



www.llobregatmotor.com

Llobregat Motor

212
septiembre
2026



Ferrari F80

(més informació pàgina 16)

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

Nou reglament de la DGT 2026



(més informació pàgina 3)

VENEZUELA
SUDÁN
LÍBANO
UCRANIA
R.D. CONGO
GAZA



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



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

Ruta 66, la carretera más famosa de la historia, un símbolo americano

Es muy difícil encontrar a gente relacionada con el mundo del motor que no haya oído hablar de la famosa Ruta 66, incluso se ha visto reflejada en distintas películas americanas. ("Abierto hasta el amanecer", "Las uvas de la ira", "Thelma y Louise",...) Esta mítica carretera cambió por completo la historia de Estados Unidos. Antes del siglo 20, la Costa Oeste de los Estados Unidos estaba tremendamente aislada de la Costa Este y del Medio Oeste por grandes barreras de montañas, desiertos y terrenos desolados, lo que implicaba navegar rutas sin señalizaciones, sin mantenimiento alguno, y a veces, hasta simples caminos de tierra. De aquí surgió la idea de construir una autopista intercontinental que conectara ambas costas. La ruta 66 es una autopista que se empezó a construir en 1926 para unir las aisladas tierras del oeste de Estados Unidos con el Este. No fue hasta 1938 cuando se terminó. La ruta 66 iniciaba su trayecto en Chicago (Lago Michigan), atravesaba Illinois, Missouri y Kansas hasta llegar a Oklahoma, donde giraba para atravesar Texas, Nuevo Mé-



xico y Arizona para terminar en California. El destino final se encontraba en las playas de Santa Mónica, en los Ángeles. En total 4000 kilómetros de longitud. Los residentes de todas las áreas por donde pasaba la Ruta 66, pronto descubrieron que este incesante flujo de motoristas necesitaría gasolina, comida, lugares donde hospedarse y entretenimientos a lo largo del camino. Así se levantaron miles de estaciones de servicio, restaurantes, cafés, bares, mercados, y atracciones turísticas. La Ruta 66 obtuvo la fama de ser "el motel del conductor". Durante los años 30, cuando la gran depresión económica atrapó al país, una sequía cayó sobre las regiones de campo del medio oeste. La Ruta 66 se convirtió en la ruta hacia la tierra prometida, California, donde siempre había sol, cosechas abundantes, y trabajos que se pagaban bien. La ruta 66 cayó víctima del progreso. Las súper autopistas y rutas interestatales eran más grandes, más derechas y más rápidas y desde los años 50 en adelante empezaron a reemplazar a la vieja Ruta 66.

La Ruta 66 se convirtió en la ruta hacia la tierra prometida, California, donde siempre había sol, cosechas abundantes, y trabajos que se pagaban bien. La ruta 66 cayó víctima del progreso. Las súper autopistas y rutas interestatales eran más grandes, más derechas y más rápidas y desde los años 50 en adelante empezaron a reemplazar a la vieja Ruta 66.



Serveis d'urgència:

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

Guàrdia Urbana:

Cornellà de Llobregat: 933 771 415
Esplugues de Llobregat:092
Sant Feliu de Llobregat:092
Sant Just Desvern:092
Sant Joan Despí:934 806 010
Molins de Rei936 688 866
Pallejà936 630 102
St Vicenç dels Horts ...936 566 161
St Andreu de la Barca 936 356 410
Cervelló93 660 27 00
Corbera de Llobregat.93 668 80 00
La Palma de Cervelló .639 386 163
El Papiol93 673 20 00
Torrelles de Llobregat..93 689 10 00
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

- 19-20 /09/2026 FCM Campionat d'Espanya d'Enduro a La Torre d'Oristà
19-20 /09/2026 Campionat d'Europa d'Enduro a La Torre d'Oristà
20 /09/2026 FCM Camp. Cat. de Trial de Nens a Campredó
20 /09/2026 FCM Campionat de Catalunya de Promovelocitat a Juneda
20 /09/2026 FCM Copa Cat. de Trial de Clàssiques a La Pobla de Segur
20 /09/2026 FCM Trofeu Català de Supermotard Road a Juneda
27 /09/2026 FCM Camp. Cat. d'Endure a Sant Bartomeu del grau
27 /09/2026 FCM Copa Catalana d'Enduro Clàssiques a Sant Bartomeu del Grau
27 /09/2026 FCM Trofeu Cat. de Resistència Terra a Sant Hilari
03/10/2026 Campionat d'Espanya de Super Enduro a Valls de Torruella
04/10/2026 FCM Camp. Cat. de Motocròs Femení a Almacelles
04/10/2026 FCM Camp. Cat. de Motocròs Nens i Femení a Almacelles
04/10/2026 FCM Camp. Cat. de Trial Open a Gironella
04/10/2026 FCM Trofeu Cat. de Resistència Terra a Santa Eulàlia de Ronçana
11/10/2026 FCM Camp. Cat. de Trial de Nens a Castellví de Rosanes
11/10/2026 Campionat de Catalunya de Promovelocitat a Calafat
11/10/2026 FCM Campionat de Catalunya de Velocitat a Calafat
11/10/2026 FCM Campionat de Catalunya de Velocitat Clàssiques a Calafat
11/10/2026 FCM Copa Cat. d'Enduro Clàssic a Bassella

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



24 de septiembre de 1948. Soichiro Honda funda en Hamamatsu (Japón) la Compañía Honda, fabricante de automóviles, motos y ciclomotores

17 de septiembre de 1960. Nació en Londres el piloto de F1 Damon Hill. Campeón del mundo en 1996 es hijo del dos veces campeón del mundo de F1 Graham Hill

10 de septiembre de 1966. Nació en Rellinars (Barcelona) Jordi Tarrés. Piloto de Trail y siete veces campeón del mundo al aire libre libre y uno de los pilotos que revolucionó el mundo del trial.

28 de septiembre de 1968. Nació en Vantaa, Finlandia, Mika Pauli Häkkinen, campeón del mundo de F1 en 1998. Tras su retirada de la F1 corrió el campeonato alemán de turismo hasta 2007

4 de septiembre de 1983. El piloto valenciano Ricardo Tormo vence en la categoría de 50cc en el Gran Premio de San Marino de Motociclismo celebrado en el circuito de Imola (Italia)

9 de septiembre de 1990. El brasileño Ayrton Senna (McLaren-Honda) gana el gran premio de Italia de

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

Nou reglament de la DGT 2026



PATINET ELÈCTRIC NOVA LLEI
A partir del pròxim 1 d'octubre, la Direcció General de Trànsit (DGT) comença a aplicar noves normes dins del reglament general de circulació. L'objectiu és millorar la protecció dels usuaris vulnerables i adaptar la norma a una mobilitat més segura, sostenible i centrada en les persones.

Les noves normes entren en vigor a partir de l'1 d'octubre d'aquest 2026, excepte l'enllumenat obligatori en VPM i el casc homologat per a motocicletes que entren en vigor l'1 d'octubre de 2027. Les normes són les següents:

VPM (PATINETS ELÈCTRICS)
Edat mínima 15 anys
Casc obligatori sempre
Armilla reflectora obligatòria de

nit o amb baixa visibilitat
Llums sempre enceses
Fora de poblat: per vies ciclistes o carrils bici
No portar el casc o l'armilla reflectora suposa una infracció greu de 200 €

BICICLETES
Casc obligatori en vies interurbanes
Riders (ús professional): casc i armilla reflectora sempre, en cas contrari, suposa una infracció greu de 200 €
En avançar en via interurbana s'ha de reduir 20 km/h respecte al límit i deixar 1,5 m de separació lateral i canviar de carril
En vies urbanes circular preferentment pel centre del carril,

deixar 5 m de separació amb el ciclista que li precedeix
En vies urbanes d'un sol carril amb límit de 30 km/h o menys, es podrà permetre circular en els dos sentits (si està senyalitzat)
MOTOS
Guants obligatoris en vies interurbanes
Calçat tancat obligatori en tot tipus de vies
Cascos homologats obligatoris (no sols certificats)
Riders (ús professional): Armilla reflectora sempre
No portar els guants, el calçat o l'armilla reflectora suposa una infracció greu de 200 €

CINTURÓ DE SEURETAT
Obligatori per a tots els ocupants,

sense excepcions (inclosos taxis, vehicles de mercaderies i autoescoles)
Els passatgers d'ambulàncies assistencials quan, en servei d'urgència, viatgin en l'habitacle del pacient, queden exclosos

CARRIL D'EMERGÈNCIA
Si hi ha retencions o els vehicles es detenen, posa't a un costat deixant lliure el centre per al pas de vehicles d'emergència
En aquest cas, queda prohibit avançar en autopistes i autovies

CIRCULACIÓ AMB NEU
Circular únicament pel carril de la dreta
Deixar lliure el carril esquerre per a emergències i llevaneus

En aquest cas, queda prohibit avançar en autopistes i autovies

NORMES EN VIES URBANES
Semàfors en passos de vianants
La llum ambre intermitent per a vehicles no podrà coincidir amb la llum verda per a vianants
Camins escolars segurs
Es reconeix i regula aquest conjunt de vies condicionades perquè els infants vagin al col·legi caminant, en transport públic o en mitjans no motoritzats

AUTOCARAVANES
Estacionament sense desplegar elements que sobresurtin del perímetre del vehicle
Han de descansar només sobre pneumàtics i no abocar fluids
Font: DGT



FIRA DESPÍ

DISSABTE 3 D'OCTUBRE DEL 2026
A L'EIX COMERCIAL DEL BARRI CENTRE



Els Mossos d'Esquadra recuperen 9 vehicles d'alta gamma valorats en 640.000 euros que van ser sostrets, matriculats i venuts fraudulentament

Agents de la Policia de la Generalitat - Mossos d'Esquadra del Grup de Recerca de Documentació (GRD) de la Comissaria General de Mobilitat han recuperat nou vehicles d'alta gamma valorats en prop de 640.000 euros i vinculats a una matriculació fraudulenta de vehicles sostrets i falsificats. La investigació ha permès denunciar penalment un home de 51 anys com a presumpte responsable de delictes relacionats amb falsificació documental, receptació de vehicles sostrets, estafes i blanqueig de capitals.

La investigació es va iniciar el mes de juliol del 2025, després de detectar-se possibles irregularitats en la inspecció d'un expedient de matriculació d'un vehicle d'importació procedent d'Itàlia. Les gestions posteriors van permetre localitzar i intervenir un Maserati Levante Modena sostret, que es pretenia matricular a l'Estat mitjançant documentació italiana sostreta en blanc i posteriorment falsificada, i que ja havia estat venut a una compravenda de Gandia (València).

Després d'aquest primer cas, la identificació de diversos indicadors relacionats amb aquesta modalitat de frau documental va permetre detectar, mesos més tard, l'intent de matriculació d'un altre vehicle, un Fiat Panda Hybrid localitzat a Figueres, amb documentació de característiques similars.

Als vehicles, sostrets a Dinamarca, Itàlia i França, se'ls va falsificar els números de bastidor per matricular-los fraudulentament a l'Estat amb documentació sostreta en blanc, per després vendre'ls

A partir d'aquest segon fet, els agents van iniciar una nova investigació que va permetre localitzar i intervenir set vehicles més. Concretament, van ser quatre Porsche Carrera 4 GTS, un Range Rover Sport SVR i dues motocicletes Harley-Davidson.

EN CONJUNT, EL VALOR DE MERCAT DELS VEHICLES RECUPERATS S'APROXIMA ALS 640.000 EUROS.

Les actuacions policials van determinar que tots aquests vehicles van ser sostrets a Dinamarca, Itàlia i França, i que posteriorment van ser manipulats falsificant els números de bastidor i matriculant-



los utilitzant documentació oficial sostreta en blanc a Itàlia i Àustria. En el cas dels dos primers vehicles detectats, la intervenció policial va permetre impedir que arribessin a ser matriculats al territori estatal malgrat que ja havien estat venuts.

En el transcurs de la investigació, es van recuperar quatre permisos de circulació italians i deu austríacs, tots ells documents oficials sostrets en blanc. Així mateix, es va constatar l'ús de factures i contractes de compravenda falsos per donar aparença de legalitat als trà-

mits administratius necessaris per a la matriculació dels vehicles. A més, també es va comprovar que s'havien defraudat impostos al declarar imports inferiors als reals.

Per a la localització i recuperació dels vehicles a les localitats de Figueres, Cerdanyola del Vallès, Gavà i La Bisbal del Penedès, ha estat clau la col·laboració dels diferents Grups de Recerca i Documentació de Mossos d'Esquadra. A la resta de l'Estat, la participació del Grup d'Investigació i Anàlisi de Trànsit (GIAT) de la Guàrdia Civil ha

estat fonamental per localitzar i recuperar els vehicles a Gandia i a Benirredrà (Comunitat Valenciana), i a la Corunya (Galícia), atès que alguns d'aquests havien estat venuts a terceres persones no relacionades amb l'activitat delictiva i que es trobaven fora de l'àmbit competencial dels Mossos d'Esquadra.

De la mateixa manera, les gestions per part del Cos de Mossos d'Esquadra han permès esclarir un presumpte delictes de denúncia falsa de robatori de vehicle i una temptativa d'estafa a una companyia asseguradora per part del mateix investigat. Concretament, es va determinar que les claus d'un dels vehicles falsificats recuperats s'haurien utilitzat per presentar una denúncia falsa per la suposada sostracció d'un Porsche 911 a la comissaria de Sant Feliu de Guíxols el mes de maig del 2025, amb l'objectiu d'obtenir una indemnització econòmica de l'asseguradora.

La investigació continua oberta i no es descarten noves actuacions relacionades amb aquest tràfic il·lícit de vehicles i de documents oficials sostrets.

Font: MOSSOS D'ESQUADRA





PiRètols

Retolació i impressió digital

www.piretols.es

747 41 30 72

Desmantellat un grup especialitzat en el robatori de motocicletes que actuava a l'àrea metropolitana de Barcelona

Agents de la Unitat d'Investigació de la comissaria Sant Martí van detenir els dies 1 i 2 de juliol, a Granollers (Vallès Oriental), dos homes de 31 i 43 anys com a presumptes autors d'un delictes de robatori o furt d'ús de motocicletes. La investigació els relaciona amb un total de 16 fets comesos durant el mes gener i entre abril i maig. A més, hi ha un tercer investigat, a qui li consta una ordre de detenció, també vinculat amb aquests fets.

La investigació es va iniciar a principis del mes de gener arran del robatori de diverses motocicletes. Els primers fets van tenir lloc als districtes de Sant Martí i l'Eixample de Barcelona, així com a Sant Feliu de Llobregat. Però, els robatoris es van estendre a altres punts del territori barcelonès, com ara els districtes de Sant Andreu, Gràcia, Horta-Guinardó i les Corts i els municipis de l'Hospitalet de Llobregat, Granollers i Badalona.

Els investigadors van detectar que la majoria de motocicletes sostretes compartien característiques similars i estaven esta-

cionades a la via pública, un fet que apuntava a una selecció prèvia dels objectius abans de cometre els robatoris.

ACTUAVEN DE MATINADA AMB UNA FURGONETA DE LLOGUER

El grup actuava principalment entre les quatre i les sis de la matinada. Aquest horari els permetia passar desapercebuts aprofitant el moviment habitual de vehicles de repartiment que comencen la seva activitat a primera hora del dia.

Un dels investigats inspeccionava les motocicletes estacionades a la via pública i, un cop escollit l'objectiu, contactava telefònicament amb el conductor de la furgoneta que havien llogat prèviament. S'apropava fins al lloc i estacionava en una zona discreta.

Mentre un dels implicats eliminava el sistema de geolocalització incorporat a la motocicleta per dificultar-ne la seva ubicació. Minuts després, carregaven el vehicle a l'interior de la furgoneta i abandonaven ràpidament la zona.

Posteriorment, traslladaven les motocicletes sostretes fins a una

Els autors seleccionaven prèviament els vehicles, inutilitzen els sistemes de geolocalització i els traslladaven en una furgoneta de lloguer fins a finques apartades

finca privada situada a Vilafranca del Penedès i també a una antiga granja de la Roca del Vallès. En alguns casos, deixaven temporalment la furgoneta estacionada amb la motocicleta a l'interior en una zona aïllada. Si al cap d'unes hores comprovaven que el propietari no havia aconseguit localitzar el vehicle, el traslladaven a un altre punt de descàrrega.

LA COL·LABORACIÓ CIUTADANA I EL SISTEMA LECTIO, CLAU PER IDENTIFICAR ELS AUTORS

La investigació ha permès identificar els presumptes autors



gràcies a les imatges facilitades per alguns veïns, les enregistra- des en benzineres i la informació obtinguda mitjançant el sistema de lectura de matrícules LECTIO. Un dels detinguts acumula més de 14 antecedents policials, sis dels quals relacionats amb fets similars. El segon detingut té nou antecedents per delictes vinculats, principalment, al robatori de vehicles, danys, i també havia estat investigat anteriorment per la seva presumpta vinculació amb un grup criminal. Pel que fa al tercer in-

vestigat, a qui li consta una ordre de detenció, se li atribueixen nou fets relacionats amb aquesta investigació.

Els investigadors estimen en més de 104.000 euros el valor de les motocicletes sostretes. Hores d'ara, s'han pogut recuperar 1 motocicleta, que ja han estat retornades als seus propietaris.

Els dos detinguts van passar a disposició judicial el dia 3 de juliol de 2026.

Font: MOSSOS D'ESQUADRA

assessors en mobilitat 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:

CatSalut

LlobregatMotor

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

TRASTEROS SANT BOI

— FLEX STORAGE PARA PARTICULARES Y EMPRESAS —

RIERA FONOLLAR, 26

TU ESPACIO. TU LIBERTAD.

P

GRAN ZONA DE PARKING

ACCEDER CON TU VEHICULO CÓMODAMENTE

RECEPCIÓN DE MERCANCIAS PARTICULARES Y EMPRESAS

ZONA VIDEOVIGILADA 24/7

FURGOS HASTA LA PUERTA DEL ALMACÉN PARA EMPRESAS

RECEPCIONISTA LUNES A VIERNES 9:00 A 18:00 SÁBADOS 10:00 A 14:00

DESCUENTO 50%

A PARTIR DEL VIERNES 21 DE AGOSTO Y HASTA EL 30 DE OCTUBRE

LOS TRES PRIMEROS MESES ¡APROVECHA AHORA!

TELÉFONO Y WHATSAPP 24/7

644 73 44 18

— TRASTEROSSANTBOI.COM —

L'Hospitalet supera els 500 patinets elèctrics requisats aquest 2026

La Guàrdia Urbana de L'Hospitalet ha superat aquest mes d'agost la xifra dels 500 patinets elèctrics requisats durant el 2026. Amb els quatre vehicles retirats el passat divendres, 28 d'agost, en el marc del dispositiu policial Kanpai-Bastió, desenvolupat conjuntament amb els Mossos d'Esquadra, el balanç acumulat s'eleva fins als 502 vehicles de mobilitat personal (VMP).

La dada representa un increment significatiu respecte de l'any anterior. Durant tot el 2025, la Guàrdia Urbana va requisar 340 patinets elèctrics. Això significa que, quan falten quatre mesos per acabar l'any, ja s'han retirat 162 vehicles més, una xifra que representa un increment del 47,6% respecte de tot el 2025.

L'augment de les actuacions coincideix amb la intensificació dels dispositius policials i dels controls específics sobre els vehicles de mobilitat personal que es despleguen a diferents punts de la ciutat.

UN DISPOSITIU ESPECÍFIC PER CONTROLAR ELS PATINETS

A més dels controls de VMP que es realitzen en dispositius policials com Kanpai o Bastió, la Guàrdia Urbana de L'Hospitalet i els Mossos d'Esquadra mantenen actiu el dispositiu Nimbus, centrat específicament en el control dels patinets elèctrics a la ciutat.

Nimbus permet intensificar la detecció de vehicles manipulats, patinets que incompleixen les condicions legals de circulació i altres conductes que poden comportar un risc per a la seguretat viària. Al mateix temps, aquests controls tenen un vessant preventiu en matèria de seguretat ciutadana.

PREVENCIÓ DE LA DELINQUÈNCIA I SEGURETAT VIÀRIA

El control dels patinets elèctrics

té, en aquest sentit, una doble finalitat. D'una banda, forma part de les actuacions de prevenció de la delinqüència, ja que en moltes ocasions aquests vehicles són utilitzats per facilitar la comissió de delictes contra el patrimoni, especialment estrebades, robatoris i fugides ràpides després dels fets.

D'altra banda, els controls permeten detectar i retirar de la via pública els VMP que incompleixen la normativa o poden representar un risc per a la seguretat viària.

Entre les circumstàncies que poden motivar una intervenció policial hi ha la circulació amb vehicles manipulats per augmentar-ne les prestacions, la manca dels requisits obligatoris per circular o altres incompliments greus de la normativa.

Els vehicles requisats per aquests motius són traslladats al dipòsit municipal, on romanen fins que els seus titulars en regularitzen la

La Guàrdia Urbana ha requisat 502 vehicles de mobilitat personal entre l'1 de gener i el 28 d'agost i ja supera en un 47,6% el total de patinets requisats durant tot el 2025

situació d'acord amb la normativa vigent o, si no es produeix aquesta regularització, són destruïts.

NOVA NORMATIVA PER ALS PATINETS A PARTIR DE L'1 D'OCTUBRE

Els controls adquiriran encara més rellevància a partir de l'1 d'octubre de 2026, quan entrarà



en vigor la reforma del Reglament general de circulació. La nova regulació estableix un marc estatal més concret per als vehicles de mobilitat personal.

Entre les principals novetats, s'estableix una edat mínima de 15 anys per conduir un VMP, l'ús obligatori de casc de protecció homologat o certificat i l'obligació de senyalitzar les maniobres amb el braç. També es reforça la prohibició de circular per les voreres i es mantenen restriccions de circulació en autopistes, autovies, travessies i determinades vies interurbanes.

La reforma estableix igualment que els usuaris de VMP que circulin de nit o en condicions de visibilitat reduïda hauran de portar almenys un element lluminós o reflectant visible a una distància mínima de 150 metres. L'obligació que el mateix VMP porti l'enllumenat encès també durant el dia, però, no serà exigible fins a l'1 d'octubre de 2027.

La Guàrdia Urbana recorda també que la velocitat màxima establerta per als VMP és de 25 km/h

i que els vehicles no es poden manipular per incrementar-ne les prestacions. Igualment, està prohibit utilitzar el telèfon mòbil o auriculars durant la conducció i circular sota els efectes de l'alcohol o les drogues.

MÉS CONTROLS DURANT ELS PRÒXIMS MESOS

La Guàrdia Urbana de L'Hospitalet continuarà intensificant els dispositius de control dels vehicles de mobilitat personal, tant a través de les actuacions generals de seguretat ciutadana com del dispositiu específic Nimbus, amb l'objectiu de prevenir la delinqüència, reforçar la seguretat viària i garantir una mobilitat més segura per al conjunt de la ciutadania.

Aquestes actuacions formen part d'una estratègia més àmplia de l'Ajuntament de L'Hospitalet per reforçar la seguretat, la convivència i el civisme als barris. En aquest marc, s'ha aprovat inicialment la limitació horària, entre les 22 i les 7 hores, dels establiments comercials de venda per-

sonalitzada o en règim d'autoservei de fins a 300 metres quadrats a tot el municipi, amb l'objectiu de reduir les incidències nocturnes vinculades al consum d'alcohol a l'espai públic, el soroll i altres molèsties al veïnat.

A través del Pla Nautilus, s'ha impulsat també el tancament de més de 15 locals que generaven problemes de soroll i molèsties i de més de 30 narcolocals que provocaven situacions d'inseguretat, alhora que s'han reforçat els dispositius policials amb operatius com Kanpai i Bastió, liderats pels Mossos d'Esquadra amb el suport de la Guàrdia Urbana i la Policia Nacional.

Aquest conjunt de mesures està donant resultats: entre gener i juliol de 2026, els delictes a L'Hospitalet han disminuït un 11% respecte del mateix període de 2025, consolidant una tendència a la baixa i avançant en l'objectiu de continuar millorant la seguretat, la convivència i la qualitat de vida a la ciutat.

Font: Ajuntament de L'Hospitalet



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



¿Cambio automático o manual?

La opción mayoritaria es aprender a conducir con cambio manual

motor funcionando siempre en la zona más eficiente, evitando también que se dañe por malas decisiones del conductor.

Gracias a todas estas características resulta claro por qué los vehículos con cambio automático son más eficientes desde el punto de vista medioambiental. Y como concluye Sergio Fernández: “Los vehículos automáticos actuales aceleran mejor, consumen menos combustible, contaminan menos y mantienen un rendimiento más constante. No porque el motor sea diferente, sino porque la gestión de la transmisión es más eficiente”.

Además, estos sistemas automáticos también permiten una integración mucho más eficaz de tecnologías como los asistentes a la conducción o los motores electrificados.

¿ELECCIÓN O EVOLUCIÓN?

El cambio manual no desaparece por falta de funcionalidad, sino por evolución tecnológica. Durante décadas ha sido una solución eficaz, pero hoy compite con sistemas más precisos y eficientes. Aun así, persiste cierta resistencia, especialmente entre los conductores acostumbrados a usar el manual. Según CNAE, esto responde a la propia naturaleza del ser humano,

que se resiste al cambio por definición. En este sentido, explica que “siempre nos cuesta modificar nuestros hábitos y la conducción no es una excepción: preferimos seguir realizando tareas en las que nos sentimos hábiles antes que afrontar nuevos aprendizajes. No obstante, la experiencia nos dice que esta barrera es puramente psicológica: la gran mayoría de conductores tradicionales que prueban un vehículo automático cambian de opinión”. Esta percepción positiva es especialmente alta cuando se conduce un vehículo eléctrico. “La suavidad y el confort de marcha de estas motorizaciones generan una valoración muy positiva entre los usuarios”, añade el representante de CNAE.

Podemos decir que el cambio automático se perfila como el estándar en un contexto de electrificación y automatización creciente y todo indica que la formación vial, la normativa y el propio mercado avanzan en esa dirección. “Creemos que es importante adaptar la formación de los aspirantes a la nueva realidad del parque automovilístico, facilitando el acceso a un aprendizaje más acorde con las tecnologías actuales”, comenta Olivera. Pero, más que una sustitución inmediata, estamos ante una transición tranquila en la que el conductor seguirá siendo protagonista, pero con cada vez más apoyo tecnológico, también en los cambios de marcha.

Fuente :DGT

El debate entre cambio manual y automático ya no es sólo cuestión de preferencias. Como explica Sergio Olivera, desde la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), la electrificación del parque automovilístico está acelerando la sustitución. “Los vehículos más modernos -explica- utilizan tecnología eléctrica o híbrida, y esto implica el uso del cambio automático”. Un panorama que empieza a trasladarse a la formación de los nuevos conductores.

Un nuevo escenario de aprendizaje. Aunque hoy las prácticas con cambio manual siguen siendo mayoritarias (menos del 5 % opta por automático), las previsiones apuntan a un giro importante cuando entre en vigor la nueva normativa que permitirá eliminar el llamado ‘código 78’ -la limitación a conducir sólo automáticos si te examinas con este tipo de cambio-, mediante un curso adicional.

Desde CNAE se insiste en que el sistema actual ha frenado la adopción del cambio automático en las autoescuelas. La necesidad de examinarse con manual para no quedar limitado ha condicionado la elección de los alumnos durante años.

Sin embargo, las modificaciones normativas que se avecinan, aclara Olivera, permitirán obtener el permiso de conducir de la clase B con un vehículo con cambio automático y, tras realizar un curso de 7 horas (como mínimo), no se anotará en el carné el citado ‘código 78’. Estos conductores podrán conducir, entonces, vehículos con ambas cajas de cambio, lo que, muy probablemente, signifique un aumento de la demanda de la obtención de permisos de conducción en vehículos eléctricos o híbridos. Según Olivera, esto “convertirá el automático en la puerta de entrada principal a la conducción”.

Además, esta organización reclama ayudas para renovar las flotas de las autoescuelas e incorporar vehículos híbridos y eléctricos, más alineados con la realidad del mercado.

Al volante: menos carga mental. Desde el punto de vista del aprendizaje y la seguridad, el cambio automático presenta ventajas claras. Eliminar el embrague y la gestión manual de las marchas permite al conductor centrar su atención en lo realmente importante: la carretera. Esto se traduce en mayor tranquilidad en situaciones complejas como retenciones, pendientes, maniobras o intersecciones. No obstante, desde CNAE recuerdan que conducir bien va mucho más allá del tipo de transmisión: anticipación, observación y cumplimiento de las normas s del tipo de transmisión: anticipación, observación y cumplimiento de las normas siguen siendo fundamentales.

La mirada técnica: mayor precisión. Para Sergio Fernández, monitor de la Escuela RACE (Real Automovil Club de España) de Conducción, la diferencia entre ambos sistemas es, sobre todo, tecnológica: “El cambio manual es una tecnología basada en la intervención directa del conductor. Para que funcione correctamente, la

persona al volante tiene que coordinar varias acciones a la vez: accionar el embrague, seleccionar la marcha adecuada y sincronizar todo con el régimen del motor. Es un proceso que depende completamente del factor humano y, por tanto, introduce variabilidad y limitaciones en términos de precisión”.

Por el contrario, el cambio automático moderno funciona de manera completamente distinta. “Utilizan sistemas electrónicos que analizan en tiempo real lo que está ocurriendo: cuánta potencia se está demandando, a qué velocidad circula el vehículo o qué adherencia hay disponible. Con toda esa información, el propio sistema decide en cada momento cuál es la marcha más adecuada”, matiza el monitor del RACE.

Estas diferencias tienen una consecuencia directa: los cambios de marcha son más rápidos, suaves, precisos y además ayudan a una conducción mucho más segura. Mientras que una persona necesita tiempo para reaccionar y puede cometer errores, el sistema actúa en milisegundos y mantiene el



240 personas fallecen este verano en siniestros de tráfico

El ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, anuncia que "en este periodo de sesiones que ahora se inicia volveremos a impulsar la proposición de ley para rebajar a 0,2 gramos por litro de sangre la tasa de alcohol permitida al volante"

La movilidad alcanza un nuevo máximo histórico con 102 millones de desplazamientos, un 1,5% más que el verano pasado.

Desciende un 12% los fallecidos usuarios vulnerables. Este colectivo representa el 38% del total de fallecidos en carretera, siete puntos menos que el verano anterior.

La reducción más destacada corresponde a los motoristas con 54 fallecidos, 18 fallecidos menos que en 2025.

25 de las víctimas mortales que viajaban en turismo y furgoneta no llevaba puesto el cinturón de seguridad en el momento del siniestro. En el caso de los ciclistas, tres de los doce fallecidos no llevaba casco.

Durante la jornada del eclipse se monitorizaron 2,3 millones de desplazamientos y el momento de mayor intensidad se registró entre las 21:00 horas y la medianoche, cuando el volumen de tráfico aumentó un 25,7% con respecto a un día de referencia.

Durante los meses de julio y agosto se han registrado 218 siniestros mortales en carretera en los que han fallecido 240 personas y otras 926 han requerido hospitalización; lo que comparativamente con el verano pasado, supone un aumento del 4% de las víctimas mortales (+10) mientras que las hospitalizaciones por lesiones han disminuido de forma destacada un 10% (-106).

Este es uno de los datos que el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, ha dado a conocer este lunes durante la presentación del balance provincial de la Operación Verano 2026 de la DGT en un acto celebrado en la sede del organismo. En la presentación ha estado acompañado por la subsecretaria del ministerio, Susana Cri-



sóstomo, y por el director general de Tráfico, Pere Navarro.

El comportamiento de la siniestralidad ha sido desigual. Mientras que en julio fallecieron 110 personas, 5 menos que en el mismo mes del año anterior, en agosto la siniestralidad ha aumentado, registrándose 130 víctimas mortales, 15 fallecidos más que en agosto de 2025.

DESPLAZAMIENTOS

Los desplazamientos de largo recorrido han alcanzado un nuevo máximo dentro de la serie histórica, alcanzado 102 millones de desplazamientos, un 1,5% más que en el verano de 2025. Por meses, agosto concentró el mayor volumen de movilidad con 52,5 millones de desplazamientos frente a los 49,5 contabilizados en julio.

Durante la presentación de los datos, el ministro del Interior ha recordado como los incendios forestales, en especial los de Ávila, Madrid, Castellón, Huelva y Huesca han vuelto a condicionar el trabajo diario de los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y de la propia Dirección General de Tráfico que de forma coordinada han realizado y señalado los cortes de carretera, las recomendaciones en paneles de mensaje variable y la difusión de información a la población en tiempo real sobre el estado del tráfico y las carreteras cortadas por los incendios.

Durante los dos meses se han cortado un total de 2.640 km de carreteras por incendios, afectando a 227 carreteras. El día 27 de julio se produjo el máximo de carreteras

cortadas con 850 km.

CARACTERÍSTICAS DE LA SINIESTRALIDAD

La siniestralidad vial durante el verano ha mantenido una evolución desigual. Mientras julio cerró con 110 personas fallecidas, el tercer registro más bajo desde que existen estadísticas y el segundo menor de la última década, agosto registró un repunte hasta convertirse en el tercer mes de agosto con mayor número de víctimas mortales de los últimos diez años. En conjunto, el verano finaliza con 240 fallecidos en las carreteras, una cifra muy similar a la registrada en los dos últimos veranos.

Este verano se ha producido un aumento de los fallecidos en autopistas y autovías. Concretamente han fallecido 65 personas, diez más que el año anterior. No obstante, las carreteras convencionales siguen siendo el escenario donde se produce la mayor parte de los siniestros mortales. En este tipo de vías han fallecido 175 personas, la misma cifra que en el verano de 2025, lo que supone el 73% de los siniestros mortales registrado.

Se ha observado un descenso significativo de los fallecidos usuarios vulnerables. Durante los dos meses han fallecido 92 usuarios vulnerables, doce menos que en 2025, lo que supone un descenso del 12%. En conjunto, este colectivo representa el 38% del total de fallecidos en carretera, siete puntos menos que el verano anterior.

La reducción más destacada corresponde a los motoristas, con 54

fallecidos, 18 menos que en 2025 cuando se registraron 72 víctimas mortales. Se trata del primer verano desde 2014 en el que la media diaria de motoristas fallecidos desciende por debajo de una víctima al día. Esta reducción se ha concentrado especialmente en Galicia, Andalucía, Madrid y Cataluña.

No obstante, este colectivo continúa siendo especialmente vulnerable. La mitad de los motoristas fallecidos perdió la vida durante el fin de semana, en una carretera convencional y por salida de vía.

Respecto a los peatones, 26 personas fallecieron por atropello, tres más que el pasado verano. Catorce de estos atropellos se produjeron en autopista y autovías y doce en carreteras convencionales. Entre las víctimas mortales figura un operario de conservación de carreteras.

Especialmente preocupante resulta la siniestralidad nocturna: de los 17 peatones fallecidos durante la noche o el crepúsculo, 13 no llevaban prendas ni elementos reflectantes.

También ha aumentado el número de ciclistas fallecidos con 12 víctimas mortales, frente a los nueve del verano anterior. Tres de los ellos no utilizaban casco, un elemento de protección cuyo uso es obligatorio en carretera.

Atendiendo al tipo de accidente, la salida de vía sigue siendo el tipo de siniestro con mayor número de víctimas mortales. Este verano se registraron 88 fallecidos en este tipo de siniestros, catorce menos que en 2025, aunque siguen representando el 37% del total. Las colisiones frontales causaron 54 fallecidos, uno más que el pasado verano y suponen el 23% de todas las víctimas mortales.

Respecto al uso de los sistemas de protección, 25 de las víctimas mortales que viajaban en turismo y furgoneta no llevaba puesto el cinturón de seguridad en el momento del siniestro. En el caso de los ciclistas, tres de los doce fallecidos no llevaba casco.

Respecto a la edad de los fallecidos,

la siniestralidad aumenta entre los más jóvenes. El grupo de 15 a 24 años registró este verano 31 víctimas mortales, ocho más que en 2025. No obstante, el mayor número de víctimas continúa concentrándose entre las personas de 45 a 54 años, con 49 fallecidos, también ocho más que el verano pasado.

DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL

A nivel territorial, la evolución de la siniestralidad continúa siendo heterogénea. Las variaciones entre comunidades autónomas responden a incrementos y descensos puntuales, sin que pueda identificarse un patrón geográfico persistente.

ESTABILIDAD

El balance de verano debe analizarse en el contexto de la evolución registrada a lo largo de todo el año. Tras un comienzo de 2026 especialmente favorable, con una reducción significativa de la mortalidad en carretera, la tendencia cambió de forma puntual en junio, y la evolución de los meses posteriores no confirma un cambio de tendencia.

A 31 de agosto, el número acumulado de personas fallecidas en siniestros de tráfico ascendía a 734 frente a las 750 contabilizadas en la misma fecha de 2025 (-2%), situando al conjunto del año dentro del margen de más menos el 5%, que es los que los expertos consideran compatible con una situación de estabilidad estadística de la siniestralidad.

La información que se utiliza para la elaboración del informe y los que constan en esta nota de prensa son datos provisionales de accidentes en carretera ocurridos en los meses de julio y agosto. El cómputo de fallecidos se realiza durante las 24 horas siguientes al accidente y la información ha sido facilitada por los agentes encargados de la vigilancia y control del tráfico y por los servicios autonómicos con competencias en la materia.

Fuente : Ministerio del interior



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**

Cómo reaccionar a imprevistos como subvirajes, sobrevirajes y frenadas de emergencia, para no perder el control del vehículo

Entras en una curva... y el coche hace algo inesperado. El exceso de velocidad, de aceleración o de giro, una mala trazada o un movimiento brusco pueden hacer que, de pronto, nuestro vehículo deje de obedecernos. El subviraje y el sobreviraje son situaciones en las que el coche no sigue la trayectoria deseada en curva. Y son completamente evitables circulando a una velocidad adecuada con neumáticos en buenas condiciones.

1. GIRO INSUFICIENTE

El subviraje es una de las formas más habituales de pérdida de adherencia en la conducción. Se produce normalmente con tracción delantera, cuando el coche gira menos de lo necesario, no sigue la trayectoria adecuada y se va hacia el exterior de la curva:

“Entras en la curva demasiado rápido, intentas girar, pero el coche no responde como esperas y se va de frente. Esto ocurre porque se exige a los neumáticos delanteros más agarre del que pueden dar”, explica Miguel Ángel Sánchez, responsable del Área de Formación de Conductores de la DGT.

“Toda la dinámica gira en torno al neumático. Actúan tres fuerzas sobre él: vertical, longitudinal y lateral; cuando sobrepasas el límite de agarre, empieza a derrapar”, asegura Álvaro Espinosa, director técnico de la Escuela de Conducción de Volkswagen.

¿Y qué ocasiona esta pérdida de adherencia? Los expertos señalan la mala anticipación y demasiada velocidad como las causas que ‘empujan’ al coche fuera de la vía: “Las pérdidas de control empiezan antes de la curva, no durante”, afirma Sánchez.

Una frenada (o aceleración) violenta dentro de la curva también puede alterar el equilibrio y sobrecargar el eje delantero. Errores de conducción, cometidos con frecuencia en condiciones desfavorables, que disparan las posibilidades de perder la adherencia sobre el asfalto y el control del vehículo.

Qué hacer

Si a pesar de todo su coche subvira, el sistema de estabilidad (ESP) interviene para corregir la trayectoria. Pero las ayudas electrónicas no hacen milagros y una reacción adecuada es clave para recuperar el control.

Los especialistas en conducción segura explican que para controlar un subviraje es necesario reducir la velocidad levantando suavemente el pie del acelerador, para que las cargas se equilibren y los neumáticos delanteros recuperen adherencia.

Si es necesario frenar, nunca lo haga bruscamente o el eje delantero recibirá más carga y la situación empeorará.

Y cuidado con las reacciones impulsivas. La más habitual es girar aún más el volante, pero esto sólo aumenta el deslizamiento. Un conductor entrenado puede corregir la trayectoria reduciendo ligeramente el giro, sin correcciones bruscas que agraven la pérdida de control: se trata de recuperar el agarre perdido, no de añadir más estrés a los neumáticos.

“Es necesario conseguir que las ruedas delanteras apunten a donde queremos ir. Debemos alinear y estabilizar el coche sin forzar la dirección”, apunta Espinosa.

2. EXCESO DE GIRO

El sobreviraje es el fenómeno opuesto al subviraje y ocurre con más frecuencia en vehículos de propulsión (tracción trasera), cuando las ruedas de ese eje pierden adherencia antes que las delanteras. La zaga del coche derrapa, con riesgo de hacer un trompo si no se corrige a tiempo.

Aunque los coches actuales están diseñados para minimizar este comportamiento, el sobreviraje puede aparecer en situaciones de baja adherencia o al realizar ciertas maniobras de forma brusca. Las causas más habituales suelen ser las aceleraciones excesivas en plena curva que alteran el equi-



brio de cargas. También las frenadas intensas que descargan el peso sobre el eje trasero.

E igual que en el subviraje, las malas condiciones ambientales, de la vía y del vehículo juegan un papel decisivo: la adherencia disminuye y el riesgo aumenta.

La forma de evitar el sobreviraje es adoptar una conducción suave y previsor. Acelerar de forma progresiva, especialmente al salir de las curvas, ayuda a mantener la estabilidad. Evitar movimientos bruscos con el volante o los pedales es fundamental, al igual que adaptar la velocidad a las condiciones de la carretera.

Mantener los neumáticos en buen estado y con la presión adecuada, así como revisar la suspensión, también contribuye a reducir el riesgo.

Aunque los sistemas electrónicos como el control de estabilidad (ESP) ayudan a corregir estos deslizamientos, no pueden superar los límites de la física si se conduce de forma inadecuada.

Qué hacer

La reacción segura ante un sobreviraje también debe ser calmada, rápida y controlada: dirija la mirada hacia el lugar al que quiere llevar el coche y gire el volante hacia el mismo lado que derrapa.

Al mismo tiempo, levante suavemente el pie del acelerador -las ruedas recuperan adherencia- y no frene de forma brusca, sólo agravaría la pérdida de control.

Una vez el coche se estabilice, enderece el volante -siempre con suavidad- para retomar la trayectoria. Así, la exigencia técnica para recuperar el control es muy alta:

“Sin formación es muy difícil reaccionar instintivamente de forma adecuada. Sólo consigues dominar el coche si tienes experiencia en estas situaciones”, añade Espinosa.

“Es mejor evitar que llegue a producirse con una conducción suave, preventiva, mirar lejos, anticiparse al trazado, ajustar la velocidad a las condiciones, con tiempo suficiente, antes de entrar en la curva”, destaca Sánchez.

3. FRENO A FONDO

La frenada de emergencia es una maniobra crítica que todo conductor puede verse obligado a realizar cuando aparece una situación imprevista en la vía -un obstáculo, un peatón, un accidente o un frenazo repentino delante- y no queda más opción que detener el coche en la menor distancia posible.

En estas circunstancias, la reacción debe ser rápida y contundente, pero también controlada. Una deceleración brusca mal ejecutada puede provocar el bloqueo de las ruedas y la consiguiente pérdida de control.

En una frenada de emergencia intervienen diversos factores: la falta de anticipación del conductor; una mínima distracción al volante que impide reaccionar en el momento adecuado; y el exceso de velocidad, que reduce el margen de reacción y aumenta la distancia necesaria para detenerse.

También las condiciones adversas en la vía (lluvia, firme deslizante...), que disminuyen la adherencia de los neumáticos y dificultan la frenada.

No tener que recurrir a una frenada de emergencia pasa, en gran medida, por una conducción preventiva. Mantener la distancia de seguridad, adaptar la velocidad a las condiciones de la vía y del tráfico y dirigir la mirada lejos para anticipar posibles riesgos son hábitos fundamentales.

Una conducción atenta y previsor permite ganar esos segundos

El subviraje se produce cuando el coche gira menos de lo necesario y se va hacia el exterior de la curva; el sobreviraje es el fenómeno opuesto, ocurre cuando la zaga del coche derrapa, con riesgo de hacer un trompo

clave que marcan la diferencia entre una frenada progresiva y una maniobra de emergencia.

Qué hacer

En una frenada de emergencia, la actuación correcta es decisiva: pisar el pedal del freno a fondo y con decisión, manteniendo la presión incluso si se perciben vibraciones. Este temblor es normal en vehículos equipados con sistema ABS, indica que está funcionando para evitar el bloqueo de las ruedas.

Al mismo tiempo, se debe sujetar el volante con firmeza y mantenerlo recto para conservar la estabilidad y la trayectoria.

“Primero hay que reducir la velocidad al máximo y después, si es necesario, cambiar la trayectoria de forma controlada evitando maniobras bruscas y manteniendo en todo momento la presión máxima en el freno”, explica Miguel Ángel Sánchez.

Otro aspecto clave es la mirada. El conductor debe dirigirla hacia la zona de escape o hacia el lugar donde quiere ir, no hacia el obstáculo. Esta técnica ayuda a mantener el control y hace la reacción más eficaz.

El objetivo de la frenada de emergencia es claro: detener el coche en la menor distancia posible sin perder el control, evitando la colisión o minimizando sus consecuencias.

Fuente: DGT



La factura oculta del coche español

Cada repunte del crudo presenta a la economía española la misma factura oculta. La última escalada ligada a Irán es solo el episodio más reciente de una secuencia que ya se repite con demasiada frecuencia con resultados conocidos. Y, sin embargo, uno de los amplificadores más potentes de ese shock sigue sin aparecer en el cuadro macro: la edad media del parque automovilístico español, hoy en 14,6 años, frente a los 9 de Alemania. Un dato que debería figurar junto a la dependencia energética exterior o la productividad como lastre estructural del país. No figura. Pero su impacto sobre la renta disponible y la competitividad es directo, medible y recurrente.

La aritmética es elemental. Un vehículo de más de diez años consume entre un 20% y un 30% más por kilómetro que un modelo reciente equivalente. Trasladado al parque español, donde los coches con esa antigüedad concentran la mayor parte del volumen circulante, cada euro de subida en el surtidor se amplifica de forma desigual. En un escenario en el que la tensión actual se prolongara doce meses, el sobre coste anual en repostaje atribuible a los vehículos de más de diez años rondaría los 4.000 millones de euros. El de los menores de cinco años se quedaría en torno a 1.300 millones. La diferencia —cerca de 2.700 millones— no es un dato técnico: es una transferencia regresiva de renta que el mercado activa cada vez que la geopolítica se mueve.

Conviene precisar quién paga esa factura. La pagan los hogares de rentas medias y bajas, que acumu-



Un parque automovilístico envejecido convierte cada subida del crudo en un impuesto que castiga a los de abajo

lan los vehículos más antiguos porque no han podido renovarlos. La pagan los autónomos cuya furgoneta es herramienta de trabajo y cuyo margen ya está comprimido por costes laborales, fiscales y financieros. Es, traducido al lenguaje de la política económica, un

impuesto regresivo no legislado que se activa cada vez que sube el Brent y desaparece del debate cuando se modera, sin que entre tanto se haya hecho nada por reducir la base imponible.

UN GRADIENTE DE RENTA TRASLADADO AL ASFALTO

Los parques más envejecidos no se distribuyen al azar: se concentran en los municipios con menor renta. Castilla y León roza los 17 años de antigüedad media; Extremadura superan los 16,5. Madrid, con mayor capacidad de compra, se sitúa en 11,3. No es una coincidencia territorial: es un gradiente de renta trasladado al asfalto. Cuando sube el carburante no golpea igual en todas las familias. Y esa asimetría no aparece en ningún indicador de desigualdad, aunque su efecto sobre la renta disponible sea tan real como el de cualquier variación fiscal.

Esa intermitencia es parte del problema. España convive con una exposición latente que ningún cuadro macro recoge explícitamente, pero que incide sobre el consumo privado, sobre el IPC subyacente vía energía y sobre la

percepción de poder adquisitivo de millones de hogares justo en los momentos en los que esa percepción más pesa. Cuando los precios del crudo se moderan, el coste se diluye y desaparece del debate público. Cuando vuelven a tensionarse —y vuelven cada pocos trimestres—, reaparece ya devengado, sin margen para amortiguarlo.

UN FRENO SILENCIOSO SOBRE LA DEMANDA INTERNA

Cuando el precio del carburante sube, el sobre coste de los vehículos más antiguos no se queda en el depósito: se traduce en menor consumo disponible, en presión sobre el IPC y en deterioro de márgenes para las pequeñas empresas dependientes del transporte. En una economía donde el consumo privado representa más del 55% del PIB, un shock recurrente que castiga al segmento con menor capacidad de ahorro y gasto actúa como un freno silencioso sobre la demanda interna. No aparece en los modelos como variable de política económica. Pero su efecto acumulado es perfectamente legible en la pérdida de poder adquisitivo de las clases medias.

El contexto internacional no permite confiar en que esta exposición se diluya. La volatilidad energética ha dejado de ser una anomalía para convertirse en un parámetro del entorno. Las tensiones en Oriente Próximo, la reconfiguración de los flujos de crudo tras la guerra de Ucrania y la presión sobre la oferta marginal apuntan a un horizonte de precios más altos y volátiles. Cualquier país con un parque envejecido —y España lo tiene, junto con Grecia y Portugal, entre los más viejos de Europa Occidental— amplifica de forma automática esa imprevisibilidad sobre las cuentas de sus hogares.

Hay un matiz final que merece subrayarse. El envejecimiento del parque no es un indicador sectorial: es un termómetro de la economía real. Mide la capacidad de las clases medias para acceder a bienes duraderos. Mientras esa temperatura no baje, cada subida del crudo encontrará el mismo bolsillo abierto y la misma factura repetida. Llamarla “shock externo” es, a estas alturas, un eufemismo. Es una vulnerabilidad propia.

Fuente: Faconauto



**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



¿Qué hacer si un incendio te sorprende conduciendo?

Con el inicio de la operación salida de vacaciones y millones de desplazamientos por carretera en la temporada de mayor riesgo de incendios forestales, desde la Fundación CEA queremos recordar a los conductores que la información puede salvar vidas. Saber cómo actuar si un incendio te sorprende en carretera es fundamental para evitar accidentes o desenlaces fatales.

Antes de salir conviene consultar el estado de las vías y la previsión meteorológica en los canales de la DGT, evitar las rutas cercanas a focos activos y llevar el móvil cargado y agua en el coche. A partir de ahí, compartimos una serie de consejos prácticos para saber cómo reaccionar si te ves inmerso en una zona afectada por el fuego mientras conduces.

“Frente a un incendio en la carretera, saber reaccionar en los primeros segundos puede salvar vidas. Desde la Fundación CEA queremos que ningún conductor salga a la carretera este verano sin tener claro qué hacer si el fuego le sorprende”

¿QUÉ HACER SI TE ENCUENTRAS CON UN INCENDIO EN CARRETERA?

1. Mantén la calma y avisa cuanto antes al 112

Evita los cambios de sentido y los frenazos bruscos, y en cuanto veas el fuego contacta con los servicios de emergencia para saber si puedes continuar. Llama al 112 o al 062 (Guardia Civil) y facilita tu ubicación lo más exacta posible.

2. No intentes atravesar las llamas ni una cortina de humo

Los coches contienen materiales inflamables y no resisten altas temperaturas: cruzar una zona en llamas puede ser letal. Tampoco cruces una cortina de humo denso, por estrecha que parezca, porque desorienta al instante, oculta la carretera y puede ahogar el motor, que necesita oxígeno para funcionar. Si el fuego corta el paso, da media vuelta en cuanto sea seguro o busca una ruta alternativa.

3. Enciende las luces

El humo reduce mucho la visibilidad. Enciende las luces de cruce y

los antiniebla para ver algo más, y los intermitentes de emergencia para que tu vehículo sea visible para el resto de los conductores y para los equipos de rescate.

4. Reduce la velocidad y aumenta la distancia de seguridad

Baja el ritmo de forma progresiva y mantén una buena distancia con el coche de delante. Con el humo apenas se ve, y un frenazo repentino puede provocar un alcance en cadena.

5. Elige bien dónde detenerte

Si tienes que parar, hazlo lejos de las llamas, en un lugar despejado y sin vegetación alrededor, y a ser posible en el sentido contrario al que sopla el viento. Si no encuentras un sitio así, una zona ya quemada es más segura. Y si circulas por una pista de tierra, vuelve al asfalto, que actúa de cortafuegos.

6. Si el fuego te rodea, permanece dentro del coche

Quédate en el vehículo con las ventanillas cerradas el mayor tiempo posible, cierra las rejillas de ventilación para que no entre humo y deja las luces de emergen-

cia encendidas. El coche te protege del calor y del humo durante un tiempo, así que abandónalo solo como último recurso.

7. Si tienes que salir del vehículo, protégete y aléjate bien

Cúbrete toda la piel que puedas y tápate boca y nariz con un paño, mejor humedecido. Fíjate hacia dónde lleva el viento el humo y aléjate en sentido contrario al avance del fuego, hacia zonas ya quemadas o sin vegetación.

8. Respeta los cortes y sigue a los equipos de emergencia

Bomberos, Guardia Civil y Protección Civil tienen una visión completa del incendio, y sus indicaciones marcan la diferencia entre una evacuación segura y el peligro. Cuando hay un fuego se cierran tramos para proteger a los conductores y facilitar la extinción, así que respeta los desvíos y no intentes colarte por caminos secundarios no señalizados.

ADemás, NO ACTUAR CORRECTAMENTE PUEDE SER SANCIONABLE

Según datos del Ministerio para la Transición Ecológica, entre el 3% y el 3,5% de los incendios forestales tienen su origen en colillas mal apagadas que algunos conductores arrojan desde el vehículo en zonas de alto riesgo, como cunetas, bosques o campos. Este gesto irresponsable no solo está sancionado con una multa de 500€ y la retirada de seis puntos del carnet de conducir, sino que puede llegar a constituir un delito penado con hasta 6 años de prisión si provoca un incendio.

Si la colilla llega a provocar un incendio forestal, el responsable se enfrenta a la vía penal con penas de cárcel de hasta 6 años, además de asumir los costes de extinción y los daños ocasionados.

Sin embargo, más allá de las sanciones, lo verdaderamente grave es el impacto irreversible sobre el medio ambiente, la destrucción de hábitats, la muerte de animales y el riesgo real de pérdida de vidas humanas. Un acto tan simple como tirar una colilla puede convertirse en una tragedia colectiva.

Fuente: CEA

Sant Joan Despí: El Ayuntamiento destina cerca de 600.000 euros para realizar trabajos de asfaltado, pavimentación y señalización vial

Este verano, el Ayuntamiento de Sant Joan Despí ha actuado en más de una veintena de calles de la ciudad en las que se realizaron trabajos de asfaltado, pavimentación y señalización vial así como la instalación de elementos reductores de la velocidad.

Los trabajos comenzaron a finales de julio. En total, se actuó en 27 calles de la ciudad, una intervención que abarcó cerca de 15.000 metros cuadrados y cuyo objetivo era rehabilitar y adecuar el pavimento de vías para mejorar la seguridad vial, pacificar el tráfico y actualizar la señalización vial. Además de la mejora del pavimento de la calzada, se instalaron reductores de velocidad (cojines berlineses) en diferentes puntos, y se mejoró una parada de autobús en la calle Major.

Las intervenciones más destacadas se hicieron en las calles de Catalunya, Font del Be, Vicomicià, Montjuïc, Riera d'en Nofre, Baltasar d'Espanya, en diferentes tramos de la avenida de Barcelona, Narcís Monturiol, Gran Capità y Círrers.

Los trabajos, presupuestados en cerca de 600.000 euros, también beneficiarán a la movilidad de los peatones con la adecuación y mejora de diferentes pasos elevados que harán más accesibles para los peatones estas calles.

Por otra parte, el plan también contempla actuaciones de mejora en diferentes cruces que redundarán en un incremento de la seguridad de las personas que se mueven a pie por la ciudad. Por último, las obras también permitirán la adecuación del paso de peatones elevado del camino de La Moixeta, en la BV2001, para hacerlo más accesible.

Fuente: Aj. de Sant Joan Despí

RISTORANTE PIZZERIA ITALIANA

• Salón Privado

• Celebraciones

• Grupos • Empresas

ABIERTO
TODOS los días!



Bottega
Napoletana

TRATTORIA - PIZZERIA

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

Las 7 diferencias



Sudokus

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

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

Test de conducir



1. Circula con un turismo con remolque; ¿puede entrar en una vía con esta señal?

A. Sí, cuando el remolque tenga un solo eje.
B. No, con ningún vehículo que arrastre un remolque.
C. Sí, con cualquier conjunto de vehículos.

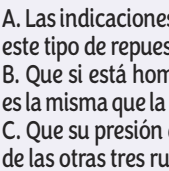


sólo dispone de un carril.
B. Si, si en sentido contrario no circula ningún vehículo.
C. No; en los túneles siempre está prohibido adelantar.



4. Si se ve obligado a circular con una rueda de repuesto de uso temporal o de emergencia, ¿qué debe tener en cuenta?

A. Las indicaciones de los fabricantes de este tipo de repuestos.
B. Que si está homologada su duración es la misma que la de una rueda normal.
C. Que su presión debe ser superior a la de las otras tres ruedas.



5. Estas marcas viales azules indican...

A. la zona en que se permite estacionar, al igual que las marcas blancas.

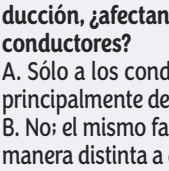


B. que en ciertos periodos del día, la duración del estacionamiento está limitada.
C. que está prohibido estacionar.



6. Factores variables como la cantidad y la calidad del sueño, el consumo de medicamentos sedantes o la monotonía en la conducción, ¿afectan por igual a todos los conductores?

A. Sólo a los conductores que circulan principalmente de noche.
B. No; el mismo factor puede afectar de manera distinta a dos personas.
C. Sí.



7. En vía urbana, cuando utilice el carril que más convenga a su destino, ¿puede abandonar dicho carril?



A. Sí, para prepararse a cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar.
B. No, en ningún caso.
C. Sí, pero sólo para cambiar de dirección.



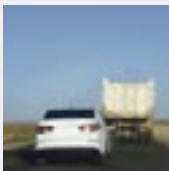
8. En una vía urbana, ¿debe tocar el claxon para advertir que va a realizar un adelantamiento?

A. Sí, salvo que se encuentre cerca de un hospital.
B. Sí, siempre que sea a intervalos cortos y el sonido no sea estridente.
C. No.



carretera por la de corto alcance?

A. No, ya que no es necesario ni aconsejable.
B. Sí, para evitar la posibilidad de deslumbramiento a través del espejo retrovisor.
C. Solo si no tiene intención de adelantar.



10. Si un conductor inicia un adelantamiento y se producen circunstancias que hacen difícil finalizar la maniobra...

A. debe regresar a su carril y advertirlo a los que circulen por detrás.
B. el conductor del vehículo adelantado está obligado a apartarse al arcén.
C. debe acelerar y terminar la maniobra, aunque genere una situación de riesgo.

3. ¿Puede adelantar en un túnel con un solo carril para cada sentido?

A. No, ya que su sentido de la marcha



Solución

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

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

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

Fácil

Semáforos inteligentes y motocicletas

La seguridad vial en entornos urbanos afronta retos cada vez más complejos. El incremento de la densidad del tráfico, la convivencia entre distintos modos de transporte y el crecimiento constante de la motocicleta como solución de movilidad eficiente obligan a replantear el diseño y la gestión de las infraestructuras. En este contexto, los semáforos inteligentes se consolidan como una herramienta clave para mejorar la seguridad de los motoristas, que son el colectivo más vulnerable que circula por la vía.

EFICIENTES PERO VULNERABLES

Las motos ofrecen ventajas evidentes en ciudad. Ocupan menos espacio, reducen el tiempo de desplazamiento y contribuyen a descongestionar el tráfico. Sin embargo, no todo son ventajas porque el motorista sigue siendo el más expuesto. La ausencia de carrocería, la menor visibilidad frente a otros vehículos y la exposición directa al entorno hacen que cualquier incidencia tenga consecuencias más graves que en otros vehículos.

Uno de los riesgos más habituales se produce en las intersecciones reguladas por semáforos, especialmente cuando los sistemas de detección no reconocen correctamente la presencia del motorista. Un sistema semaforico que no detecta correctamente a las motos no solo es ineficiente, sino inseguro.



LOS SENSORES TRADICIONALES

Los bucles inductivos son una de las soluciones más extendidas. Se pueden distinguir a simple vista porque son como unos cablecitos, unas líneas finas distribuidas por el suelo en forma de rectángulo o de cuadrado. Estos cables generan un campo electromagnético y se encargan de percibir variaciones provocadas por la masa metálica del vehículo. Detectan presencia, no movimiento.

Con vehículos pesados – como coches o camiones – funcionan correctamente pero no son tan efectivos con las motos por sus dimensiones más reducidas y, sobre todo, porque tienen

menos masa metálica. Una posible solución en caso de que el motorista se encuentre parado y el semáforo no cambie es colocarse sobre una de las líneas del bucle y no en el centro del carril. Estos bucles suelen estar ubicados en cruces. Seguro que alguna vez te has encontrado en la siguiente situación: llegas, te detienes y el semáforo no cambia. Esperas, dudas y miras alrededor. Incluso te planteas si está averiado. Pero no. Simplemente no te ha detectado.

Cuando sucede esto, el motorista se ve obligado a esperar una barbaridad, a veces sin poder avanzar hasta que otro vehículo llegue y active el sistema. Y estas espe-

ras generan situaciones de peligro, como el incremento del riesgo de alcance, especialmente en condiciones de baja visibilidad, así como la tentación de realizar alguna maniobra indebida. Es importante recordar que, aunque el semáforo no se ponga en verde, saltárselo nunca es una opción segura ni legal en España. De hacerlo, se consideraría infracción grave y podrías tener una sanción económica – habitualmente de unos 200 euros – además de la pertinente retirada de puntos del carnet. Si te encuentras en una situación de este tipo, te aconsejamos que comuniqués la incidencia a las autoridades locales para que puedan actuar y calibrar correctamente los sensores.

SEMÁFOROS INTELIGENTES DE NUEVA GENERACIÓN

La tecnología avanza y estas soluciones no son una excepción. Los semáforos inteligentes integran sensores avanzados y sistemas de gestión adaptativa para reaccionar en tiempo real a las condiciones del tráfico. La combinación de distintas tecnologías los hace más efectivos para motocicletas porque resuelve las limitaciones de los tradicionales. Utilizan cámaras de visión artificial que pueden identificar a las

motos independientemente de sus dimensiones. También usan sensores radar e infrarrojos que detectan el movimiento y la velocidad incluso en condiciones de baja visibilidad o lluvia. Todos estos avances afinan la detección, de manera que se reducen los tiempos de espera excesivos y los accidentes.

VENTAJAS DE LOS CICLOS ADAPTATIVOS

Los semáforos convencionales regulan el tráfico de vehículos y peatones alternando su paso con un ritmo predefinido. Aunque cambien las condiciones, se mantienen con una cadencia prefijada que muchas veces empeora la situación. No tiene nada que ver la cantidad de vehículos que encontramos en hora punta de entrada y salida del trabajo o en horario escolar, con la de las noches o los fines de semana. Por no hablar de circunstancias excepcionales como accidentes en la vía.

A diferencia de estos semáforos con ciclo fijo, los sistemas inteligentes ajustan los tiempos de paso en función del tráfico real. Esto se traduce en un montón de ventajas para el motorista, como la reducción tanto de los tiempos de espera, de las aceleraciones bruscas y de las maniobras imprevistas, además de permitir una circulación más fluida y predecible, así como la disminución de emisiones contaminantes.

Ciudades como Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla o Bilbao ya están incorporando semáforos inteligentes de nueva generación en zonas de alta siniestralidad, accesos e intersecciones complejas. Todos estos adelantos contribuyen a la seguridad vial, que no solo depende de nuestro comportamiento al volante o sobre la moto. Gran parte del éxito recae en las infraestructuras de calidad que, mediante estas nuevas tecnologías, pueden minimizar la exposición al riesgo tanto para conductores como para peatones.

Fuente . ANESDOR



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

Llobregat**Motor**

619 90 09 79





www.llobregatmotor.com

CLASIFICADOS

Llobregat**Motor**

**RISTORANTE
PIZZERIA ITALIANA**

**Bottega
Napoletana**

**ABIERTO
TODOS los días!**

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



**TRASTEROS
SANT BOI**

ESPACIO PARA LO QUE REALMENTE IMPORTA

Riera Fonollar, 26 644 734 418

ROSTISSERIA

EL POLLO CON 1 PATA
Tel. 93 475 34 66

C/ Avenir, 1
"Esquina
Ferrocariles
Catalanes"
Cornellà

PiRètols

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

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

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 Jordi. Atics amb Terrassa
- Dúplex amb Jordi 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

**VENEZUELA
SUDAN**

**LÍBANO
R. D. CONGO
UCRANIA GAZA**

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

**MÉDICOS
SIN FRONTERAS**

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

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



La Última Curva



Viernes 4: crónica de unos datos anunciados Reflexiones desde el límite entre lo legal, lo humano y lo absurdo.

El próximo viernes 4 de septiembre el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, acompañado por los responsables de Tráfico, comparecerá en la sede de la DGT para ofrecernos el balance de siniestralidad de este verano. Nos dirán cuántas personas han muerto durante junio, julio y agosto, cuántas han resultado heridas graves, cómo se han comportado los motoristas, los peatones o los ciclistas y cuántos millones de desplazamientos hemos realizado durante nuestras vacaciones.

Todavía no conocemos esos datos.

Así que hoy voy a hacer algo que puede salir muy mal: Voy a adivinarlos.

Permítanme ejercer por un momento de oráculo de cualquier mala versión literaria o cinematográfica y déjenme deslumbrarles con mi capacidad para ver el futuro, aunque mi único deseo mientras escribo estas líneas sea equivocarme.

Mi apuesta es esta: las cifras serán muy parecidas a las de los últimos años. Quizá tengamos dos o tres fallecidos más, quizá dos o tres menos. Los heridos graves seguirán siendo demasiados.

Volveremos a preocuparnos por los usuarios vulnerables, alguna modalidad de siniestro habrá aumentado y otra habrá descendido y, en algún momento de la rueda de prensa, aparecerá el dato de los desplazamientos.

Ese dato será importante.

Porque hemos viajado mucho. Más coches, más desplazamientos, más kilómetros recorridos. Y entonces respiraremos un poco mejor.

Si hay más muertos, podremos decir que también había mucha más gente en la carretera. Si hay menos, hablaremos de una evolución positiva a pesar del aumento de la movilidad. Si prácticamente tenemos los mismos, podremos concluir que la siniestralidad se mantiene estable en un contexto de récord de desplazamientos.

Es difícil perder jugando así.

Los psicólogos llaman sesgo de confirmación a nuestra tendencia a buscar, interpretar y recordar la información de manera que confirme lo que ya creemos. Dicho de una forma bastante menos académica: elegimos de la realidad la parte que nos ayuda a tener razón.

Y me temo que llevamos demasiado tiempo haciendo algo parecido con la seguridad vial.

No digo que los kilómetros recorridos no importen. Claro que importan. Sirven para analizar el riesgo y entender mejor las cifras. Lo que digo es que a una familia que acaba de perder a alguien le sirve de bastante poco saber que estadísticamente este año hemos recorrido unos cuantos millones de kilómetros más.

Porque llevamos años moviéndonos en una especie de día de la marmota. Unos años bajamos ligeramente. Otros subimos. Después estabilizamos. Celebramos un porcentaje, lamentamos otro y anunciamos nuevas medidas. Y doce meses después volvemos a sentarnos delante de una mesa para preguntarnos prácticamente lo mismo.

¿Por qué?

Creo que la respuesta es bastante menos complicada de lo que queremos admitir. Nos falta valentía. Y nos falta compromiso.

Nos falta educación vial desde pequeños, pero educación de verdad. No una hora perdida de vez en cuando en un colegio para poder marcar una casilla y decir que hemos cumplido. Estamos hablando de enseñar a nuestros hijos cómo deberán comportarse durante toda una vida como peatones, ciclistas, motoristas y conductores. Eso necesita tiempo, continuidad y valores.

Nos falta también un compromiso social mucho mayor. No podemos pedir a nuestros hijos que respeten las normas mientras nos ven insultar al conductor de delante, conducir mirando el teléfono o explicar orgullosos en una comida familiar cómo sabemos dónde están todos los radares. Los niños aprenden mucho más mirando el asiento delantero del coche de sus padres que escuchando una charla sobre seguridad vial.

Nos falta contundencia con el infractor y, especialmente, con el reincidente. Hay comportamientos que seguimos tratando como errores cuando hace tiempo que dejaron de serlo. Quien bebe y conduce repetidamente, quien convierte la velocidad en una forma de diversión o quien conduce permanentemente pendiente del teléfono no tiene un problema de desconocimiento. Sabe perfectamente lo que está haciendo.

Y nos falta una justicia que entienda de una vez por todas que un vehículo no es una oficina, ni un bar, ni un salón de casa. Tomar una decisión irresponsable al volante y acabar con la vida de otra persona no puede convertirse simplemente en una desgracia desafortunada porque no existiera intención de matar. Si yo estuviera jugando con una pistola cargada en mitad de la calle y accidentalmente disparase y matase a alguien, probablemente la conversación sobre mi responsabilidad sería bastante distinta.

No hace falta querer matar para tomar una decisión capaz de matar.

También necesitamos entender algo mucho más sencillo: podemos tener una vida estúpida sin vivir permanentemente pendientes del alcohol, del teléfono y de las prisas. La vida está para vivirla, no para fundirla. Y mucho menos tenemos derecho a jugar con la de los demás.

Pero quizá la mayor responsabilidad corresponda a las administraciones. Son ellas las que deben liderar este cambio. No ponerse de perfil para evitar molestar a determinados sectores, no esperar a que llegue el siguiente balance y no convertir la seguridad vial en una sucesión de campañas de verano, Navidad y Semana Santa. Hace falta estrategia. Pero estrategia de verdad.

España, como el resto de países comprometidos con los objetivos internacionales de seguridad vial, pretende reducir a la mitad los fallecidos y heridos graves en 2030. El propio ministro defendía hace apenas unas semanas ante Naciones Unidas que los siniestros viales son evitables y que alcanzar ese objetivo exige ambición, determinación y urgencia.

Estoy de acuerdo. Especialmente con lo de urgencia.

Porque 2030 está ahí al lado y seguimos discutiendo muchas de las mismas cosas que discutíamos hace años. No vamos a cumplir el objetivo, a estas alturas es materialmente imposible, ¿que haremos entonces? ¿Rebajaremos nuestras expectativas, buscaremos una buena explicación para justificarlo o tendremos, de una vez por todas, el valor de cambiar?

Quizá para 2050, con un poco de suerte, tengamos vehículos prácticamente autónomos y hayamos conseguido eliminar buena parte del factor humano, que continúa siendo el elemento más imprevisible de esta ecuación. Fantástico, esto no se puede dejar en manos de la suerte.

Pero hasta entonces conducimos nosotros. Nosotros bebemos.

Nosotros miramos el móvil. Nosotros corremos.

Nosotros decidimos.

Y las administraciones legislan, educan, sancionan, construyen y establecen las prioridades. Así que el viernes veremos si tengo madera de oráculo o debo buscarme otra profesión.

Ojalá me equivoque completamente.

Ojalá Grande-Marlaska aparezca ante los medios con una reducción espectacular de fallecidos y

heridos graves y este artículo envejezca fatal en apenas cinco días. Sería maravilloso tener que reconocerlo.

Lo que sí sé que no será igual que el verano pasado es que, por primera vez, las víctimas y sus familias disponen del 018, el teléfono de atención a víctimas de siniestros de tráfico.

Y eso sí merece decirlo sin ironía. Enhora-buena.

Ahora falta conseguir que cada vez haya menos personas que necesiten marcarlo.

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

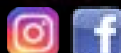


Informació:
c. Joana Raspall, 12
Sant Feliu de Llobregat

699 235 044
www.rilaura.com

sanju des de 1967
rètols

Retolació i vinils



www.san-ju.com



Ferrari F80: el nuevo supercar del Cavallino Rampante

El Ferrari F80 está diseñado para extraer el máximo rendimiento sin penalizar el confort de marcha



Los 1.200 CV lo convierten en el coche de carretera más potente del Cavallino Rampante. Los 1050 kg de carga vertical... lo aplastan contra el suelo

El Ferrari F80 es un automóvil superdeportivo híbrido eléctrico producido por el fabricante italiano Ferrari, tentativamente a partir de 2025 y finalizando hasta 2027, año en el que la compañía celebrará su 80.º aniversario.

MOTOR ELÉCTRICO MGU-K

El F80 es el primer motor eléctrico diseñado, testado y fabricado íntegramente por Ferrari en Maranello. El diseño del motor eléctrico deriva directamente de la experiencia de Ferrari en competición; en particular, el tipo con estator de bobina dentada y rotor con configuración de matriz Halbach y retención de imanes de fibra de carbono se ha tomado prestado del diseño utilizado en la Fórmula 1.

SISTEMA DE FRENADO CCM-R PLUS

El freno CCM-R Plus codesarrollado con Brembo, toda una primicia para un coche de carretera, se compone de largas fibras de carbono para mejorar la resistencia (+100%) y la conductividad térmica (+300%) respecto a aplicaciones anteriores, y está recubierto de carburo de silicio (SiC), que garantiza una increíble resistencia al desgaste y reduce el tiempo de rodaje.

S-DUCT

El amplio S-Duct que caracteriza la parte central del capó del F80 oculta un alerón de triple elemento (triplane) que canaliza el flujo procedente de la parte delantera e inferior hacia el habitáculo y el alerón trasero. Al perfil principal del triplano, definido por la sección central del parachoques, le siguen dos flaps que completan una configuración alar de clara inspiración 499P, y cuyas curvaturas y ranuras de soplado están finamente optimizadas para generar la máxima carga aerodinámica.

PROPULSOR

La transferencia de las carreras también afecta a la Fórmula 1, de la que se ha tomado el concepto MGU-K y MGU-H (este último mediante el desarrollo específico del e-turbo). Para bajar el centro de gravedad, se decidió inclinarlo alrededor del eje Z 1,3º, elevando la caja de cambios para no penalizar la eficacia de la base aerodinámica. Esta instalación fue posible gracias al nuevo volante de inercia de diámetro reducido.

DISEÑO

El Ferrari F80 transforma las exigencias de rendimiento y la última tecnología en un nuevo lenguaje estilístico, aunque impregnado del ADN Ferrari.

SISTEMA DE SUSPENSIÓN

Una de las joyas de la corona del control dinámico del F80 es sin duda el sistema de suspensión activa Ferrari, rediseñado desde cero a partir del visto en el Ferrari Purosangue para adaptarlo al alma de superdeportivo del coche.

DINÁMICA

Otra importante evolución del F80 es el nuevo sistema SSC (Side Slip Control) en su versión 9.0, que se beneficia del estimador integrado FIVE (Ferrari Integrated Vehicle Estimator). El nuevo estimador se basa en el concepto del gemelo digital, un modelo matemático que replica virtualmente el comportamiento del coche utilizando las mediciones de los sensores del coche.

CHASIS

El chasis del Ferrari F80 es completamente nuevo y se ha diseñado para cumplir los ambiciosos

objetivos de premontaje.

El fuselaje y otros elementos del chasis del F80 se han diseñado siguiendo un enfoque multi material, es decir, utilizando el material más adecuado para cada zona. El fuselaje y el techo son de fibra de carbono y materiales compuestos, mientras que los subchasis delantero y trasero son de aluminio y están unidos al fuselaje con tornillos de titanio. En la parte trasera también hay un subchasis de aluminio dedicado a la instalación de la batería y atornillado al subchasis trasero.

Fuente: Ferrari Company

