplicacions mòbils «AMB Mobilitat» i «SMOU».

### Una transformació que ja és una realitat i ha de continuar avançant

El Baix Llobregat és avui un dels territoris on aquesta transformació es fa més visible. Autobusos de zero emissions, bicicletes compartides, punts de recàrrega i noves formes de mobilitat connectada formen part, cada cop més, del paisatge quotidià de la comarca: una evolució que no només canvia la manera de desplaçar-nos, sinó també la manera de viure i relacionar-nos amb l'espai urbà. El repte, ara, és continuar avançant perquè aquesta mobilitat més neta, eficient i accessible arribi a més persones i a més municipis. En aquest camí, l'Àrea Metropolitana de Barcelona continua impulsant inversions i nous serveis per a consolidar una mobilitat més sostenible, connectada i accessible.

# Indicador de desgaste del neumático: la pequeña señal que puede evitar un gran riesgo

El indicador de desgaste del neumático permite comprobar de forma sencilla si las ruedas han llegado al límite mínimo legal y deben sustituirse. Revisar el dibujo, la presión y posibles daños es clave para mantener la adherencia, reducir la distancia de frenado y mejorar la seguridad vial.

Los neumáticos son uno de los elementos más importantes para la seguridad vial y, sin embargo, también uno de los más olvidados por muchos conductores. Son el único punto de contacto entre el vehículo y la carretera y de su estado dependen funciones esenciales como la frenada, la dirección, la estabilidad y la capacidad de evacuar agua cuando el firme está mojado. Por eso, revisar periódicamente la profundidad del dibujo, la presión y la presencia de posibles daños externos debería formar parte del mantenimiento básico de cualquier vehículo.

Uno de los controles más sencillos que puede realizar cualquier conductor es comprobar el indicador de desgaste del neumático. Esta pequeña marca situada en la banda de rodadura permite saber si el neumático ha llegado al límite mínimo de profundidad y, por tanto, si ha llegado el momento de sustituirlo. Michelin recuerda que estos indicadores están distribuidos de forma uniforme a lo largo de la banda de rodadura para facilitar la comprobación del nivel de desgaste.

El indicador de desgaste ayuda a comprobar si el neumático ha alcanzado el límite mínimo legal y debe ser sustituido.

## QUÉ ES EL INDICADOR DE DESGASTE DEL NEUMÁTICO

El indicador de desgaste es un pequeño resalte situado en los canales principales del dibujo del neumático. Su función es actuar como referencia visual: cuando la goma de la banda de rodadura se ha desgastado hasta quedar al mismo nivel que ese indicador, el neumático ha alcanzado su profundidad mínima y debe cambiarse.

## CÓMO COMPROBAR EL DESGASTE DE LOS NEUMÁTICOS

La comprobación es sencilla. Lo primero es aparcar el vehículo en una superficie plana, segura y con espacio suficiente para acceder a las ruedas. Con el motor apagado y el freno de mano puesto, se deben localizar los indicadores de desgaste en la banda de rodadura. Si la superficie del neumático ha llegado al mismo nivel que el testigo, es momento de cambiarlo. Michelin recomienda utilizar, si es necesario, un medidor de profundidad para comprobar con precisión el dibujo actual del neumático.

Además de mirar el testigo, conviene observar toda la superficie del neumático. El desgaste puede aparecer de forma uniforme, pero también concentrarse en la zona



central, en los bordes o en puntos concretos. Estos patrones pueden revelar problemas de presión, alineación, suspensión o estilo de conducción.

Por eso, se recomienda que un profesional revise los neumáticos con regularidad, no solo por fuera, sino también para detectar posibles daños internos o signos de desgaste que pueden pasar desapercibidos en una revisión visual rápida.

## DESGASTE IRREGULAR: UNA SEÑAL DE ALERTA

No todos los neumáticos se desgastan de la misma forma. Un desgaste prematuro o irregular puede estar indicando que algo no funciona correctamente. Según los expertos, los neumáticos con baja presión tienden a desgastarse más en los bordes exteriores, mientras que una presión excesiva puede provocar un desgaste más acusado en la zona central. Un ajuste incorrecto de la inclinación puede causar desgaste en el hombro interior o exterior de la banda de rodadura. La DGT también advierte de que una presión baja reduce el agarre a la carretera, provoca desgaste irregular, puede dañar internamente el neumático, generar recalentamiento, acortar su vida útil e incrementar la distancia de frenado. Por ello, recomienda verificar la presión con un manómetro calibrado una vez al mes y siempre en frío.

Estas señales no deben ignorarse. Si un neumático se desgasta de forma anómala, cambiarlo puede resolver solo una parte del problema. También es necesario revisar la causa: presión incorrecta, mala alineación, amortiguadores en mal estado, golpes contra bordillos o baches, o una conducción brusca.

La DGT también recuerda que todos los neumáticos incorporan estos testigos y que, cuando la banda de rodadura alcanza su altura, el neumático debe sustituirse. Además, la normativa establece una profundidad mínima de 1,6 milímetros para el dibujo del neumático.

## POR QUÉ NO CONVIENE ESPERAR AL ÚLTIMO MOMENTO

Circular con neumáticos desgastados reduce el agarre y puede comprometer la capacidad del vehículo para frenar, mantener la trayectoria y responder con seguridad ante una maniobra imprevista. El riesgo aumenta especialmente con lluvia, porque el dibujo del neumático es el encargado de evacuar el agua y mantener el contacto con el asfalto.

Cuando los neumáticos alcanzan una profundidad de banda de rodadura de 1,6 mm, deben sustituirse lo antes posible para garantizar la seguridad y cumplir la ley. Conducir por debajo de esa profundidad mínima legal no solo dificulta la conducción por la pérdida de agarre, sino que también puede acarrear una sanción.

La revisión del desgaste no debe hacerse únicamente antes de un viaje largo. También conviene incorporarla a la rutina habitual de mantenimiento, junto con la presión, el estado de los flancos y la detección de cortes, grietas, abultamientos o desgastes irregulares.

## CÓMO COMPROBAR EL DESGASTE DE LOS NEUMÁTICOS

La comprobación es sencilla. Lo primero es aparcar el vehículo en una superficie plana, segura y con espacio suficiente para acceder a las ruedas. Con el motor apagado y el freno de mano puesto, se deben localizar los indicadores de desgaste en la banda de rodadura. Si la superficie del neumático ha llegado al mismo nivel que el testigo, es momento de cambiarlo. Se recomienda utilizar, si es necesario, un medidor de profundidad para comprobar con precisión el dibujo actual del neumático.

Además de mirar el testigo, conviene observar toda la superficie del neumático. El desgaste puede aparecer de forma uniforme, pero también concentrarse en la zona central, en los bordes o en puntos concretos. Estos patrones pueden

revelar problemas de presión, alineación, suspensión o estilo de conducción.

Por eso, se recomienda que un profesional revise los neumáticos con regularidad, no solo por fuera, sino también para detectar posibles daños internos o signos de desgaste que pueden pasar desapercibidos en una revisión visual rápida.

## DESGASTE IRREGULAR: UNA SEÑAL DE ALERTA

No todos los neumáticos se desgastan de la misma forma. Un desgaste prematuro o irregular puede estar indicando que algo no funciona correctamente. Los neumáticos con baja presión tienden a desgastarse más en los bordes exteriores, mientras que una presión excesiva puede provocar un desgaste más acusado en la zona central. Un ajuste incorrecto de la inclinación puede causar desgaste en el hombro interior o exterior de la banda de rodadura.

La DGT también advierte de que una presión baja reduce el agarre a la carretera, provoca desgaste irregular, puede dañar internamente el neumático, generar recalentamiento, acortar su vida útil e incrementar la distancia de frenado.

Por ello, recomienda verificar la presión con un manómetro calibrado una vez al mes y siempre en frío.

Estas señales no deben ignorarse. Si un neumático se desgasta de forma anómala, cambiarlo puede resolver solo una parte del problema. También es necesario revisar la causa: presión incorrecta, mala alineación, amortiguadores en mal estado, golpes contra bordillos o baches, o una conducción brusca.

## SEGURIDAD Y SOSTENIBILIDAD: USAR BIEN, NO APURAR MAL

El objetivo no es cambiar los neumáticos antes de tiempo, sino utilizarlos correctamente y sustituirlos cuando corresponde. Michelin defiende que los neumáticos pueden aprovecharse con seguridad hasta

alcanzar los indicadores de desgaste, siempre que se mantengan en buen estado, con la presión adecuada y sin daños visibles.

Esta idea tiene también una dimensión ambiental. Sustituir neumáticos antes de que sea necesario puede generar un coste económico y medioambiental innecesario. Pero apurarlos más allá del límite legal o circular con daños visibles supone un riesgo directo para la seguridad.

La clave está en el mantenimiento preventivo: revisar, medir, observar y acudir a un profesional ante cualquier duda. Un neumático puede parecer correcto a simple vista, pero esconder daños internos, deformaciones o desgastes que afecten a su comportamiento.

## EL NEUMÁTICO TAMBIÉN HABLA DE CÓMO CONDUCCIMOS

El estado de los neumáticos ofrece mucha información sobre el vehículo y sobre la forma de conducir. Aceleraciones bruscas, frenadas intensas, giros agresivos, exceso de carga, presión incorrecta o falta de mantenimiento pueden acelerar el desgaste y reducir la vida útil del neumático.

Una conducción suave, anticipada y eficiente ayuda a conservar mejor las ruedas y mejora la seguridad. También reduce consumos, evita esfuerzos innecesarios en otros componentes del vehículo y disminuye la probabilidad de sufrir una pérdida de control.

Por eso, el indicador de desgaste no debe verse solo como una marca técnica. Es una señal de seguridad. Un pequeño aviso que recuerda al conductor que la adherencia, la frenada y la estabilidad dependen en gran medida de unos pocos centímetros de goma en contacto con el asfalto. Revisar los neumáticos es revisar la seguridad.

En seguridad vial, muchas veces se habla de grandes avances tecnológicos: asistentes a la conducción, sensores, cámaras, conectividad o sistemas inteligentes. Pero hay elementos básicos que siguen siendo decisivos. El neumático es uno de ellos.

Comprobar los indicadores de desgaste, controlar la presión y revisar daños externos son gestos sencillos que pueden evitar situaciones de riesgo. No requieren grandes conocimientos técnicos ni herramientas complejas, pero sí constancia y conciencia preventiva.

La próxima vez que revise su vehículo, no olvide mirar los neumáticos. Puede que el indicador de desgaste le esté dando una información clave: aún puede seguir circulando con seguridad o ha llegado el momento de cambiar. En ambos casos, prestar atención a esa pequeña señal es una forma sencilla de protegerse y proteger a los demás usuarios de la vía.

**Fuente: DGT**

# Apnea del sueño y conducción: cómo evitar la somnolencia al volante

Antes de un viaje solemos revisar los neumáticos, los niveles, las luces o la presión de las ruedas. Pero hay una revisión que a menudo dejamos para después: cómo estamos nosotros.

a falta de sueño, la fatiga acumulada o una apnea obstructiva del sueño no diagnosticada pueden afectar a la atención, la capacidad de reacción y la toma de decisiones al volante. Son riesgos menos visibles que la velocidad o el alcohol, pero no por ello menos importantes.

La falta de sueño y la apnea obstructiva pueden provocar somnolencia, fatiga y menor capacidad de reacción. Un riesgo vial invisible que puede prevenirse con descanso, diagnóstico y tratamiento.

La seguridad vial no depende solo del estado del vehículo o del cumplimiento de las normas. También depende de que la persona que conduce esté en condiciones de hacerlo con alerta, concentración y capacidad de respuesta.

Conductor descansando antes de iniciar un viaje para evitar la somnolencia al volante

## EL SUEÑO NO ES UN DETALLE: ES UNA CONDICIÓN PARA CONDUCIR SEGURO

La somnolencia no siempre llega de golpe. A veces aparece como dificultad para mantener la atención, ojos irritados, parpadeos frecuentes, necesidad de cambiar continuamente de postura, despistes o sensación de que los últimos kilómetros se han recorrido "en automático".

En esos momentos no basta con bajar la ventanilla, poner música alta o tomar café. Pueden producir una sensación momentánea de activación, pero no sustituyen al descanso. Cuando aparece sueño al volante, la decisión segura es detenerse en un lugar adecuado y descansar.

El problema se agrava en trayectos largos, durante la madrugada, a primera hora de la tarde, en carreteras monótonas o después de varias noches de descanso

insuficiente. También puede aumentar en verano, cuando las altas temperaturas, el cansancio acumulado, las salidas nocturnas y los viajes de vacaciones alteran los ritmos habituales de sueño.

## QUÉ ES LA APNEA OBSTRUCTIVA DEL SUEÑO

La apnea obstructiva del sueño es un trastorno en el que la respiración se interrumpe repetidamente mientras la persona duerme. Estas pausas pueden provocar un descanso poco reparador, incluso cuando aparentemente se han pasado muchas horas en la cama.

Entre las señales que conviene consultar con un profesional sanitario se encuentran los ronquidos intensos, las pausas respiratorias observadas durante el sueño, los despertares frecuentes, el dolor de cabeza matinal, el cansancio persistente o la tendencia a quedarse dormido durante actividades cotidianas.

La apnea no tratada puede tener una consecuencia especialmente relevante para la conducción: la somnolencia diurna excesiva. No se trata únicamente de quedarse dormido al volante. Antes pueden aparecer una atención más baja, reflejos más lentos, dificultades para anticipar una situación de

riesgo o microepisodios de sueño de apenas unos segundos.

## NO ES UNA CUESTIÓN DE CULPA NI DE APARIENCIA

Hablar de apnea, obesidad y seguridad vial exige prudencia. La obesidad es una enfermedad compleja y multifactorial, y puede ser uno de los factores asociados a una mayor probabilidad de desarrollar apnea obstructiva del sueño. Pero el riesgo vial no debe atribuirse al aspecto físico de una persona.

La clave está en la funcionalidad: sueño no reparador, fatiga, somnolencia, dificultad para adoptar una posición segura al volante o limitaciones que afecten a la capacidad de frenar, maniobrar o reaccionar.

Por eso, el mensaje preventivo no debería ser "quién puede o no puede conducir", sino algo mucho más útil: quien tenga síntomas compatibles con un trastorno del sueño debe consultar, obtener un diagnóstico y seguir el tratamiento indicado.

Detectar y tratar el problema puede mejorar la calidad de vida y, al mismo tiempo, reforzar la seguridad de la persona conductora y de quienes comparten la vía.

Ajustar bien el puesto de conducción también importa

La conducción segura exige poder alcanzar con comodidad y firmeza los pedales, mantener una distancia adecuada respecto al volante y conservar una postura que permita reaccionar con rapidez.

El asiento debe ajustarse de forma que las piernas no queden completamente estiradas al pisar los pedales y que los brazos mantengan una ligera flexión al sujetar el volante. También es importante que el respaldo no esté excesivamente reclinado y que el reposacabezas se sitúe a una altura correcta.

Estas recomendaciones son válidas para cualquier conductor, pero cobran especial importancia cuando la persona experimenta incomodidad, fatiga o una reducción del espacio de maniobra. Retrasar demasiado el asiento para ganar espacio puede alejar los pies de los pedales y dificultar una frenada de emergencia.

## UNA RESPONSABILIDAD TAMBIÉN LABORAL

La salud del sueño debería ocupar un lugar más visible en la prevención de riesgos laborales. Conductores profesionales, repartidores, comerciales, trabajadores a turnos o personas que recorren muchos kilómetros durante su jornada pueden estar especialmente expuestos

a la fatiga y a la alteración de los ritmos de descanso.

Las empresas pueden ayudar mediante una mejor planificación de horarios, pausas realistas, formación sobre fatiga y somnolencia, cultura preventiva y protocolos que permitan comunicar un problema sin miedo ni estigma.

La movilidad laboral segura no consiste solo en revisar vehículos o planificar rutas. También implica cuidar la aptitud física y mental de quienes se desplazan.

Antes de conducir: una pregunta sencilla

Antes de iniciar un viaje, además de revisar el coche, conviene hacerse una pregunta: ¿he descansado lo suficiente para conducir con seguridad?

Si la respuesta es no, lo responsable es retrasar el trayecto, descansar, compartir la conducción o buscar una alternativa. Y si la somnolencia es frecuente, no debe normalizarse: conviene pedir ayuda profesional.

Dormir bien no es un lujo ni un asunto privado sin consecuencias. Es una parte esencial de la salud y también de la seguridad vial.

Porque un viaje seguro comienza mucho antes de arrancar.

Fuente: infoVIAL



**COMPRAMOS Y VENDEMOS  
VEHÍCULOS DE OCASIÓN**

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

Reparación  
de pinchazos solo: **10€**

**PEDRO**  **660 207 633**

**Passeig Ferrocarrils Catalans, 280  
Cornellà de Llobregat · [www.coches2010.com](http://www.coches2010.com)**



Las 7 diferencias



Sudokus

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

Fácil

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

Difícil

Test de conducir



1.- En una curva sin visibilidad como la que se muestra en la fotografía, ¿está permitido adelantar?  
A Sí, sin invadir el sentido contrario.  
B No, en ningún caso.  
C Sí, siempre que la maniobra pueda efectuarse con seguridad.

2.- La edad avanzada, ¿puede ser un factor que favorezca la distracción al volante?

- A No.  
B Sí, siempre.  
C Sí, si no se toman las debidas precauciones.

3.- ¿Qué tipo de daños, en general, cubre el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria?

- A Solamente los daños materiales.  
B Solamente los daños personales.  
C Los daños personales y los materiales

4.- ¿Cuándo se circula a veloci-

dad anormalmente reducida?

- A Cuando se circula a velocidad inferior a la mínima permitida.  
B Cuando se circula a velocidad inferior a la máxima permitida.  
C Cuando se circula a velocidad superior a la mínima permitida.

5.-En un control de alcoholemia, ¿cuántas pruebas pueden realizarle?

- A Una única prueba con el etilómetro.  
B Dos pruebas a elegir entre aire espirado con el etilómetro o un análisis de sangre.  
C La primera de aire espirado con el etilómetro y pueden solicitar una segunda prueba transcurridos 10 minutos.

6.-¿Es recomendable parar y descansar durante los viajes?

- A Sí, 20 ó 30 minutos cada 2 horas de conducción o cada 200 kilómetros.  
B No, porque se alarga el tiempo de viaje y aumenta la fatiga.  
C No, si el viaje es por vías interurbanas.

7.-La velocidad máxima, con carácter general, para un vehículo especial es de...

- A45 kilómetros por hora.  
B60 kilómetros por hora.  
C40 kilómetros por hora.

8.-¿Cómo debe conducir con nieve?

- A Con las luces de emergencia encendidas.

B Frenando y acelerando con suavidad.  
C Por el arcén.

9.-¿Puede parar en una zona de parada y estacionamiento de uso exclusivo para transporte público urbano?

- A No.  
B Sí.  
C Parar sí, pero no estacionar

10.- En un turismo de 9 plazas incluido el conductor, ¿pueden viajar 9 niños?

- A No, porque se supera el número de plazas autorizado.  
B Sí, cuando van al cargo de un adulto.  
C Sí, cuando los niños tienen edades comprendidas entre los 2 y los 12 años de edad.



Solución

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

Fácil

|    |   |   |   |   |   |   |   |   |   |
|----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1  | 3 | 7 | 4 | 2 | 6 | 9 | 5 | 8 | 1 |
| 2  | 8 | 1 | 9 | 5 | 3 | 7 | 4 | 6 | 2 |
| 3  | 6 | 5 | 2 | 8 | 4 | 1 | 7 | 3 | 9 |
| 4  | 9 | 3 | 7 | 1 | 6 | 2 | 5 | 8 | 4 |
| 5  | 2 | 4 | 6 | 3 | 8 | 9 | 1 | 7 | 5 |
| 6  | 7 | 8 | 5 | 4 | 1 | 3 | 9 | 2 | 6 |
| 7  | 1 | 6 | 9 | 2 | 5 | 8 | 3 | 4 | 7 |
| 8  | 5 | 3 | 1 | 7 | 4 | 6 | 2 | 9 | 8 |
| 9  | 4 | 2 | 8 | 3 | 9 | 5 | 7 | 1 | 6 |
| 10 | 3 | 9 | 4 | 7 | 1 | 6 | 8 | 5 | 2 |

# Dos décadas de permiso de conducir por puntos impulsan un cambio histórico en la seguridad vial española

El 1 de julio de 2026, se cumplió 20 años de la entrada en vigor del permiso por puntos en España, una de las medidas más relevantes impulsadas en materia de seguridad vial en las últimas décadas. Su puesta en marcha supuso un cambio de paradigma en la política de la seguridad vial y en la concepción de la responsabilidad al volante, contribuyendo a consolidar una nueva cultura de la conducción basada en la prevención, el cumplimiento de las normas y la corresponsabilidad de los usuarios de las vías.

Dos décadas después, el permiso por puntos ha demostrado ser mucho más que un sistema sancionador, se ha consolidado como un instrumento de gobernanza orientado a modificar de manera sostenida los comportamientos de los conductores. Su eficacia se basa en la combinación de medidas correctivas, acciones formativas y procedimientos administrativos que han favorecido, de forma progresiva, el cambio de los hábitos al volante y han contribuido de forma decisiva a reducir la siniestralidad vial.

En estos 20 años, España se ha situado entre los países europeos de referencia en materia de siniestralidad vial. Este progreso se refleja en la evolución de la tasa de mortalidad, que pasó de 128 fallecidos por millón de habitantes en 2003 – un 25% por encima de la media europea – a 37 en 2024, un 18 por ciento por debajo de dicha medida.

## EVOLUCIÓN DE FALLECIDOS Y HERIDOS GRAVES POR SINIESTRO. (2006-2024)

Estos datos han consolidado a España como el quinto país más seguro de Europa en materia de tráfico y le han situado en el puesto duodécimo entre los 34 países miembros del International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD).

La mejora también es visible en otros indicadores clave: aumento del uso del cinturón de seguridad, que pasó del 72 por ciento antes de 2006 al 98 por ciento en 2024, y de la utilización del casco, que aumentó del 96 al 98 por ciento. Asi-

mismo, los positivos en los controles de alcoholemia descendieron del 2,6 al 1 por ciento y el porcentaje de vehículos detectados por radar circulando más de 20 km/h por encima del límite permitido se redujo del 5,45 al 0,06 por ciento.

## SANCIONES, PUNTOS DETRAÍDOS Y PÉRDIDA DE VIGENCIA

En los veinte años de vigencia del Permiso por Puntos se han tramitado más de 22 millones de sanciones con detracción de puntos, lo que pone de manifiesto su papel como herramienta para corregir conductas de riesgo y promover una conducción más segura. Aunque el volumen de puntos retirados ha aumentado en los últimos años, este incremento responde a las modificaciones normativas que han endurecido determinadas infracciones más que a un deterioro generalizado del comportamiento de los conductores.

Entre los cambios introducidos destaca el aumento de la pérdida de puntos para las infracciones más graves relacionadas con el consumo de alcohol y drogas (que pasaron de restar 4 a 6 puntos), así como con el uso del teléfono móvil en la mano (que pasaron de restar 3 a 6 puntos), y no utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección (que pasaron de 3 a 4 puntos restados).

El porcentaje de conductores del censo sancionados con infracciones que conllevan pérdida de puntos alcanzó su máximo en 2009 con un 5,2 por ciento y desde 2016 se mantiene estable entre el 3,7 y el 4,1 por ciento, reflejando una mejora sostenida en el cumplimiento de las normas de circulación.

Evolución del volumen de puntos restados y de sanciones que implican detracción de puntos por año. (2006-2024)

Esta tendencia también se aprecia en el saldo de puntos de los conductores. En 2024, cerca del 73 por ciento conserva los 15 puntos íntegros y más del 90 por ciento mantiene 12 puntos o más. Asimismo, el saldo medio supera los 13,5 puntos



por conductor, lo que evidencia una mejora general de los comportamientos al volante.

No obstante, hay que destacar que persiste un grupo reducido de infractores reincidentes. En estas dos décadas más de 353.000 conductores perdieron el permiso por agotar su saldo de puntos, con un máximo registrado en 2019 cuando se contabilizaron 39.505 pérdidas de vigencia, situándose la media anual en más de 20.000.

La experiencia acumulada muestra también que la pérdida de puntos cumple una labor reeducadora. Más del 91 por ciento de los conductores que han perdido la vigencia de su permiso lo han hecho una sola vez, mientras que cerca del 8 por ciento ha reincidido en dos ocasiones. Los casos más persistentes con tres o más pérdidas del permiso son minoritarios, con apenas el 1,1 por ciento de las pérdidas de vigencia que se han registrado desde la implantación del sistema.

## LA REEDUCACIÓN, LA HERRAMIENTA DE CAMBIO CONDUCTUAL

Los cursos de sensibilización y reeducación vial se han consolidado como uno de los pilares del permiso por puntos, al combinar la recuperación de puntos y permisos con una labor de concienciación orientada a modificar conductas de riesgo y fomentar una movilidad más segura. Desde la implantación del sistema se han impartido cerca de 142.000 cursos, por los que han

pasado más de un millón de conductores, con una tasa de aprovechamiento superior al 99 por ciento.

La red de centros autorizados ha experimentado un crecimiento, pasando de 196 en 2006 a 244 en 2017 y alcanzando los 1.086 en 2024. Este aumento se ha visto impulsado por la liberalización del modelo de prestación de los cursos, lo que permitió que en 2024 se impartieran casi 15.000 acciones formativas, la cifra más alta registrada hasta la fecha y llegando a más de 117.000 conductores.

Los datos reflejan además una elevada eficacia reeducadora. El 88,4 por ciento de los conductores que realizaron y superaron el curso no volvió a ser sancionado en los seis meses posteriores, un porcentaje que se mantiene por encima del 55 por ciento incluso tres años después de realizarlo. Estos resultados evidencian la contribución de los cursos a la reducción de la reincidencia y a la mejora de los comportamientos al volante.

Además, desde febrero de 2025, los conductores con saldo positivo pueden obtener dos puntos adicionales mediante la realización voluntaria de cursos de conducción segura y eficiente, diseñados para mejorar las habilidades al volante tanto de usuarios de moto como de turismos. Hasta abril de este año se han certificado 16 centros y se han impartido 360 cursos con la participación de más de 1.300 alumnos, lo que refleja la buena acogida de esta nueva herramienta de formación e incentivo.

**España ha reducido un 73,5 por ciento su tasa de siniestralidad vial desde la implantación del permiso por puntos, al pasar de 128 fallecidos por millón de habitantes a 37**

## UN MODELO DE ÉXITO GRACIAS A UNA SOCIEDAD COMPROMETIDA

El éxito del permiso por puntos ha sido posible gracias al compromiso conjunto de las administraciones públicas, con una participación cada vez mayor de los ayuntamientos en la gestión de las infracciones que conllevan pérdida de puntos.

A este esfuerzo se ha sumado la contribución decisiva de las víctimas de tráfico y sus asociaciones, así como de la sociedad civil, los medios de comunicación y una ciudadanía cada vez más concienciada. La implicación de todos ellos ha ayudado a consolidar la seguridad vial como un valor compartido, reflejado en la amplia aceptación social del sistema y en la mejora progresiva de los comportamientos al volante.

Tras dos décadas de funcionamiento, el permiso por puntos afronta una nueva etapa, cuyas líneas de actuación van orientadas al endurecimiento de las medidas dirigidas a los infractores reincidentes, especialmente en conductas de alto riesgo como el uso del móvil al volante o la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas.

Asimismo, avanzará en un contexto de mayor integración europea, impulsando la cooperación más estrecha entre los Estados miembros para facilitar el intercambio de información, la identificación de infractores y la ejecución transfronteriza de sanciones.

Fuente: DGT

## RISTORANTE PIZZERIA ITALIANA

- Salón Privado
- Celebraciones
- Grupos • Empresas

**ABIERTO  
TODOS los días!**



**AUTÉNTICA  
cocina italiana**

*“La Cucina della nostra terra”*

**HORNO DE LEÑA**

**Tu rincón italiano en España**

Avda. Pablo Picasso, 6-8 Almeda-Cornellà (Frente El Corte Inglés) • Tel. 677 322 305 • [www.botteganapoletana.com](http://www.botteganapoletana.com)

# CLASIFICADOS

## Llobregat**Motor**

**TRASTEROS  
SANT BOI**  
ESPACIO PARA LO QUE REALMENTE IMPORTA  
Riera Fonollar, 26 644 734 418



**RISTORANTE  
PIZZERIA ITALIANA**  
**ABIERTO  
TODOS los días!**  
Bottega Napoletana  
Avda. Pablo Picasso, 6-8 Almeda-Cornellà (Frente El Corte Inglés)  
Tel. 677 322 305 • www.botteganapoletana.com

**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**

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

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

**sanju**  
rètols  
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

**VENEZUELA  
SUDAN  
LÍBANO  
R. D. CONGO  
UCRANIA GAZA**  
Haz un donativo al  
Fondo de Emergencias y  
podremos actuar rápidamente  
donde más se necesite  
MEDICOS SIN FRONTERAS

**619 900 979**  
**BUSCO**  
**piso de Alquiler**



**VENDO**  
FIAT FIORINO  
año 2009  
**619 900 979**

**Llobregat  
Motor** visita nuestra web



**www.llobregatmotor.com**

Para anunciarse: **info@llobregatmotor.com**



**619 900 979**



## Sabemos. ¿Y ahora qué?

Cuando termina un foro sobre alcohol, drogas y conducción, uno podría pensar que sale con más datos, más estadísticas o más argumentos técnicos. Y sí, también. Pero al finalizar la jornada me llevé otra sensación mucho más profunda: la sensación de que sabemos mucho más de lo que hacemos.

Ese era precisamente el punto de partida del XXI Foro contra la Violencia Vial. Una pregunta aparentemente sencilla y, al mismo tiempo, bastante incómoda: ¿por qué, sabiendo lo que sabemos, seguimos igual?

Durante horas escuchamos a responsables del Ministerio del Interior, de la Dirección General de Tráfico, de la Fiscalía de Seguridad Vial, de la Guardia Civil, a investigadores, criminólogos, especialistas en prevención, empresas vinculadas a la seguridad vial y, finalmente, a las víctimas. Cada uno hablaba desde una perspectiva diferente, pero según avanzaba la jornada daba la sensación de que todos estaban describiendo el mismo problema con palabras distintas. Todos, o casi todos. Porque la política sigue siendo una asignatura pendiente. Y no puedo evitar recuperar las dos preguntas que planteé durante el foro: "¿No es precisamente la función de la Comisión construir ese consenso con independencia de quién gobierne? ¿O estamos admitiendo que este Parlamento no es capaz de ponerse de acuerdo ni siquiera para salvar vidas?"

El problema ya no es la falta de conocimiento. Sabemos que el alcohol altera nuestra capacidad de reacción mucho antes de que percibamos sus efectos. Sabemos que determinadas drogas modifican la percepción del riesgo. Sabemos que la mezcla de sustancias multiplica el peligro. Sabemos que miles de personas mueren o resultan heridas cada año por decisiones completamente evitables. Sabemos que detrás de muchos siniestros hay una conducta previa que nunca debería haberse producido. Sabemos todo eso y, sin embargo, seguimos actuando como si no lo supiéramos.

Quizá porque el ser humano tiene una extraordinaria capacidad para sentirse inmune. Las estadísticas siempre les ocurren a otros. Los controles siempre paran a otros. Las tragedias siempre golpean a otros. Hasta que un día dejan de hacerlo.

Me llamó especialmente la atención cómo, desde ámbitos tan diferentes, muchos de los ponentes terminaban describiendo el mismo fenómeno. No hablaban únicamente de alcohol o de drogas. Hablaban de comportamiento humano. De la tendencia a justificar decisiones equivocadas. De la falsa sensación de control. De la normalización del riesgo. De esa peligrosa costumbre de acercarse al límite para comprobar si realmente existe.

Porque nadie consume alcohol y después conduce pensando que va a provocar un siniestro. Lo hace porque cree que no va a pasar nada. Que son solo unas copas. Que está cerca de casa. Que controla. Que lo ha hecho otras veces. Que, en el fondo, está convencido de que las consecuencias siempre les ocurren a otros.

Y ahí está probablemente la raíz del problema. No en el desconocimiento.

Sino en la confianza injustificada.

Por eso resultó especialmente significativo que, después de escuchar estudios, investigaciones, análisis criminológicos, estrategias institucionales y herramientas tecnológicas, el foro terminara con la voz de las víctimas. Quisimos recordar algo que a veces se pierde entre gráficos, porcentajes y estadísticas: detrás de cada dato hay una historia. Detrás de cada expediente hay una familia.

Detrás de cada número hay una silla vacía que nunca volverá a ocuparse.

La seguridad vial no es únicamente una cuestión técnica. Es una cuestión profundamente humana. No basta con mejorar los datos si no entendemos qué hay detrás de ellos. No basta con endurecer normas si seguimos justificando determinadas conductas. No basta con desarrollar mejores sistemas de control si continuamos buscando excusas para asumir riesgos innecesarios.

La verdadera batalla se libra mucho antes de que aparezcan las luces azules de un control, mucho antes de una sanción, mucho antes de una noticia. Se libra en el instante en que alguien decide si conduce o no. En el momento en que un amigo retira unas llaves. En la decisión de pedir un taxi. En la responsabilidad de decir: «hoy no conduzco».

Sabemos.

Y, sin embargo, cada fin de semana seguimos escuchando las mismas excusas. «He tomado poco».

«Estoy bien». «Conduzco mejor de lo que parece». «Son diez minutos». Frases que se repiten generación tras generación como si la realidad no se hubiera encargado ya de desmentirlas miles de veces.

Después de todos estos años en Stop Accidentes, después de cientos de conversaciones con víctimas, con familiares, con profesionales de la seguridad vial y con personas que han tenido que convivir toda su vida con las consecuencias de una mala decisión, he llegado a una conclusión sencilla: el problema nunca fue la información. El problema es que siempre pensamos que la historia que acabamos de escuchar le ocurrió a otro. Hasta que un día deja de ocurrirle a otro.

Y entonces descubrimos algo terrible: que el dolor nunca entiende de estadísticas. Las estadísticas sirven para explicar los problemas.

Las víctimas sirven para recordar que son reales.

Al final, después de escuchar a todos los participantes, me quedé con una reflexión que no deja de dar vueltas en mi cabeza. Llevamos años discutiendo cuánto alcohol es demasiado alcohol. Cuál debe ser el límite. Cuál debe ser la tasa. Cuál debe ser la sanción. Pero quizá estamos formulando mal la pregunta.

La cuestión no debería ser dónde está el límite. La cuestión es por qué seguimos buscándolo.

Nadie pregunta cuánto puede beber antes de operar a un familiar. Nadie pregunta cuánto puede beber antes de pilotar un avión. Sin embargo, seguimos haciéndolo cuando hablamos de conducir.

Tal vez el verdadero cambio cultural llegará el día que dejemos de preguntarnos cuánto podemos beber antes de conducir y empecemos a preguntarnos por qué queremos conducir después de haber bebido o después de drogarme.

Porque algunas decisiones duran unos minutos. Sus consecuencias pueden durar toda una vida.

*Este artículo está dedicado a todas las víctimas de la violencia vial. Pero hoy, especialmente, a Ana Herrera. Porque escuchar a sus hermanas y a sus padres fue comprender que una vida no se mide por el tiempo que dura, sino por el amor, los recuerdos y la huella que deja en quienes tuvieron la suerte de compartirla.*

David Landazabal  
Vicepresidente  
de Stop Accidentes



**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

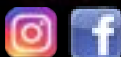


Informació:  
c. Joana Raspall, 12  
Sant Feliu de Llobregat

**699 235 044**  
**www.rilaura.com**

**sanju** des de 1967  
**rètols**

*Retolació i vinils*



**www.san-ju.com**



# Pagani Utopia Roadster:

## La sublime convergencia entre el arte mecánico y la ingeniería extrema



*Pagani ha confiado a la Utopía la tarea de reconectar con el pasado, de recuperar la simplicidad que a menudo se sacrifica en nombre de la pura actuación*

**El Utopia Roadster ofrece la opción entre una experiencia de conducción abierta y cerrada, manteniendo sin concesiones el rendimiento y la agilidad del Utopia Coupé.**

El nuevo Pagani Utopia Roadster no es simplemente un vehículo: es la culminación de un proceso de investigación incesante donde la tecnología más sofisticada se funde con un diseño atemporal. Horacio Pagani, fundador del prestigioso Atelier de Módena, describe este hiperdeportivo como el punto de encuentro entre la pureza mecánica y la elegancia, un coche diseñado para ofrecer la experiencia definitiva, tanto en su versión de techo cerrado como a cielo abierto.

### UN DESAFÍO A LA FÍSICA: LIGEREZA SIN CONCESIONES

Uno de los logros más destacados del Utopia Roadster es su masa. Gracias a un chasis monocasco de carbo-titanio completamente rediseñado, Pagani ha logrado mantener un peso de apenas 1.280 kg, una cifra idéntica a la de su her-

mano Coupé. Este es un hito técnico notable para un hiperdeportivo de tales dimensiones, alcanzado sin necesidad de recurrir a refuerzos estructurales pesados que suelen penalizar a los vehículos descapotables. La rigidez y resistencia del conjunto aseguran una dinámica excepcional, eliminando la inercia y garantizando una precisión milimétrica en cada curva.

En el corazón de esta máquina late un motor V12 de Pagani, desarrollado en estrecha colaboración con Mercedes-AMG. Fiel a la filosofía de la marca, este propulsor rechaza cualquier asistencia híbrida, reivindicando la belleza de la combustión pura. Con 864 caballos de potencia y un par prodigioso de 1.100 Nm, el V12 entrega una aceleración explosiva y una respuesta inmediata, manteniendo una versatilidad que le permite rodar con suavidad a bajas revoluciones o desatar todo su potencial en pista. Esta potencia se gestiona a través de una avanzada transmisión de siete velocidades, desarrollada junto a Xtrac, que permite una conducción envolvente tanto con cambio manual como automático.

### TECNOLOGÍA INVISIBLE AL SERVICIO DEL CONDUCTOR

La sofisticación del Utopia Roadster trasciende lo visible. El vehículo integra el avanzado sistema Pirelli Cyber™ Tyre, un conjunto de sensores internos en los neumáticos

que establecen un diálogo constante con los sistemas de control de estabilidad del coche (ABS, ESP, tracción), optimizando el rendimiento y la seguridad en función de las condiciones de la carretera.

El diseño interior, por su parte, es un homenaje a la artesanía de alta relojería. La instrumentación analógica proporciona una conexión intuitiva y directa entre el conductor y la máquina, priorizando la lectura rápida de parámetros esenciales. La personalización juega un papel fundamental: Pagani ofrece una gama casi infinita de materiales y colores, permitiendo que cada uno de los 130 ejemplares sea una obra única. Desde el cuero de alta calidad hasta el metal fresado a partir de bloques sólidos, cada detalle ha sido concebido para ser tan bello como efi-

ciente.

El coche de presentación, exhibido en la Monterey Car Week, destaca por su acabado en carbono expuesto teñido en rojo Habanero y la integración del opcional Sport Pack. Este paquete enfatiza la deportividad mediante el uso intensivo de carbo-titanio en componentes clave como las levas de cambio y las llantas Aeroblade, diseñadas para mejorar la refrigeración de los frenos.

### HACIA UN NUEVO HORIZONTE AUTOMOVILÍSTICO

A diferencia de modelos anteriores, donde la versión Roadster era una adaptación posterior al Coupé, el Utopia nació desde su concepción con esta dualidad de destino. Esta estrategia permite resolver el anti-

guo dilema de los entusiastas entre la rigidez del techo cerrado y la libertad de la conducción abierta, ofreciendo lo mejor de ambos mundos sin penalizar la dinámica de conducción.

Finalmente, el Utopia Roadster cumple con las normativas de seguridad y emisiones más estrictas del mundo, incluyendo la homologación global para su uso en carretera. Este logro subraya la madurez de Pagani Automobili, una firma que, mientras expande su presencia internacional, mantiene firme su compromiso con la exclusividad, la investigación y un proceso de producción que, inspirado en los ideales del Renacimiento, busca trascender el concepto de coche para convertir cada unidad en una escultura en movimiento.

**Fuente: Pagani Automobili**

