www.llobregatmotor.com

200 abril 2025

Llobregat Motor

213 octubre 2026

Reportaje carnet por puntos y como utilizar el freno correctamente



(más información paginas interiores)

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

LOTUS EVIJA 2026 2039cv



(más información contraportada)

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

VENEZUELA
SUDÁN
LÍBANO
UCRANIA
R.D. CONGO
GAZA

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

MÉDICOS SIN FRONTERAS

Mitos

El Cavallino Rampante



Es el símbolo de la marca italiana de automóviles Ferrari. Es un caballo negro encabritado sobre un fondo amarillo y con los colores de la bandera de Italia en posición horizontal en la parte superior. Es común encontrarlo con las letras S F, por Scuderia Ferrari en automóviles de competición; cuyo fondo tiene forma de escudo heráldico.

En el caso de automóviles de calle, tiene forma rectangular. Su origen data de 1923. El 17 de junio de 1923, Enzo Ferrari ganó una carrera en el circuito de Savio, en Ravenna, donde conoció a la Condesa Paolina, madre del Conde Francesco Baracca, un as de la fuerza aérea italiana y héroe nacional tras la Primera Guerra Mundial, que solía pintar un caballo en los laterales de sus aviones.

La Condesa pidió a Enzo que usara dicho caballo en sus coches, como un amuleto. El caballo original estaba pintado en color rojo sobre una nube blanca, pero Ferrari prefirió pintarlo en negro en señal de luto por los aviadores fallecidos en la guerra, y le añadió un fondo amarillo, color local de Módena, su ciudad natal. El caballo de Ferrari fue, desde el principio, diferente al caballo de Baracca. El detalle más importante es que en el caballo de Ferrari, la cola apunta hacia arriba y el de Baracca hacia abajo.Ferrari ha usado el Cavallino Rampante en su material de oficina desde 1929. Desde la carrera de las 24 horas de Spa de 1932, el Cavallino Rampante ha sido tilizado en los Alfa Romeo usados por la Scuderia Ferrari.

Agenda



17 /10/2026 FCM Curset de Trial a Piera

24-25 /10/2026 Campionat d'Espanya de Trial a Ripoll - Trial del Gall

24 /10/2026 FCM Camp. Cat. d'Enduro a Calders-Dissabte

24 /10/2026 FCM Trofeu Català de Mototurisme - Ruta Arenys de Munt

25 /10/2026 FCM Camp. Cat. d'Enduro a Calders-Diumenge20 /09/2026

31/10/2026 FCM Copa Catalana de Resistència Clàssiques a Calafat

1 /11/2026 FCM Camp. Cat. de Trial Open al Kini Motor Park

7 /11/2026 FCM Camp. Cat. de Motocròs Femení al Rocco's Ranch

7 /11/2026 FCM Camp. Cat. de Motocròs Nens i Femení al Rocco's Ranch

8/11/2026 FCM Campionat de Catalunya de Promovelocitat al Karting Móra

8/11/2026 FCM Copa Cat. de Trial de Clàssiques al Kini Motor Park

8/11/2026 FCM Trofeu Cat. de Resistència Terra a Canyamars

8/11/2026 Trial de les Autonomies a Tona

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



30 de octubre de 1906. Nació Emilio Giuseppe Farina, piloto de Fórmula 1 y el primer campeón mundial de la categoría.

11 de octubre de 1959. Nació Wayne Gardner. Fue un piloto de motociclismo que sobresalió a finales de los 80 y principios de los 90 corriendo para el equipo oficial de Honda con el que consiguió ser campeón del mundo en 1987.

23 de octubre de 1960. Nació Wayne Rainey. Fue uno de los pilotos de motociclismo más exitosos de EE. UU. durante los años 1980 y principio de los años 1990. Después de un breve periodo en la categoría de 250 cc en 1984 empezó a competir en la categoría de 500 cc en 1988. Al siguiente año quedó tercero del campeonato. Desde 1990 a 1992 consiguió tres campeonatos mundiales consecutivos en 500 cc.

17 de octubre de 1979. Nació el piloto finlandés Kimi-Matias Räikkönen. Fue dos veces subcampeón del mundo de Fórmula 1 (2003 y 2005, con McLaren); y ganó el Mundial 2007, ya como piloto de Ferrari, su último equipo de Fórmula 1



Serveis d'urgència:

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

Guàrdia Urbana:

Cornellà de Llobregat: 933 771 415
Esplugues de Llobregat: 092
Sant Feliu de Llobregat: 092
Sant Just Desvern: 092
Sant Joan Despí: 934 806 010
Molins de Rei.....936 688 866
Pallejà 936 630 102
St Vicenç dels Horts ...936 566 161
St Andreu de la Barca 936 356 410
Cervelló 93 660 27 00
Corbera de Llobregat .93 668 80 00
La Palma de Cervelló .639 386 163
El Papiol 93 673 20 00
Torrelles de Llobregat..93 689 10 00
Vallirana.....93 683 00 00
Sant Boi.....93 640 01 23
Viladecans 93 659 40 24
El Prat de Llobregat ...93 478 72 72
Guàrdia Civil: 062
Creu Roja: 934 222 222
(Coordinació d'emergències)

Altres serveis:

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

Motoclubs del Baix Llobregat:

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

Queda prohibida la 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

Entra en vigor la reforma del Reglamento de Circulación para reforzar la protección de los usuarios vulnerables

A partir del 1 de octubre, entraron en vigor las modificaciones del Reglamento General de Circulación aprobadas mediante el Real Decreto 518/2026, de 24 de junio. Esta reforma tiene como objetivo prioritario incrementar la seguridad de los usuarios vulnerables de la vía, adaptando la normativa a la transformación que ha experimentado la movilidad en estos últimos veinte años, en los que el enfoque centrado en la carretera y en el vehículo se ha desplazado hacia las personas y sus formas de desplazarse.

Por primera vez, el Reglamento recoge la definición formal de "usuario vulnerable de la vía", referida tanto al medio de desplazamiento como a las características físicas y de edad de quienes tienen mayor riesgo de sufrir lesiones en un siniestro de tráfico o que sean de más gravedad. En esta categoría se incluyen los peatones –con especial atención a los menores y a las personas mayores o con discapacidad–, pero también ciclistas, usuarios de vehículos de movilidad personal (VMP) y conductores y pasajeros de motocicletas y ciclomotores.

El otro eje fundamental de la reforma es la movilidad segura y sostenible en el ámbito urbano, que se materializa con la incorporación al Reglamento del título VI, dedicado a las normas de circulación específicas en zonas urbanas.

Con estos cambios, la normativa se adapta a la creciente presencia de usuarios vulnerables y busca facilitar la convivencia entre distintos modos de desplazamiento. Además, tiene en cuenta que todos podemos ser vulnerables en algún momento por el medio de transporte que utilizamos o porque la edad o las circunstancias personales aumentan exposición al riesgo o la gravedad de las lesiones que podemos sufrir en caso de siniestro.

Asimismo, se alinea con los objetivos de desarrollo sostenible de la Agenda 2030, aprobada por la ONU en 2015, especialmente en ámbitos como la salud y el bienestar, la apuesta por una energía asequible y no contaminante, el desarrollo de ciudades y comunidades sostenibles y la acción por el clima, entre otros.



PRINCIPALES NOVEDADES (ver cuadro)

OTRAS MODIFICACIONES

Uso de cinturones de seguridad: se eliminan exenciones y su uso será obligatorio en todo momento para conductores de taxis, vehículos de mercancías y de enseñanza de la conducción. Se establece una excepción para pasajeros de las ambulancias asistenciales acondicionadas para permitir asistencia técnico-sanitaria en ruta cuando en servicio de urgencia ocupen el habitáculo del paciente.

Autocaravanas: no podrán extender elementos que sobresalgan del perímetro del vehículo, deberán descansar sobre los neumáticos y no podrán verter fluidos procedentes del habitáculo.

Fuente: DGT



L'AMB reforça el servei de bus metropolità exprés entre Sant Boi de Llobregat i Barcelona, amb la nova línia X73

Aquesta nova línia d'altes prestacions complementarà l'actual X79 i tindrà una freqüència de pas de 30 minuts

L'organisme metropolità també incorpora nous autobusos híbrids articulats de 18 metres a la línia X79, per augmentar-ne un 30 % la capacitat



A partir del dijous 8 d'octubre, l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) reforça la connexió en Bus Metropolità Exprés entre Sant Boi de Llobregat i Barcelona. D'una banda, incorpora la nova línia de Bus Metropolità Exprés X73, que complementarà l'actual X79. I, de l'altra, incorpora vehicles articulats de 18 metres a la X79, fet que permet assumir un 30 % de demanda més en aquesta línia existent.

LA NOVA LÍNIA DE BUS METROPOLITÀ EXPRÉS X73, DIRECTE ENTRE SANT BOI I BARCELONA

La nova línia X73 oferirà un servei directe entre Sant Boi de Llobregat i Barcelona cada 30 minuts durant tot el dia els dies feiners, excepte el mes d'agost. La nova línia farà les mateixes parades que la X79 als municipis de Sant Boi de Llobregat i Barcelona, però el trajecte entre ambdues ciutats es farà de manera directa, sense parades intermèdies.

En sentit Barcelona, la X73 circularà per l'A2 i el carril bus de la B-23, mentre que en sentit Sant Boi el recorregut es farà per la B-20 (ronda de Dalt) i el tram inicial de la B-25, sortint per la rotonda el·líptica per connectar amb el carrer Bonaventura Calopa.

UN 30 % MÉS DE CAPACITAT ALS AUTOBUSOS DE LA LÍNIA X79

Aquesta actuació coincideix amb la incorporació de 13 nous vehicles híbrids articulats de 18 metres, que s'assignen prioritàriament a la línia X79 i que permeten incrementar aproximadament un 30 % la capacitat respecte dels vehicles estàndard. D'aquesta manera, la X79 mantindrà un servei d'alta freqüència, amb una expedició cada 10 minuts en hora punta i cada 12 minuts durant la resta del dia, prioritzant l'ús de vehicles articulats d'alta capacitat.

LES LÍNIES DE BUS METROPOLITXPRÉS DE L'AMB CONSOLIDEN EL SEU CREIXEMENT

Les línies X73 i X79 formen part de la xarxa de línies exprés de Bus Metropolità de l'AMB, que es caracteritzen per oferir recorreguts més directes i amb menys parades, i prioritzar les vies ràpides per reduir els temps de viatge. Aquest servei d'altes prestacions de l'AMB va començar l'any 2018 amb la línia X95 (aleshores, E95) i actualment ja disposa d'onze línies. Concretament: X30, X43, X70, X73, X79, X80, X83, X84, X86, X95 i X97.

Font: AMB



Cornellà celebra la 21a edició del Festival Internacional de Pallassos sota el lema “Riure en perill d’extinció” del 18 al 25 d’octubre



El Festival Internacional de Pallassos de Cornellà – Memorial Charlie Rivel torna aquest 2026 a ocupar durant vuit dies carrers, places, teatres, escoles, mercats, residències i biblioteques de la ciutat amb 70 representacions de 52 companyies.

Cornellà celebra la 21a edició del Festival Internacional de Pallassos sota el lema “Riure en perill d’extinció” del 18 al 25 d’octubre

Cornellà de Llobregat torna a acollir una nova edició del Festival Internacional de Pallassos de Cornellà – Memorial Charlie Rivel, del 18 al 25 d’octubre de 2026. La 21a edició comptarà amb 70 representacions de 44 espectacles a 20 espais repartits entre carrers, places, teatres, escoles, residències, la carpa i altres localitzacions de la ciutat.

Més de quaranta anys després, l’Ajuntament de Cornellà continua apostant per la cultura com una eina de cohesió, participació i transformació social, i per consolidar la ciutat com un referent en el món del pallasso. Aquesta aposta es concreta en una programació de qualitat i de proximitat, amb la voluntat d’acostar la cultura a tots els barris i fer-la accessible a públics de totes les edats. Una manera d’entendre la cultura com un dret compartit i com un element que contribueix a generar comunitat i a fer de Cornellà una ciutat més cohesionada, activa i culturalment viva.

El festival biennal nascut el 1984 continua sent un dels més importants del gènere a escala mundial i s’ha convertit en un tret d’identitat de la ciutat. Des de la seva creació, el festival ha estat un reflex de la societat del seu temps, i cada edició ha posat l’accent en algun aspecte que cal mirar amb ulls de clown: la igualtat, la llibertat, la fragilitat o la humanitat. La 21a edició, sota el lema Riure en perill d’extinció, fa una crida a protegir el riure com un patrimoni comú, com una espècia amenaçada que cal cuidar, cultivar i defensar. Una edició que arriba per celebrar el riure com a acte de resistència i rehumanització.

El cartell d’aquesta edició ha estat creat per Manu Vaquerizo Studio sota aquesta premissa, amb la idea que tot i que diuen que riure ens allarga la vida, cada cop riem menys. Entre la pressa, el soroll i la rutina, el riure se’ns escapa de la cara sense avisar. I per això arriben els pallassos, per rescatar-lo i, si fes falta, subjectar-lo amb pinces fins que torni a quedar-se amb nosaltres.

El Festival Internacional de Pallassos de Cornellà – Memorial Charlie Rivel és organitzat per l’Ajuntament de Cornellà i sota la direcció artística, un any més, d’Alapista!, amb Jordi Juanet (Boni) i Sílvia Compte Bustos al capdavant.

La carpa de circ de Plaça Catalunya de Cornellà tornarà a ser una de les protagonistes en aquesta 21a edició del Festival Internacional de Pallassos. Un espai on se celebraran les Gales Alapista! del festival del 22 al 25 d’octubre. Unes gales que reuneixen alguns dels noms més destacats del clown i el circ contemporani, nacionals i internacionals, en un espectacle pensat per emocionar, sorprendre i fer riure públics de totes les edats. Amb Claudio Carneiro, Mooky Cornish, Max Weldy, la Cia. Seon, més Las Couchers com a presentadores, i Tiger Kowalsky y Los Despedidos amb l'acompanyament musical.

Mes info: www.cornella.cat

https://festivaldepallassos.com





Cómo mantener la calma al volante en situaciones de tráfico intenso

Quedarse atrapado en un atasco puede ser mucho más que una molestia. El tráfico intenso genera una de las fuentes de estrés más comunes entre los conductores. Aumenta la tensión muscular, acelera la respiración y eleva la irritabilidad. Pero, además, tiene un impacto directo en la seguridad vial: un conductor estresado reacciona peor, se distrae más y comete más errores.

La DGT advierte que la conducción bajo estrés puede ser tan peligrosa como la distracción o la fatiga. Cuando el tráfico se vuelve imprevisible, mantener la calma es más que una cuestión de paciencia: es una herramienta de autoprotección.

CÓMO AFECTA EL ESTRÉS A LA CONDUCCIÓN

Antes de poder controlar el estrés al volante, conviene entender cómo afecta realmente a la conducción y por qué cambia nuestra forma de reaccionar.

CONSECUENCIAS DEL ESTRÉS EN LA TOMA DE DECISIONES

El estrés altera la percepción y la capacidad de juicio. Bajo presión, el cerebro tiende a actuar de forma impulsiva y a ignorar señales importantes del entorno. En conducción, eso se traduce en reacciones más bruscas, maniobras menos seguras y menor tiempo de respuesta.

Además, el estrés puede provocar fatiga cognitiva, lo que reduce la atención sostenida y la capacidad de anticipar movimientos de otros vehículos.

CAUSAS MÁS FRECUENTES DEL NERVIOSISMO EN EL TRÁFICO

La prisa y la presión del tiempo

Salir tarde, tener compromisos urgentes o sentir que "llegas justo" dispara el estrés. La prisa crea una sensación de amenaza constante: el reloj se convierte en un enemigo. La clave está en asumir que el tráfico no depende de ti y planificar márgenes realistas.

> *Cuando el tráfico se vuelve imprevisible, mantener la calma es más que una cuestión de paciencia: es una herramienta de autoprotección*

Conductores agresivos o imprudentes

Nada desata más la ira que un adelantamiento peligroso o un conductor impaciente detrás. En estos casos, la mejor respuesta es no responder. Mantén tu ritmo y evita la confrontación: discutir o provocar solo multiplica el peligro.

Atascos prolongados y ruido constante

El sonido del claxon, los motores y la falta de movimiento son estímulos que agotan. Reducir el volumen de la radio o poner música suave puede cambiar por completo tu estado mental.

Falta de descanso o hambre

Conducir cansado o con hambre baja la tolerancia emocional. Si vas a emprender un trayecto largo, descansa cada dos horas y lleva agua o algo ligero para evitar bajadas de energía.

Condiciones meteorológicas adversas

La lluvia, la niebla o el sol directo aumentan la tensión porque exigen mayor concentración. Ajustar la velocidad, usar correctamente las luces y mantener distancia extra te dará una sensación de control y seguridad.



> *Conducir tranquilo no significa ir despacio: significa mantener el control físico y emocional en todo momento*

ESTRATEGIAS PARA MANTENER LA CALMA AL VOLANTE

Antes de salir de casa

· Planifica tu ruta y horarios: consulta el estado del tráfico y calcula márgenes adicionales. Salir con tiempo reduce la ansiedad y mejora la concentración.

· Prepara el entorno del vehículo: ajusta asiento, espejos y climatización. Un entorno cómodo disminuye el estrés físico y mental.

· Cuida tu estado físico y mental: evita conducir con sueño, hambre o distracciones mentales. Una mente clara reacciona mejor ante imprevistos.

Durante la conducción

· Técnicas de respiración y concentración: si notas tensión, prueba esta técnica: inhala profundo por la nariz durante 4 segundos, mantén 2 y exhala lentamente por la boca durante 6. Repite tres veces. Ayuda a relajar el cuerpo y estabilizar el pulso.

· Cómo evitar provocaciones y discusiones: si otro conductor actúa de forma agresiva, ignora y mantén distancia. No mires, no gesticules, no respondas. Mantener la calma no es rendirse: es protegerte.

· Mantén la distancia y la atención: una distancia prudente frente al vehículo de adelante reduce frenazos bruscos y sensación de agobio.

· Qué hacer si sientes que pierdes el control: si notas irritación o ansiedad, detente en un lugar seguro, baja del coche, estírate y respira. Cinco minutos de pausa pueden evitar una reacción peligrosa.

Después del trayecto

· Cómo descargar la tensión acumulada: una vez estacionado, respira hondo y haz un breve balance: "He llegado bien, sin incidentes." Este refuerzo positivo entrena tu mente para asociar calma con conducción.

· Reflexiona sobre tu comportamiento y aprende de la experiencia: piensa qué situaciones te alteraron y cómo podrías gestionarlas mejor la próxima vez. Con el tiempo, el autocontrol se convierte en hábito.

Conducir tranquilo no significa ir despacio: significa mantener el control físico y emocional en todo momento. La calma permite pensar, anticiparse y reaccionar de forma segura ante lo inesperado. Cada trayecto es una oportunidad para practicar la serenidad. Recuerda: no controlas el tráfico, pero sí tu manera de vivirlo

Fuente : CEA



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.

VA DE VINS

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

Sant Joan Despí. Millores a la ciutat per augmentar la seguretat viària

L'Ajuntament de Sant Joan Despí ha aprofitat la baixada de l'activitat durant els mesos d'estiu per fer obres i reduir l'impacte que representaria en la mobilitat de la ciutadania, sobretot les relacionades amb millores en la via pública. Enguany, el pla d'asfaltatge, pavimentació i senyalització viària, amb un pressupost de 600.000 euros, ha permès diferents actuacions en una trentena de carrers. Tot i que una bona part del pressupost s'ha destinat a l'asfaltatge de calçades, com ara als carrers Narcís Monturiol o del Gran Capità (fotografies 1, 2 i 3), el pla també ha permès millorar altres aspectes implicats en la mobilitat com l'adequació de passos elevats (4) o la instal·lació d'elements reductors de velocitat (5).

Durant les properes setmanes, l'Ajuntament continuarà executant diferents treballs per millorar la senyalització viària amb el repintat de passos de vianants i senyals horitzontals (stop, cediu el pas, etc.) en tots els barris de Sant Joan Despí.

Font: Ajuntament de Sant Joan Despí













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

Así funciona el pe



El objetivo del modelo puesto en marcha hace ya dos décadas es lograr unas carreteras más seguras. Para conseguirlo no sólo recurre a las sanciones, sino que establece una dinámica de pérdida y ganancia de puntos que favorece a los conductores responsables y concede una segunda oportunidad a los infractores. Todos pueden beneficiarse de la formación que se ha ido incorporando al sistema.

REEDUCAR, LA BASE DEL SISTEMA.

La implantación del permiso por puntos marcó el inicio de una nueva etapa en la política de seguridad vial de nuestro país, una que demostraría su eficacia en apenas un año de vida: comparando las cifras de siniestralidad de 2006 con las de 2007, murieron menos personas en la carretera. De hecho, en 40 años de registros nunca se había conseguido bajar las cifras de fallecidos en siniestros viales a menos de 3.000.

"Transcurridas dos décadas desde la implantación del permiso por puntos, el balance permite afirmar que ha sido la herramienta más eficaz para contribuir a la reducción de la siniestralidad vial", asegura Montserrat Pérez, subdirectora general de Formación y Educación Vial de la Dirección General de Tráfico. El sistema puesto en marcha hace 20 años combina dos enfoques complementarios: por un lado, el educativo, que promueve que los conductores que no están haciendo bien las cosas realicen cursos de sensibilización y reeducación vial; y por otro, el punitivo, que descuenta puntos del saldo del conductor por cada infracción grave o muy grave que cometa. Pero ¿cómo funciona esta sinergia?

Desde que nació el permiso por puntos el grado de experiencia al volante del conductor ha determinado el "crédito" que recibe. Así, aquellos que poseen más de tres años de antigüedad de carné tienen un saldo total de 12 puntos. En cambio, los conductores noveles o los que han recuperado el permiso tras haberlo perdido, sólo cuentan con 8. La buena noticia es que tanto unos como otros, si hacen las cosas de la forma adecuada, pueden alcanzar el máximo de puntos posible: 15.

El modelo está orientado a promover una conducción más responsable mediante un sistema acumulativo de puntos. A diferencia de los sistemas tradicionales, basados en sanciones económicas, este incorpora una lógica progresiva que vincula cada infracción con consecuencias futuras. Ser consciente de que se pueden perder puntos ejerce un efecto disuasorio y evita infracciones. Pero, además, en este modelo se han incorporado incentivos: los buenos conductores también ven premiada su conducta aumentando su saldo.

El recorrido a seguir para lograr el máximo de puntos posible es el siguiente: aquellos conductores que tienen 12 puntos, si no cometen infracciones durante los siguientes 3 años, verán su saldo aumentado a 14, y si transcurren otros tres años sin incidencias, llegarán a los codiciados 15 puntos.

Por su parte, aquellos que inician su periplo en la posición inicial de 8 puntos, si conducen sin incidencias durante los dos años siguientes, lograrán llegar a los 12, y desde ese momento su proceso es igual al de los conductores más experimentados: pueden alcanzar los 15 puntos en los siguientes seis años.

DE 2 A 6

Si para conseguir más puntos hay varias vías, para perderlos sólo existe una: cometer las infracciones que están tipificadas como graves o muy graves por la normativa [ver faldón adjunto]. Cada una de estas conductas imprudentes conlleva una sanción económica y una detracción de entre 2 y 6 puntos, dependiendo de su gravedad.

A lo largo de las dos décadas de vigencia de este modelo las infracciones que han generado un mayor número de puntos detraídos han sido las relacionadas con el exceso de velocidad (más de 24 millones de puntos detraídos en el período de 2006 a 2024), el consumo de alcohol (más de 9 millones), no cumplir la normativa respecto al cinturón de seguridad y los SRI (por encima de los 6 millones puntos menos) y las transgresiones que tienen que ver con el móvil (más de 7 millones). En total, de 2006 a 2024, se han contabilizado más de 22 millones de sanciones que han supuesto la detracción de más de 72 millones de puntos.

> *Tras dos décadas en funcionamiento, la DGT confirma que el sistema de puntos es la medida más eficaz para reducir los accidentes de tráfico en España*

Todas estas sanciones firmes, una vez tramitadas, se almacenan en el Registro de Conductores e Infractores que gestiona la DGT, lo que permite un seguimiento exhaustivo del historial de cada conductor.

VOLVER A CLASE

Para recuperar los puntos perdidos existen dos vías. La primera es no cometer ninguna infracción. La segunda es la formativa. La Orden ministerial INT/914/2024 regula la estructura, duración y contenido tanto

ermiso por puntos



ASÍ SON LOS CURSOS PARA RECUPERAR TU SALDO

CURSOS DE RECUPERACIÓN DE PUNTOS

Duración mínima de **10** horas

DISTRIBUCIÓN:

PARTE COMÚN: 7 horas

- 4 horas de formación general sobre seguridad vial.
- 1 hora de dinámica de grupo con el psicólogo-formador.
- 1 hora de intervención de una víctima de siniestro vial.
- 1 hora de contenido variable (testimonios de víctimas, asociaciones o profesionales, documentales, campañas, etc.).

ESPECÍFICA

- 3 horas de formación individualizada para cada conductor relacionada con sus carencias, según el perfil infractor en el que se encuentre.

PUNTOS QUE SE RECUPERAN: 4

PERIODICIDAD: se puede hacer 1 curso cada dos años (1 curso al año para conductores profesionales).

IMPORTANTE: estos cursos son voluntarios

CURSOS DE RECUPERACIÓN DEL PERMISO

Duración mínima de **20** horas

DISTRIBUCIÓN:

PARTE COMÚN: 16 horas

- 9 horas de formación general sobre seguridad vial.
- 4 horas de dinámicas de grupo con el psicólogo-formador para trabajar cambio de actitudes y comportamientos.
- 1 hora de intervención de una víctima de siniestro vial.
- 2 horas de contenido variable (testimonios de víctimas, asociaciones o profesionales, documentales, campañas, etc.).

- ESPECÍFICA

- 4 horas de formación individualizada para cada conductor relacionada con sus carencias, según el perfil infractor en el que se encuentre.

PUNTOS QUE SE RECUPERAN: 8

PERIODICIDAD: se debe esperar 6 meses (3 si se es conductor profesional) antes de poder acceder al curso.
- En caso de que se trate de una segunda o sucesiva pérdida de vigencia, no se puede obtener un nuevo permiso hasta que hayan transcurrido 12 meses (6 para conductores profesionales).

IMPORTANTE: conducir sin puntos una vez notificada la pérdida del permiso, es un delito penal castigado con penas de prisión de 3 a 6 meses o una multa de 12 a 24 meses o trabajos en beneficio de la comunidad entre 31 y 90 días.

de los cursos voluntarios destinados a la recuperación parcial de puntos a los que se presentan los conductores que han perdido alguno, pero aún tienen saldo; como los obligatorios, orientados a la recuperación total del permiso (cuando se ha declarado la pérdida de vigencia por perder todos los puntos).

Entre las principales características de ambas formaciones hay que destacar la intervención obligatoria de las víctimas de siniestros viales, un contenido que ha demostrado motivar con eficacia un cambio de actitud en los conductores. El testimonio de alguien que ha sufrido en primera persona el horror de la siniestralidad vial ayuda a ser más conscientes de las consecuencias que puede tener cometer una imprudencia.

La otra clave de esta formación se encuentra en los perfiles asignados a los conductores que recurren a ella. Hoy en día se clasifica a los conductores en diferentes perfiles para poder mostrarles contenidos específicos que necesitan reaprender. “Conductas imprudentes en moto”, “velocidad”, “alcohol y otras drogas”, “conductas imprudentes”, “distracciones” y “penal”, son los registros que determinan los contenidos específicos que se imparten en cada curso y que están orientados a cada grupo concreto de infractores. Gracias a esta adaptación se garantiza que la formación que recibe el conductor que ha perdido puntos se ajusta a su caso y le ayuda a solucionar sus lagunas de seguridad vial.

Los cursos de sensibilización y reeducación vial constituyen una pieza esencial dentro del sistema del permiso por puntos en España. Su finalidad es modificar conductas infractoras y generar conciencia sobre las consecuencias humanas, sociales y económicas de los siniestros de tráfico. Más allá de ser un requisito para recuperar puntos o el permiso de conducción, estos cursos se han convertido en una herramienta de reeducación vial orientada a modificar actitudes y fomentar una cultura de movilidad segura.

EN POSITIVO

Hasta la fecha se han impartido 141.994 cursos de sensibilización y reeducación vial y los resultados hablan por sí solos. De las personas que los han hecho y aprobado el examen, el 88,4 % no ha vuelto a ser sancionado en los seis meses posteriores al curso y el 55,9 % no ha recibido una sanción en los 3 años siguientes. Estos datos muestran que más de la mitad de las personas que aprovechan al máximo esta formación no vuelven a reincidir en las conductas que les pusieron en peligro a ellos y al resto de los usuarios de la vía. Son conductores que han comprendido la verdadera lección de todo este sistema: que sumando puntos, sumamos vidas y ganamos todos.

PARA BUENOS CONDUCTORES

> *El 88,4 % de los conductores que aprueban los cursos de recuperación de puntos no vuelve a ser sancionado en los seis meses posteriores a la formación*

El sistema del permiso por puntos también permite que aquellos que no han perdido jamás ninguno (y no quieren esperar seis años para llegar al máximo de 15 puntos) pueden ganar 2 adicionales realizando un curso voluntario de conducción segura y eficiente. El objetivo de esta formación es instruir a los conductores en distintas técnicas orientadas a evitar accidentes y reducir el consumo de combustible. Esta formación les prepara para solventar situaciones de peligro y evitar conductas de riesgo. Su duración mínima es de 6 horas lectivas efectivas, que incluyen una parte teórica y otra práctica, que debe ser siempre presencial. Además, se establecen dos programas específicos: uno para turismos y otro para motocicletas y ciclomotores. En los destinados a motoristas, se imparte también una formación diferenciada según el tipo de vía donde tienen lugar, que puede ser en zona urbana o en carretera convencional.

TODOS LOS PUNTOS EN UN DÍA

En principio no se pueden perder más de 8 puntos en un mismo día, pero existen excepciones. Las siguientes conductas pueden hacer que todo el saldo de puntos desaparezca de un plumazo.

· Conducir con tasas de alcohol no permitidas o presencia de drogas en el organismo.

· Negarse a hacer las pruebas de alcohol y drogas.

· Sobrepasar en más del 50 % la velocidad autorizada.

· Realizar una conducción manifiestamente temeraria.

· Conducir un vehículo con inhibidores de radares instalados.

· Circular en sentido contrario al establecido.

· Realizar carreras no autorizadas.

· Si se incumple en más del 50 % los tiempos de conducción y descanso obligatorios en caso de ser un conductor profesional.

Fuente DGT

Frenos: cómo usarlos correctamente

Saber utilizar los frenos de nuestro vehículo es fundamental para circular seguro. Analizamos siete situaciones en las que observar, anticiparse y pisar el pedal de freno en el momento adecuado marca la diferencia.

> *Antes de frenar, observe siempre hacia atrás a través de los retrovisores*

El sistema de frenado es fundamental para la seguridad durante la circulación: permite detener el vehículo, adaptar su velocidad y mantener la distancia de seguridad con otros vehículos. De ahí la importancia de saber utilizarlo correctamente y, por supuesto, de mantenerlo siempre en perfectas condiciones de funcionamiento para que responda adecuadamente cuando sea necesario. Algo que no siempre hacemos: en 2021, el 13% de los defectos graves detectados en las estaciones de ITV estaban relacionados con el mal funcionamiento del sistema. Circulando en condiciones normales, el freno debe usarse en su justa medida, sin excesos, siempre con suavidad y aplicando la presión necesaria, según explican los especialistas en conducción segura. Una conducción tranquila y equilibrada, sin grandes aceleraciones ni frenazos, evita la sobrecarga del sistema y hace la marcha más segura y cómoda para los ocupantes. Por contra, abusar del freno acelera el desgaste de pastillas y discos de freno. Además, las frenadas bruscas provocan incomodidad y, por supuesto, aumentan el consumo, entre dos y cuatro litros más cada 100 kilómetros. A la larga, como ocurre con otros sistemas, nuestro estilo de conducción determinará el desgaste de nuestro vehículo.

Estas son siete situaciones en las que es clave saber utilizar correctamente el freno para circular de la forma más segura.

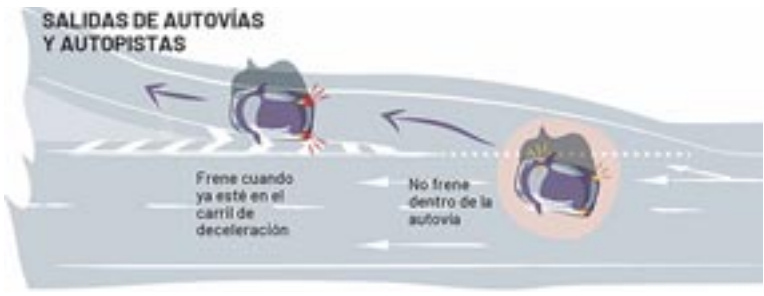


1. DETENCIONES CON ANTICIPACIÓN:

Cuando nos acercamos a un semáforo en rojo, a una señal de Stop, a un paso señalizado por donde están cruzando peatones o cuando encontramos un atasco, debemos detener nuestro vehículo. Y en estas situaciones es importante anticiparse y utilizar el freno de forma correcta. Durante la aproximación, deberemos adaptar nuestra velocidad. Siempre que sea posible, dejaremos de acelerar y, en la marcha más larga que permita la velocidad de circulación, pisaremos el pedal de freno aumentando progresivamente la intensidad de la pisada. Tan solo cambiaremos de marcha para evitar que el motor dé tirones si llevamos una demasiado larga. "En el momento que el motor empieza a traquetear, la bomba inyectora va a meter más combustible para que no se cale. Procuraremos ir en el régimen más adecuado del cuentarrevoluciones", explica Juan Ignacio Serena. Además, de esta forma advertiremos con nuestras luces de frenado a los conductores que vienen detrás, para que también reduzcan su velocidad. Y también consumiremos menos combustible y evitaremos un desgaste prematuro de las piezas del embrague. Y muy importante: antes de frenar, observe siempre hacia detrás a través de los retrovisores. "Tendemos a frenar siempre al final y es un error. Estas detenciones son previsibles a mucha distancia. No tiene sentido mantener la velocidad y frenar a última hora dando un 'zapatazo' al freno. Es mejor aprovechar la distancia que tenemos delante, dosificar la frenada antes de detenernos, hacerlo con anticipación",

2. COMO FRENAR CON SEGURIDAD

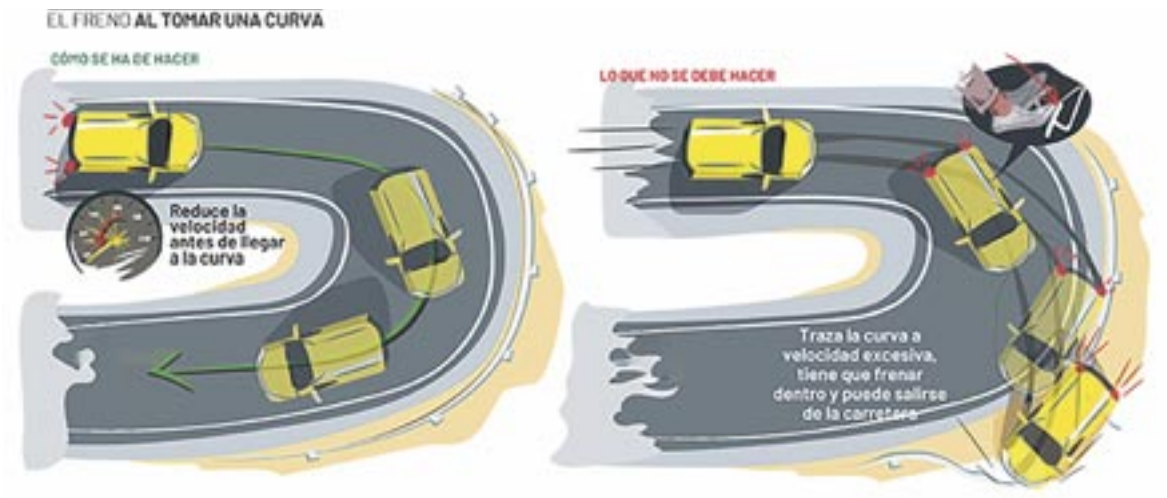
Los especialistas en conducción segura explican que hay dos puntos clave para afrontar una curva: uno de ellos es la velocidad y el otro, la dirección. "En una curva lo mejor que podemos hacer es no frenar y sí llegar a la velocidad adecuada. Porque si abordamos una curva con exceso de velocidad tendremos que frenar dentro y es muy probable que nos salgamos", subraya Juan Ignacio Serena, jefe de Sección del área de Formación de Conductores de la DGT. En la primera ilustración, el conductor observa la señalización (limitación de velocidad, paneles direccionales previos a la curva) durante la aproximación a la curva y adecúa su velocidad tocando el freno y reduciendo a una marcha más corta si fuera necesario, antes de llegar a la curva, de forma que solo debe mantener la velocidad constante y mover el volante con suavidad para seguir la trazada correcta. Si ha hecho todo esto correctamente, al ver el final podrá acelerar –suavemente– para ganar estabilidad en la salida de la curva. En cambio, en el ejemplo inferior, el conductor hace la aproximación sin disminuir su velocidad, frena tarde



(dentro de la curva) y, al superar el límite de adherencia, es físicamente imposible seguir la línea de trazada correcta.

3. AUTOVIAS Y AUTOPISTAS: FRENAR FUERA

La velocidad de circulación en autopistas y autovías suele ser alta y la deceleración necesaria para abandonarlas puede ser considerable, en unos pocos cientos de metros. En la salida de una autovía o autopista, una técnica de frenado adecuada es fundamental para que la maniobra sea segura y no provoque riesgo alguno de alcance entre vehículos Por eso, la forma segura para salir es tomar el carril de deceleración desde su inicio. Solo cuando hayamos salido completamente de la autopista/autovía, ya dentro del carril de deceleración, empezaremos a tocar el freno y a reducir de marcha si fuera necesario, hasta la velocidad adecuada. Tenga en cuenta que en la incorporación a la nueva vía podemos encontrar curvas cerradas, señales de Stop, semáforos o peatones. Observe y cumpla la señalización, pues da información sobre la velocidad adecuada para circular con seguridad.



4. SIN DISTANCIA DE SEGURIDAD " ALERTA ROJA"

En las frenadas en cadena se produce el conocido 'efecto acordeón': si no dejamos la distancia adecuada entre vehículos puede ser insuficiente para evitar uno o varios alcances. Por eso, los conductores que circulan demasiado cerca, sin la distancia de seguridad necesaria, provocan un enorme riesgo de colisión por alcance. En una situación así, debemos usar la luz de freno para avisar del peligro al conductor de detrás: "Con toques suaves y reiterados del pedal, sin disminuir la velocidad, apoyando el pie lo necesario para encender las









> *Observe siempre los retrovisores antes de frenar y dosifique la pisada del pedal progresivamente aprovechando la distancia disponible, evitando dar un frenazo brusco a última hora*

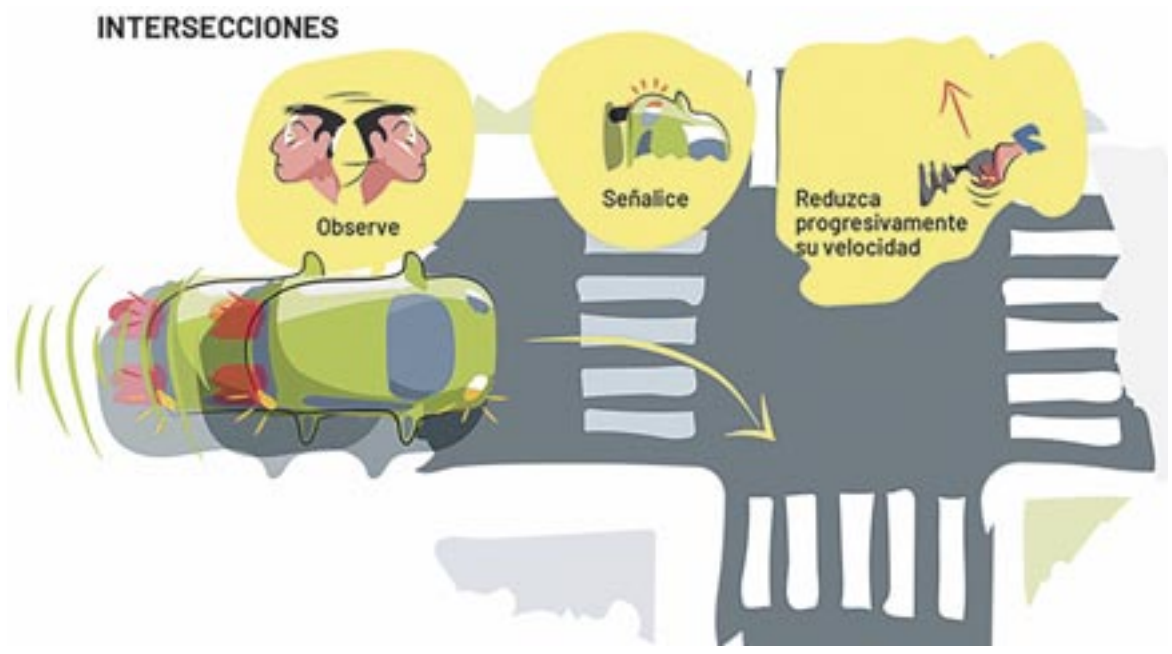
luces de freno, ese conductor va a percibir el riesgo de alcance y a frenar instintivamente para distanciarse", explica Juan Ignacio Serena. De ahí la importancia de la observación y de mantener una distancia suficiente entre vehículos. "Para valorar correctamente el riesgo, debemos observar siempre varios vehículos más allá, no quedarnos en la matrícula del que llevamos delante. Esto es aún más evidente cuando vamos detrás de un vehículo voluminoso: si nos acercamos demasiado se reduce nuestro ángulo de visión y no tenemos referencias",

5.INTERSECCIONES: PREPARÁNDONOS PARA GIRAR

La aproximación a un cruce o a una glorieta también requiere una adaptación de la velocidad previa a la maniobra, parecida a la que requiere una detención, ya que en un giro o en una incorporación a una rotonda, es posible que debamos detener nuestro automóvil para dar paso a otros vehículos. Así, durante esta aproximación, observe con antelación las condiciones de la circulación, incluidos los vehículos que vienen por detrás. "En puntos críticos como intersecciones y glorietas, observar con anticipación es la forma de obtener la información necesaria para tomar las decisiones adecuadas", apunta Serena. A continuación, señalice su intención de girar. Solamente cuando sea seguro maniobrar, el conductor empezará a reducir la velocidad: presionando el pedal de freno, aumentando progresivamente la intensidad, y bajando a marchas más cortas –si el régimen del motor lo requiere– hasta girar o incorporarse a una velocidad adecuada, o incluso detener el vehículo antes si fuera necesario ceder el paso.

6. FRENADA DE EMERGENCIA

Actualmente, el pedal de freno es el más asistido por ayudas electrónicas, que actúan tanto si se usa por exceso como por defecto. Una de ellas es el sistema de frenado de emergencia autónomo, capaz de actuar sobre los frenos para frenar e incluso detener el vehículo cuando detecta que se va a producir una colisión. En cualquier caso, cuando una situación de peligro (atropello, retención, animales en la calzada...) nos sorprende al volante es necesario saber reaccionar correctamente. Para hacer una frenada de emergencia, el conductor debe pisar el pedal de freno a fondo (con cambio manual, también el embrague) sin aflojar la presión, aunque sienta la vibración del sistema ABS sobre el pedal. "En una frenada sorpresiva debemos aplicar toda la potencia de frenado sin contemplaciones ni asustarnos. Los vehículos actuales frenan mucho y bien, y no aprovechamos toda su capacidad de frenado. De esta forma acortamos la frenada y, al no bloquear la dirección, la conservamos para esquivar" un posible obstáculo,



7.PENDIENTES: SIN ABUSAR DEL FRENO.

Las carreteras de montaña, reviradas y estrechas, suelen ser tramos que exigen máxima concentración al volante. Para bajar un puerto de montaña es clave saber cómo adaptar la velocidad de circulación, no solo a las características de estas carreteras, sino también a las condiciones atmosféricas que encontremos en ellas. Las principales premisas al descender por pendientes prolongadas son velocidad adecuada y uso moderado del freno en todo momento. Por tanto, antes de llegar a una curva muy cerrada, deberemos tocar el freno –siempre suavemente– y conseguir la velocidad adecuada. Al salir de la curva, cambiaremos a marchas más largas adecuadas al trazado. Observar la señalización también permitirá prever la próxima frenada: las señales de peligro le indicarán la inclinación en los tramos de más pendiente y la dirección de las curvas. Y el número de paneles direccionales superpuestos, la peligrosidad de cada curva. "Frenar en exceso bajando un puerto de montaña puede sobrecargar el sistema de frenado y provocar la pérdida de eficacia por calentamiento, especialmente en el eje delantero debido al reparto de masas –soporta más peso– y hacernos salir de la curva. Y acelerar en exceso exige frenadas fuertes, desgasta los frenos y dispara el consumo",

Fuente: DGT





BUSCAMOS
Fotos Antiguas

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

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

info@llobregatmotor 619 900 979

Las 7 diferencias





Sudokus

Fácil

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

Difícil

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

Test de conducir



1. ¿A qué velocidad máxima tiene permitido circular un ciclomotor por esta carretera convencional con un carril para cada sentido de la circulación?
A. 45 kilómetros por hora.
B. 80 kilómetros por hora.
C. 60 kilómetros por hora.



2. ¿Cuál es una de las infracciones que cometen los conductores con mayor riesgo para los peatones?
A. No respetar la prioridad en los pasos para peatones.
B. Circular por una autovía en sentido contrario al establecido.
C. No mantener la distancia de seguridad con el vehículo que circula delante.



3. ¿Quién está obligado a cuidar de que los pasajeros de un vehículo mantengan la posición adecuada para garantizar la seguridad?
A. Los pasajeros mayores de edad.
B. El pasajero que ocupe el asiento delantero.
C. El conductor.



4. Si un vehículo de la policía de tráfico se sitúa detrás de usted y enciende un dispositivo con una luz roja destelleante hacia delante, ¿qué debe hacer?
A. Detenerse y, en su caso, seguir las instrucciones del agente.
B. Reducir la velocidad y apartarse a la derecha, para facilitar el adelantamiento.
C. Detenerse en el lado izquierdo de la calzada, delante del vehículo policial.



5. ¿Es peligroso conducir cuando los rayos de sol caen de forma directa sobre los ojos del conductor?
A. Sí, pero encendiendo la luz de largo alcance se mejora la visibilidad.
B. No, porque al haber más luz, la visibilidad es mejor.
C. Sí, la visión se ve afectada y es difícil distinguir lo que ocurre alrededor.

6. En un carril bus, ¿está permitido realizar una parada?
A. No
B. Sí, si no entorpezco el paso de autobuses y taxis.
C. Sí, en todo caso.

7. Leer un periódico o mirar un mapa mientras se circula, ¿es un riesgo para la conducción?
A. Sí.
B. Leer un periódico sí, pero mirar un mapa no.
C. Únicamente si se aparta la mirada de la carretera más de dos segundos.

8. En esta intersección, ¿se puede adelantar?
A. No, está prohibido.
B. Sí, si las circunstancias del tráfico lo permiten.
C. Sí, pero solo a un vehículo de dos ruedas.



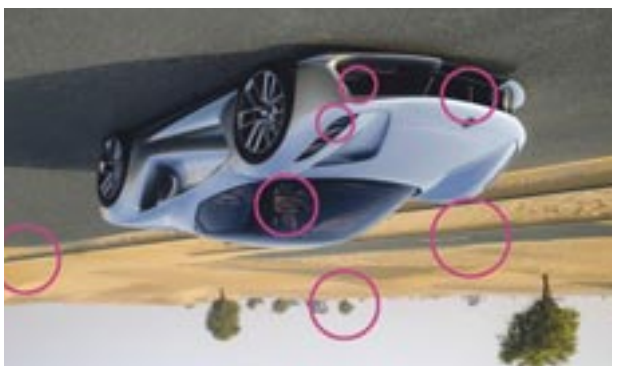


9. Está permitido circular sobre una marca longitudinal discontinua si circula por una calzada con carriles de menos de 3 metros de anchura?
A. No, nunca.
B. Sí, siempre
C. Sí, siempre que sea necesario y la seguridad de la circulación lo permita.



10. A 100 km/h por una vía así señalizada, ¿circula a una velocidad adecuada?
A. No, porque lo aconsejado es circular a 120 km/h.
B. Sí, siempre que lo permitan las circunstancias del tráfico y la vía.
C. Sí, siempre que no entorpezca la circulación.

Llobregat Motor
www.llobregatmotor.com



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

Difícil

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

Fácil

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

Autobuses escolares e ITV: el 92,5% aprueba, pero la seguridad empieza antes de la inspección

Más de 600.000 menores utilizan cada día el transporte escolar en España. Según AECA-ITV, el 92,5 % de los autocares supera la inspección técnica. Es un buen dato para uno de los medios de transporte más seguros, pero no debe ocultar la otra cara de la estadística: un 7,5 % es rechazado y entre las principales causas aparecen defectos en los frenos, el alumbrado y elementos técnicos específicos para el transporte de menores.

La vuelta al colegio supone también el regreso a las carreteras de aproximadamente 17.500 autocares escolares. Miles de vehículos que, cada mañana, asumen la responsabilidad de transportar a uno de los colectivos más vulnerables: los niños.

El adecuado estado técnico de estos autocares no es, por tanto, una cuestión secundaria. Según los datos difundidos por la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos, el 92,5 % de los autocares escolares supera la ITV.

La cifra refleja un elevado nivel de cumplimiento, pero la seguridad vial no puede conformarse únicamente con el porcentaje favorable. También debemos preguntarnos qué sucede con el 7,5 % restante y, sobre todo, por qué algunos vehículos llegan a la estación de ITV con defectos graves o muy graves.

UN 7,5 % QUE NO PUEDE TRATARSE COMO UNA CIFRA MENOR

Entre los autocares escolares rechazados se detecta un porcentaje importante de defectos graves o muy graves. Las principales causas que explican los resultados desfavorables son:

Especificaciones técnicas: más del 29 %. Incluyen incumplimientos de los requisitos específicos del transporte escolar y de menores, incidencias en el tacógrafo, problemas con el limitador de velocidad o reformas no autorizadas.

Frenos: 17 %. Destacan la falta de eficacia del freno de servicio y los desequilibrios en las fuerzas de frenado entre las ruedas de un mismo eje.

Alumbrado y señalización: 13 %. Afectan, principalmente, a las luces de cruce y carretera, las luces de posición, los antiniebla y los indicadores de dirección.

Carrocería, chasis y acondicionamiento exterior: 11 %. En esta categoría se encuentran deficiencias en elementos específicos de los vehículos destinados al transporte de personas, los vidrios de seguridad, la carrocería o el chasis.

Emisiones contaminantes: 10 %.

Ejes, ruedas, neumáticos y suspensión: 7 %.

No todos estos defectos tienen la misma gravedad, pero un problema en los frenos, en los neumáticos, en la suspensión o en el alumbrado nunca debe considerarse una simple incidencia administrativa. Mucho menos cuando hablamos de un vehículo que puede transportar simultáneamente a decenas de menores.

En InfoVIAL hemos insistido en que la ITV no es un trámite administrativo, sino una herramienta de seguridad vial y responsabilidad social. En el transporte escolar, esa responsabilidad adquiere una dimensión todavía mayor.

LA ANTIGÜEDAD TAMBIÉN INFLUYE

Los datos de AECA-ITV muestran una relación entre la edad de los autocares y los defectos encontrados.

Los vehículos en los que se detectan defectos graves durante la primera inspección tienen una antigüedad media de diez años. En aquellos que presentan defectos muy graves, la edad media asciende a trece años.

Cuando estas deficiencias continúan presentes en la segunda inspección, la antigüedad media llega a los 12,8 años en el caso de los defectos graves y a los catorce años en los muy graves.

La edad, por sí sola, no convierte automáticamente a un vehículo en inseguro. Un autocar correctamente mantenido puede prestar servicio durante muchos años en buenas condiciones. Sin embargo, el envejecimiento exige incrementar la vigilancia, el mantenimiento preventivo y la renovación de los elementos sometidos a desgaste.





Por eso resulta especialmente acertada la idea de considerar la ITV como una forma de medicina preventiva para el vehículo. No obstante, la inspección periódica no puede sustituir el trabajo que debe realizarse entre una ITV y la siguiente.

UNA INSPECCIÓN MÁS FRECUENTE

Los autobuses y autocares están sometidos a una periodicidad de inspección más exigente que los turismos particulares. El Real Decreto 920/2017, que regula la inspección técnica de vehículos, establece que los vehículos de las categorías M2 y M3 deben pasar la ITV:

Una vez al año hasta cumplir cinco años desde su primera matriculación.

Cada seis meses cuando superan los cinco años.

Además, el transporte escolar cuenta con requisitos propios. El Real Decreto 443/2001 sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores regula aspectos como la antigüedad máxima del vehículo, las puertas de servicio, los dispositivos de emergencia, el suelo antideslizante, los asientos, el tacógrafo, el limitador de velocidad, el sistema de frenado o la señalización específica.

Esta regulación reforzada responde a una lógica evidente: cuanto mayor es el número de personas transportadas y más vulnerables son sus ocupantes, mayor debe ser el nivel de control.

LA ITV DEBE CONFIRMAR UN MANTENIMIENTO CORRECTO

Guillermo Magaz, director gerente de AECA-ITV, considera que España dispone de un parque de autocares escolares que cumple adecuadamente la normativa y ofrece unas buenas condiciones de seguridad. Sin embargo, también plantea un objetivo mucho más exigente: que los defectos sean detectados y corregidos durante la utilización del vehículo y no al llegar a la inspección.

Ese es probablemente el mensaje más importante.

La ITV debe funcionar como una última barrera de comprobación. Debe detectar e impedir que un vehículo inseguro continúe circulando, pero el éxito verdadero consiste en que los autocares lleguen a la inspección sin defectos graves.

Para conseguirlo son necesarios programas rigurosos de mantenimiento preventivo, revisiones periódicas, comprobaciones antes de iniciar cada ruta y una rápida comunicación de cualquier anomalía detectada por los conductores.

También deben asumir su responsabilidad las administraciones, los centros educativos y las asociaciones de familias que contratan estos servicios. No basta con adjudicar una ruta al precio más bajo. Deben comprobarse las condiciones del vehículo, su antigüedad, el mantenimiento realizado, la formación del conductor, la existencia de cinturones de seguridad y el cumplimiento de todas las autorizaciones.

La elevada ratio de incumplimiento de la ITV en el conjunto del parque móvil demuestra que todavía queda mucho trabajo por hacer para consolidar una auténtica cultura de mantenimiento y responsabilidad.

LA SEGURIDAD NO TERMINA EN EL ESTADO DEL VEHÍCULO

El buen estado técnico del autocar es esencial, pero no es el único elemento que determina la seguridad del transporte escolar.

En su campaña de vigilancia del transporte escolar de 2026, la Dirección General de Tráfico recuerda que también deben controlarse la velocidad, las distracciones, el consumo de alcohol y drogas, las autorizaciones, los tiempos de conducción y descanso y el uso de los cinturones de seguridad.

La DGT señala, además, que el 90 % de los siniestros relacionados con el transporte escolar se produce al subir o bajar del vehículo o en los momentos inmediatamente posteriores. En muchos casos se trata de atropellos provocados por una distracción.

La seguridad debe abarcar, por tanto, todo el viaje: el vehículo, el conductor, los acompañantes, el comportamiento de los menores, las paradas y la actuación del resto de los conductores.

UN MEDIO SEGURO, PERO SIN ESPACIO PARA LA COMPLACENCIA

El transporte escolar presenta unos niveles de siniestralidad muy bajos. AECA-ITV señala, a partir de datos de la DGT, que el autocar escolar no registra fallecidos desde 2012 y que su tasa de siniestralidad es once veces inferior a la del coche y seis veces menor que la de otros medios dedicados al transporte de pasajeros.

Es una realidad que merece ser reconocida y que demuestra el trabajo realizado por empresas, conductores, acompañantes, estaciones de ITV y administraciones.

Pero ser uno de los medios de transporte más seguros no significa que todo esté hecho. Un 7,5 % de autocares rechazados sigue representando vehículos en los que se han encontrado incumplimientos o defectos incompatibles con un resultado favorable.

La ITV cumple su función cuando detecta esos fallos e impide que el vehículo continúe prestando servicio hasta que sean reparados. La prevención alcanza su verdadero objetivo cuando esas deficiencias se corrigen antes de llegar a la estación.

Porque, cuando cada mañana suben decenas de niños a un autocar, la seguridad no puede comenzar al pasar la ITV. Debe haber empezado mucho antes.

Fuente:infoVIAL

CLASIFICADOS
LlobregatMotor

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
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



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

PI i MARGALL, 38
• 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
• Dúplexs amb Jardí Privat
699 235 044
www.rilaura.com
Informació:
c. Joana Raspall, 12
Sant Feliu de Llobregat

sanju rètols des de 1967
Retolació i vinils
www.san-ju.com

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

La caña que no te emborracha

Reflexiones desde el límite entre lo legal, lo humano y lo absurdo

STOP accidentes

El pasado martes voluí al Congreso de los Diputados.

Se debatía, otra vez, la reducción de la tasa máxima de alcohol al volante. La misma propuesta que hace unos meses se tumbó en esa misma sala.

Esta vez pasó el primer filtro. 173 votos a favor, 168 en contra, 5 abstenciones. Empieza su tramitación parlamentaria.

Debería estar contento. No lo estoy.

Porque lo que escuché desde la tribuna fue exactamente lo mismo que la vez anterior. Los mismos discursos. Las mismas excusas. Las mismas exposiciones, casi palabra por palabra. Como si nadie hubiera muerto en nuestras carreteras entre una votación y otra.

Y han muerto. Muchos.

Salí de allí con la sensación de haber asistido a una representación. Un escenario, unos actores y un guion en el que la vida de las personas es el decorado, no el argumento.

El momento político no es solo inestable. Es interesado. Y lo que interesa no es salvar vidas, que debería ser lo único sobre la mesa. Interesa el titular, el aplauso de los propios, la foto, el desgaste del contrario.

Tenemos representantes que miran únicamente su propio éxito. Narcisistas sin logros propios que necesitan su reflejo para seguir adelante, con la mirada fija en su ombligo.

Permítanme decirlo claro: así no hay futuro. Ni para ellos ni para nadie.

Una carretera no pregunta de dónde eres. No pregunta a quién votas. No le importa tu escaño ni tu

argumentario.

Simplemente te mata. O te destroza la vida.

Y lo hace porque nosotros, como sociedad y como instituciones, no hemos tenido ni la amplitud de miras ni la valentía de impedirlo.

Este año más de 30.000 personas se verán afectadas por un siniestro vial. Fallecidos, heridos, hospitalizados, familias enteras rotas. Cada una con un nombre, un antes y un después.

¿Y qué hace la sociedad al respecto?

Y, más importante todavía, ¿qué hacen nuestros representantes?

Sé que hay asuntos muy importantes. Sé que la actualidad lo devora todo y que la noticia es la noticia. Pero cuando existe una violencia tan activa como la violencia vial, no podemos ponernos de perfil. Normalizar la muerte no es una opción. Es el síntoma más claro de la decadencia de una sociedad.

Y ahora, la caña.

Porque en ese hemiciclo se sigue hablando de ella como si fuera inofensiva.

"Por una caña no pasa nada."

"Yo con una cerveza conduzco perfectamente."

No se trata de que una caña te impida conducir. Físicamente puedes. Incluso cognitivamente, aunque ya sabemos que afecta, puedes mantener el coche en su carril.

La cuestión es otra. Mucho más incómoda.

Esa caña, la que no te emborracha, cambia tu manera de pensar. Basta esa sola caña para que el mecanismo de la consciencia en tu cerebro se altere. Desde ese momento, cada decisión que tomes al volante ya depende del efecto de esa caña. Aunque tú creas que no.

Adelantar o esperar. Frenar o apurar el ámbar. Mirar el móvil un segundo o no hacerlo. Calcular esa curva.

Tus ojos lo notan. Tu cerebro también. Pero tú no. Tú no lo notas.

Y ese es exactamente el problema.

Por eso la tasa importa. Por eso no es una cuestión de recaudar ni de perseguir a nadie. Es una cuestión de no dejar en manos de un juicio alterado la vida de los demás.

Desde Stop Accidentes seguiremos estando allí, en cada debate, en cada votación, poniendo nombre y rostro a lo que algunos tratan como una cifra.

Como siempre, espero equivocarme.

Pero estoy harto de tener razón. Y lo peor es que nadie se da por aludido.

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







LOTUS EVIJA 2026. 2039 CV

El coche de producción más potente jamás construido



El Evija totalmente eléctrico es el coche más potente que ha entrado en producción en serie. La porosidad esculpida controla el flujo de aire para ofrecer una dinámica de conducción y un manejo en carretera fuera de este mundo.

HA LLEGADO LA SIGUIENTE GENERACIÓN DE RENDIMIENTO AUTOMOVILÍSTICO

Con una potencia de 2011 bhp*, el Lotus Evija tiene más potencia en cada rueda que la potencia total de cualquier otro Lotus de calle producido.

LOGRO DINÁMICO

Un rendimiento sin precedentes, impulsado por la electricidad. Años de legado pionero, forjados por la ingeniería británica. El Lotus Evija fue creado para los conductores.

DISEÑO EN FIBRA DE CARBONO

El elemento más impactante del Lotus Evija es su exterior. Desde cualquier ángulo, la carrocería íntegra de fibra de carbono se muestra tensa, como si estuviera envuelta al vacío sobre los componentes mecánicos.

PROPORCIONES PERFECTAS

Una mezcla perfectamente proporcionada de formas fluidas y líneas nítidas. Esto se ilustra claramente con el borde delantero suavemente curvado pero afilado del capó. Un dramático túnel Venturi a través de cada cuartel trasero le da al Evija una presencia realmente impresionante.





UNA REVOLUCIÓN EN LA CARGA

El paquete de baterías está montado en el centro, justo detrás de los dos asientos, y suministra energía directamente a cuatro potentes motores eléctricos.

DENTRO DEL EVIJA

El habitáculo logra el equilibrio perfecto entre la funcionalidad precisa de un coche de pista y la comodidad de un coche de calle.

VOLANTE INSPIRADO EN LA F1

Similar al que se encuentra en un LPM o F1 ,el anillo exterior está acabado de serie en Alcántara y también está disponible en cuero. Los botones se agrupan de forma intuitiva y regulan funciones como el uso del teléfono,el controlde crucero y el despliegue de DRS.

Increíblemente ligero. Lujo sin concesiones. Se ha eliminado todo detalle superfluo para ofrecer una experiencia de conducción de vanguardia.

CONTROL TOTAL

Las interfaces inteligentes acortan la distancia entre el vehículo y el conductor, gracias a controles ergonómicos multitáctiles para el conductor y el pasajero.

CONTROLES DE NUEVA GENERACIÓN, PANTALLA DEL CONDUCTOR

Frente al volante se encuentra una pantalla digital de última generación que ofrece al conductor información clave, como el modo de conducción, el nivel de carga de la batería y la autonomía restante. La información aparece cuando se pulsa el botón correspondiente y se atenúa cuando ya no es necesaria.

El Evija, con un precio base de 2.300.000 €, se presenta como una opción única en el mercado de vehículos eléctricos.



DESCUBRE LA FAMILIA EVIJA

Evija X. La filosofía de Chapman en la era eléctrica

El Evija X es una unidad única derivada para circuito del hiperdeportivo totalmente eléctrico Evija, concebida para llevar al límite el sistema de propulsión eléctrico más potente del mundo. Recientemente, el Evija X rodó en Nürburgring y marcó el tercer tiempo más rápido jamás registrado en el Nordschleife: 6:24.047. Este tiempo es también el más rápido logrado por un automóvil basado en una plataforma de vehículo de producción.

Evija Fittipaldi. Inspirado en el para potenciar el futuro

Esta edición especial limitada a ocho unidades rinde homenaje a Emerson Fittipaldi, celebrando una de las parejas piloto-automóvil más extraordinarias que ha conocido la Fórmula 1. Nuestro Lotus más avanzado hasta la fecha, que combina elementos de diseño exclusivos y detalles hechos a medida, tiende un puente entre el pasado y el futuro de la innovación automotriz.

Fuente : LOTUS Company