

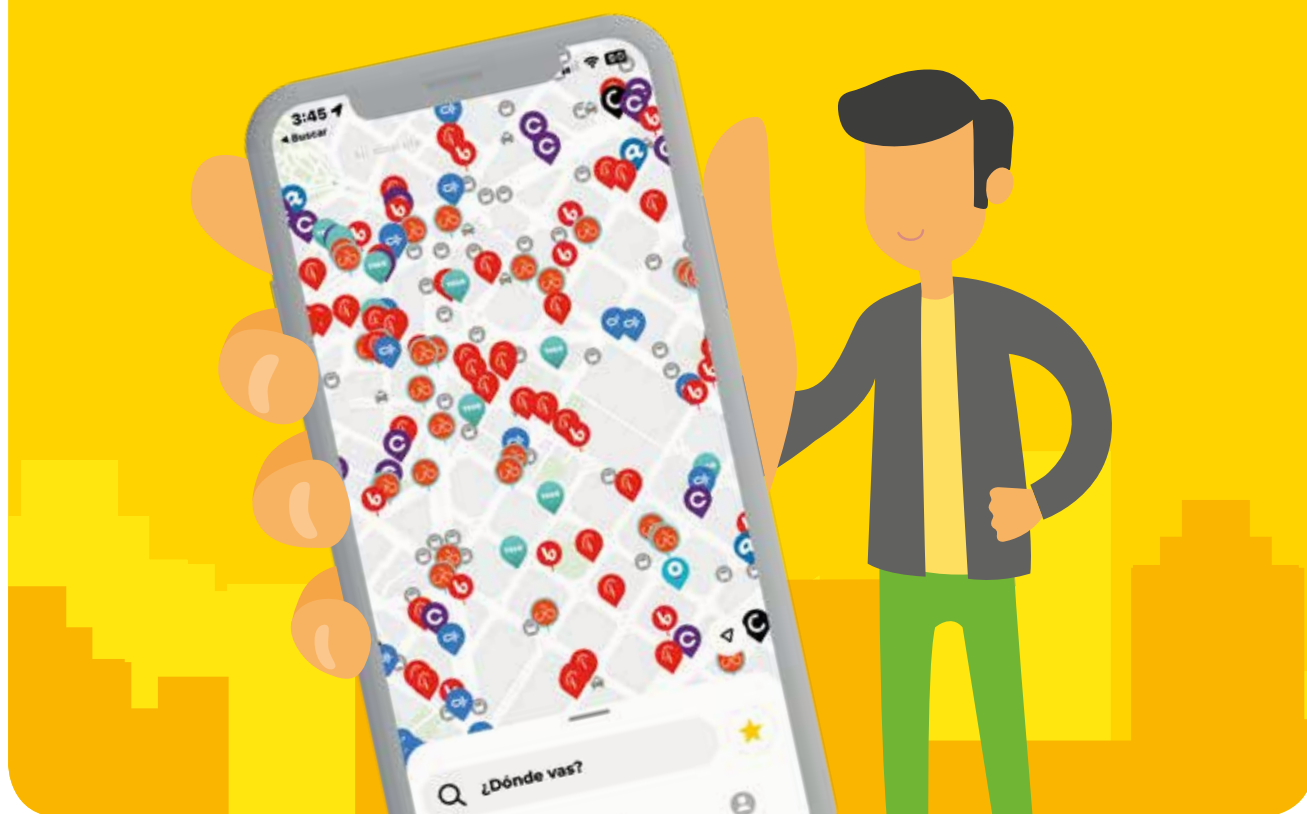


**UNA VISIÓN DE LA MOVILIDAD  
AL SERVICIO DE LAS PERSONAS**

# LA GRAN BARCELONA



# Una app. Todas las opciones para moverte.



CityTrips

Elige la mejor ruta para desplazarte a pie, en bicicleta, patinete o transporte público, por Barcelona. Combina diferentes medios de transporte en un mismo trayecto. Y encuentra y reserva bicicletas, patinetes y motos eléctricas de *sharing*. Es fácil y muy práctico. Con CityTrips te moverás más rápido y de manera más sostenible por la ciudad.



Decide al momento



Ahorra tiempo



Ahorra dinero



Es más ecológico





# 06

## Las 10 propuestas RACC para impulsar una movilidad al servicio de las personas

Diez iniciativas que podrían tener un efecto directo para transformar la movilidad del área urbana con criterios de sostenibilidad ambiental, económica y social.



# 20

## ¿Ha mejorado la movilidad en los últimos 4 años?

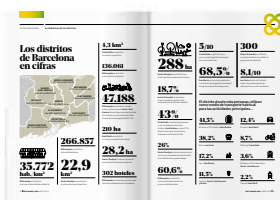
En el año 2019, el RACC presentó 45 propuestas de mejora. ¿Hasta qué punto se han cumplido?



# 30

## Los estudios de movilidad del RACC

Convivencia de usuarios, motos, bicis, patinetes, DUM... El análisis más detallado del Club.



# 74

## La Barcelona de los distritos. Diez ciudades en una

La realidad ciudadana en el ámbito más local. Qué opina y cómo se mueve cada distrito.

**PRESIDENTE DEL RACC**  
JOSEP MATEU

**JUNTA DIRECTIVA**  
IMMACULADA AMAT  
FERRAN CONTI  
AGUSTÍ CORDÓN  
PEDRO DE LA ROSA  
MERCEDES DE PABLO  
MARTA DOMÈNECH  
ALBERT ESTEVE  
IÑAKI GONZÁLEZ  
INKA GUIXÀ  
MANUEL PUIG  
GERMÁN RAMÓN-CORTÉS  
GENÍS ROCA  
ALFONSO RODÉS  
JUAN ANTONIO SAMARANCH  
JUAN TORRAS

**SECRETARIA DE LA JUNTA DIRECTIVA**  
BLANCA RAMOS

**DIRECTOR GENERAL**  
XAVIER PÉREZ

LA REVISTA DEL RACC ES UNA REALIZACIÓN DEL ÁREA DE COMUNICACIÓN CORPORATIVA Y DE PRESIDENCIA DEL RACC.

**DIRECTOR DE COMUNICACIÓN CORPORATIVA**  
JOSEP M. MIRET

**JEFE DE GABINETE DE PRESIDENCIA**  
MARIA JOSEP CORAL

**COORDINACIÓN CONTENIDOS**  
AGUSTÍ RODRÍGUEZ  
LLUÍS FALCON

**DISEÑO GRAFILÒGIC STUDIO**  
**CORRECCIÓ I TRADUCCIÓ**  
INCYTA

**PUBLICIDAD RACC**  
INGRID VAQUER:  
934 955 000 EXT. 5202

**DELIVERY MEDIA MADRID:**  
914 008 618 / 608 486 244  
**DELIVERY MEDIA BARCELONA:**  
667 579 620

**IMPRESIÓN SERPER**  
CTRA. DE L'HOSPITALET, 22  
08940 CORNELLÀ DE LL. (BCN)

EL RACC Y LA REVISTA DEL RACC NO COMPARTEN NECESARIAMENTE LAS OPINIONES QUE FIRMAN LOS COLABORADORES. QUEDA PROHIBIDA LA REPRODUCCIÓN LITERARIA O GRÁFICA A TRAVÉS DE CUALQUIER MEDIO SIN LA AUTORIZACIÓN EXPRESA DEL RACC. LA PUBLICIDAD INCLUIDA EN ESTA REVISTA NO DEBE CONSIDERARSE UNA RECOMENDACIÓN DEL RACC A SUS SOCIOS. LA EXACTITUD Y/O LA VERACIDAD DE LOS ANUNCIOS ES RESPONSABILIDAD EXCLUSIVA DE LOS ANUNCIANTES Y LAS EMPRESAS PUBLICITARIAS.

DEPÓSITO LEGAL: B-5461-1963



EL RACC ES MIEMBRO DE LA FEDERACIÓN INTERNACIONAL DEL AUTOMÓVIL (FIA).



EL SERVICIO DE ASISTENCIA DEL RACC DISPONE DEL CERTIFICADO DE CALIDAD ISO 9001:2008.

**WWW.RACC.ES**

ASISTENCIA 24 HORAS  
**900 242 242**

SERVICIOS (FONORACC)  
**900 357 357** (DE 8 H A 21 H)

QUEJAS Y RECLAMACIONES  
**900 700 702** (DE 9 H A 21 H)

WHATSAPP **696 861 660**

**12 Los retos de la movilidad.** Calidad del aire, congestión, accesos en tren, inversiones en infraestructuras... Los deberes pendientes del área metropolitana. **24 Mobility Institute.** La plataforma del RACC y Deloitte que reúne a más de 50 empresas y entidades para analizar nuevos modelos de movilidad. **56 RACC HolaBICI.** Todo lo que propone la comunidad ciclista más importante de Cataluña.





## Necesitamos una movilidad que tenga un triple impacto positivo: social, ambiental y económico

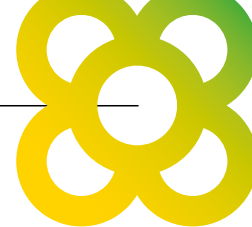
La vocación del RACC es contribuir a mejorar la movilidad en nuestro país, y Barcelona y su área metropolitana son una pieza clave. Desde hace 117 años trabajamos con este objetivo. Hemos acumulado una larga experiencia y, en estos momentos de grandes transformaciones, queremos compartir nuestra visión para aportar conocimiento, fruto de observar, analizar y escuchar a todo el mundo: los ciudadanos de la calle (peatones, ciclistas, usuarios del transporte público y del patinete, motoristas, conductores...) y también los expertos de diferentes disciplinas y sectores, con quienes nos hemos reunido en los últimos tiempos.

En el 2019, también en La Pedrera, en el corazón del Eixample Cerdà, ya compartimos una profunda reflexión sobre los grandes retos a los que se enfrentaba Barcelona, en una jornada que titulamos “**Hagamos de Barcelona el referente de la movilidad**”. En aquel momento creíamos que la movilidad transformaría la ciudad y que teníamos la oportunidad de convertirnos en referentes para muchas otras áreas urbanas. Pero ninguno de nosotros se podía imaginar que, solo un año después, el COVID pararía la movilidad en todo el mundo.

En estos cuatro años han pasado muchas cosas. **La pandemia ha acelerado**

**y amplificado tendencias y cambios de hábitos de las personas** (el teletrabajo, el comercio en línea, la micromovilidad...). En Barcelona se han construido más carriles bici, se han ampliado muchas aceras, se han instalado terrazas en la calzada y se han eliminado plazas de aparcamiento con el objeto de promover una movilidad limpia. Las barreras New Jersey, los bloques de hormigón y la pintura en la calzada, que en principio eran medidas provisionales de bajo coste implantadas con urgencia, se han ido consolidando.

Actualmente, el urbanismo táctico, las Superillas, el incremento del uso de



“

la bicicleta, la irrupción de los patinetes, el crecimiento del reparto de mercancías o la liberación de los peajes son algunos de los factores que están mostrando **un escenario que necesita más coherencia y planificación y menos ideología**. Barcelona todavía no ha encontrado el camino para que todas estas piezas encajen y dar respuestas a las necesidades de movilidad de las personas que viven, trabajan y estudian en nuestra ciudad y también a las que la visitan.

**La ciudad se ha visto fuertemente impactada por todos estos cambios y ha ido reaccionando a estos, muchas veces con acierto, otras con una cierta improvisación y, a menudo, sin el consenso necesario.** Ahora, sin embargo, es el momento de marcar las líneas que deben definir la movilidad en los próximos años y también de pensar la ciudad con visión de futuro y de largo plazo. Sin cuestionar los objetivos de mejorar el bienestar de las personas y el medio ambiente, que todos compartimos, creemos que hay que analizar “cómo” se debe llevar a cabo la transformación de la movilidad de Barcelona y su área metropolitana.

Cuando faltan pocos meses para las elecciones municipales, queremos poner sobre la mesa estas cuestiones, que consideramos que deben tener en cuenta las personas que aspiran a gobernar nuestra ciudad. Porque todos sabemos que la movilidad es un eje estratégico para la calidad de vida de las personas y para el progreso económico.

**Debemos preguntarnos qué movilidad necesita Barcelona** y cuáles son las acciones más adecuadas para construir una ciudad para vivir, para pasear, pero también para crear riqueza y puestos de trabajo, para generar y captar talento, para atraer inversiones y visitantes de valor, en definitiva, pa-

Barcelona todavía no ha encontrado el camino para responder a las necesidades de movilidad de las personas que viven, trabajan y estudian en ella y la visitan.

Es el momento de marcar las líneas que deben definir la movilidad en los próximos años y pensar la ciudad con visión de futuro.

Nuestro objetivo es contribuir al debate, porque la movilidad es una responsabilidad de todos.

”

ra competir con las ciudades punteras del mundo en bienestar, calidad de vida y progreso.

**Y por eso nos hace falta una movilidad segura, sostenible, asequible para los bolsillos de la ciudadanía**, una movilidad que genere un triple impacto positivo: social, medioambiental y económico. Estamos seguros de que necesitamos una ciudad más pacificada, con menos vehículos privados en el centro y, al mismo tiempo, también accesible para

todas las personas que vienen cada día a trabajar, a estudiar, a hacer gestiones, a comprar o a disfrutar del ocio y la cultura, para los ciudadanos y ciudadanas del área metropolitana y también para los que vienen de otros países.

Y por todo ello, creemos que Barcelona debe abordar cuatro grandes retos: adoptar una visión y una gestión metropolitanas; acelerar y mejorar la oferta de ferrocarril (urbana e interurbana) para que los usuarios puedan acceder a la ciudad en tren; resolver la congestión del tráfico y, por supuesto, mejorar la calidad del aire, reduciendo el número de vehículos privados en el centro de la ciudad, reduciendo las emisiones de los vehículos que circulen y fomentando la movilidad compartida y la intermodalidad.

En este contexto, **el RACC formula sus propuestas, con un espíritu comprometido y una visión constructiva, para situar a las personas en el centro de la movilidad, independientemente del modo en que se desplacen** y planificando las grandes infraestructuras que nos permitan conectarnos con el mundo. Nuestro objetivo es contribuir al debate, porque la movilidad es una responsabilidad de todos, de la ciudadanía, de las entidades involucradas en la movilidad, de los sectores empresariales y de las administraciones.

Barcelona tiene la oportunidad de elevar la mirada, poner las luces largas, planificar superando los mandatos electorales y construir una movilidad mejor para todo el mundo. ■

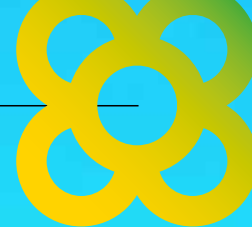
**Josep Mateu**  
Presidente del RACC

# 10 propuestas RACC para impulsar una movilidad al servicio de las personas

¿Qué hay que hacer con el fin de impulsar Barcelona con una movilidad de alta calidad que esté al servicio de los ciudadanos, de los visitantes, de las empresas y entidades sociales, científicas y culturales de la ciudad? ¿Cómo hay que asegurar que las próximas generaciones se muevan en un ámbito urbano más amable, de aire más limpio, seguro, dinámico y competitivo? El RACC ha hecho un ejercicio de síntesis para señalar las diez propuestas clave que, en opinión de los expertos del Club, podrían tener una incidencia más directa e inmediata.







“

Necesitamos un nuevo modelo Barcelona de movilidad que sea referente en sostenibilidad ambiental, económica y social.

”





# 01.

## Priorización de las inversiones en transporte público metropolitano, especialmente en servicios ferroviarios.

En el primer semestre del 2022 el gobierno del Estado solo invirtió el 16% de los 2.000 millones que tenía presupuestado en infraestructuras en Cataluña. Es necesario realizar proyectos nuevos y desencallar los que están bloqueados tanto en la Administración estatal como en la Generalitat de Catalunya.

En los primeros nueve meses del 2022, la inversión real de la Generalitat apenas llegó al 32% de lo presupuestado. Y en cuanto a los proyectos Next Generation, tan solo se han licitado o ejecutado el 21%. La ejecución de las infraestructuras por parte del Ministerio de Transporte en los últimos años es claramente insuficiente si se tiene en cuenta el PIB catalán y su contribución impositiva a las administraciones públicas. Es necesario activar y ejecutar de manera urgente los expedientes de contratación. Los 2.500 millones de euros de los PGE previstos en Cataluña en el 2023 no pueden quedar en papel mojado.



# 02.

## Impulso de una estrategia metropolitana para desarrollar una potente red de aparcamientos en las estaciones de tren.

Desde el RACC consideramos que necesitamos una amplia oferta de aparcamientos en las estaciones ferroviarias del área y la región metropolitana de Barcelona para captar nuevos usuarios de transporte público que puedan llegar en vehículo particular hasta la estación, estacionarlo con seguridad y comodidad y desplazarse a la ciudad en tren.

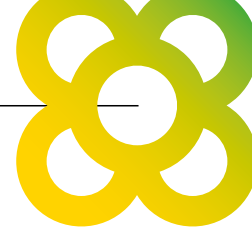
Las inversiones en Rodalies tienen que ir acompañadas de un plan de *park&ride*. Los que hay son insuficientes para acoger la demanda y promover el traspaso de usuarios del vehículo privado al transporte público. La creación de una red de

aparcamientos en las estaciones de tren es una herramienta fundamental para reducir la congestión en toda el área metropolitana y mejorar la calidad del aire.

En el 2018 el RACC hizo una auditoría de *park&ride* —Castellbisbal, Montcada i Reixac, Barberà del Vallès, Martorell, Badalona, Terrassa, Mataró, Castelldefels...— y la mayoría tenían carencias de señalización, conectividad con vías rápidas, seguridad e iluminación.

La ciudad de Barcelona debe tener más responsabilidad en la cuestión e implicarse en la financiación de unos aparcamientos disuasivos que contribuyan al hecho de que entren menos coches a la ciudad y a mejorar la calidad del aire. Igualmente, hay que compensar también a los municipios que tengan que acoger a estos vehículos.





### 03.

#### Apuesta por la convivencia entre diferentes medios de transporte y el acompañamiento de la movilidad en bicicleta y en patinete.

En los próximos años se tiene que ordenar la movilidad ciclista y la de los patinetes. Barcelona tiene una red ciclista amplia, con más de 1.700 kilómetros que el PMU 2024 (Plan de Movilidad Urbana) prevé incrementar en un 25%.

Los cerca de 145.000 desplazamientos diarios en bicicleta representan un 3,3% del total dentro de Barcelona y el objetivo del Ayuntamiento es llegar al 5%. En estos momentos, el crecimiento de la bicicleta no viene mayoritariamente de usuarios del coche ni de la moto, sino en un 70% de personas que antes iba en transporte público o a pie, un tema que hay que corregir. Hay que integrar las bicicletas y los patinetes en las ciudades de una forma segura para todos y garantizando a los usuarios formación y conocimiento de las normas de circulación.

Según el último Barómetro RACC del Ciclista Urbano de Barcelona, el 65% de los ciclistas se sienten vulnerables cuando circulan por la ciudad y un 33% admite que no conoce la normativa de circulación.



**Que 8 años de obras no paren Barcelona**

Necesitamos mejorar la calidad del aire que respiramos y las calles donde vivimos, y celebramos que lleguen inversiones para transformar el modelo de movilidad metropolitana del ensayo, entre el 2022 y el 2030 más de 20 actuaciones en la vía pública aumentarán la congestión y la contaminación y empeorarán los desplazamientos diarios dentro de un área donde residen 5 millones de personas.

Los ciudadanos tienen derecho a conocer las consecuencias de las medidas que se están adoptando.

Desde el RACC creemos que es necesario:

- ✓ Priorizar la obra de transporte público para mejorar la calidad de vida y la movilidad de toda la ciudadanía
- ✓ Incrementar la inversión para aumentar la capacidad y el nivel de servicio en todo el ámbito metropolitano y para acortar los plazos de ejecución de obras.
- ✓ Comunicar y rediseñar el resto de actuaciones que no son de transporte público y que afectan a la ciudadanía.

Obras previstas 2022-2030

RACC **125 años**  
Cinuenta para seguir.

### 04.

#### Coordinación de la ejecución de las obras previstas en el espacio público y replanteamiento del proyecto Superilles.

Entre el 2022 y el 2030 están previstas más de veinte actuaciones en la vía pública que aumentarán la congestión y empeorarán los desplazamientos diarios para más de cinco millones de personas. Es necesario priorizar las inversiones en transporte público y coordinar los calendarios de obras para garantizar la movilidad los próximos ocho años.

Nos tenemos que preguntar si ahora es el momento de llevar a cabo los ejes verdes, las obras de la Vía Laietana, la reducción de carriles en la Vía Augusta..., que restan fluidez en un momento de tantas obras. Ya hace unos meses el RACC publicó un anuncio con el título “Que ocho años de obras no paren Barcelona” para advertir de la situación. Estas obras generan congestiones y contaminantes que afectan a la calidad del aire y la salud de las personas.

### 05.

#### Impulso de la movilidad eléctrica con incentivos a la compra y ampliando la red de recarga dentro y fuera de la ciudad.

La economía y la movilidad tienen que descarbonizarse y eso significa electrificar mucho más. La falta de confianza de los usuarios en la disponibilidad de puntos de carga es el principal freno a la electrificación junto con el elevado precio de los vehículos nuevos. La renovación del parque tendría que ser una prioridad.

La diferencia de precio entre vehículos eléctricos y de combustión nuevos se ha reducido en un 47% desde el 2019 y la autonomía de las baterías ya permite, por término medio, hacer unos 340 kilómetros. Pero la red de recarga es claramente insuficiente. No tanto en Barcelona, donde existen más de 2.800 conectores de uso público, más los particulares en empresas y domicilios, como para desplazamientos largos por carretera. Tenemos 42,2 puntos de recarga por 100.000 habitantes en Cataluña (20,8 en Madrid), lejos de la ratio de referencia de 100 puntos.





## 06.

### Profundización en la Visión Cero de la siniestralidad vial y desarrollo del Plan de la Moto.

Barcelona es la ciudad de Europa con más motos por habitante y metro cuadrado. Representan un tercio del parque total de vehículos en la ciudad y tienen un papel muy relevante en la movilidad urbana, pero con una elevada siniestralidad. Conseguir cero muertos es el único objetivo éticamente admisible.

En la línea del concepto Visión Cero impulsado por las Naciones Unidas y la FIA (conseguir cero muertos en accidentes de tráfico en las ciudades y las carreteras), es necesario trabajar en Barcelona para fortalecer el descenso de muertos y heridos graves de los últimos años, poniendo énfasis sobre todo en los colectivos más vulnerables: los peatones y, especialmente, los motoristas.

Las motos, que representan el 6,9% de los desplazamientos individuales diarios, el doble de los que se hacen en bici y patinete, supusieron en el 2022 el 70% de los muertos en accidente en Barcelona (16 de 23). Rediseñar los espacios de mayor peligrosidad como los cruces, mejorar el control semafórico, reforzar los mensajes para mejorar el equipamiento de los motoristas —chaquetas con protecciones, guantes y calzado adecuado— y ofrecer cursos de conducción segura específicos son algunas medidas que podrían ponerse en marcha.

Igualmente, hay que ofrecer facilidades al usuario en temas como el estacionamiento en superficie de las motos en la ciudad, que hay que abordar de manera inteligente, analizando distrito por distrito, y buscando la mejor solución para los ciudadanos y los que llegan de fuera en moto.

## 07.

### Fomento de la movilidad compartida y conectada: modelo de *sharing*.

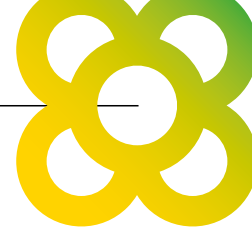
Hay que desarrollar un modelo consensuado de coches compartidos, lograr una mejor distribución entre los operadores de motos y convertir el *bicisharing* en metropolitano, sin olvidar el potencial de los patinetes. Todas las soluciones de movilidad compartida tendrían que integrarse con el sistema tarifario del transporte público.

Otro tema que habría que solucionar es el de la movilidad compartida y conectada. Hay que desplegar un modelo consensuado de coches, motos y bicis de *sharing*. Ahora solo tenemos de motos y bicis, y no son de alcance metropolitano.

Barcelona, la ciudad del Tomorrow Mobility y la sede del EIT Urban Mobility, no puede dar la espalda a los nuevos modelos de movilidad compartida. Una movilidad conectada significa incrementar la seguridad, optimizar los flujos de tráfico y contribuir a reducir el impacto ambiental.







## 08.

### Mejora del reparto de mercancías y de última milla.

La Distribución Urbana de Mercancías (DUM) ha aumentado mucho desde la pandemia y se ha combinado con una fuerte reducción de plazas de carga y descarga, algo que genera incomodidad a los transportistas, a los comercios y al resto de modos de transporte, y crea congestión y contaminación.

Hay que retirar presión de la hora punta de la mañana y lograr más eficacia en la distribución para evitar que la mitad de vehículos circulen medio vacíos como ahora. Y también tener presente una visión metropolitana, ya que la mitad de vehículos comerciales que distribuyen en la ciudad vienen de fuera de Barcelona. Distribuir a partir de almacenes centrales de barrio es otra opción, como fomentar la recogida en un punto próximo en lugar del reparto a domicilio.



## 09.

### Resolución del modelo de taxis y VTC.

Cada año y de manera recurrente todos los ciudadanos ya esperamos amenazas de huelgas del sector del taxi cuando se acerca un gran acontecimiento o feria. Se necesita una regulación que no expulse a los VTC del mercado y que al mismo tiempo facilite la necesaria evolución del taxi en clave de digitalización del servicio y eficiencia de los recorridos.

Es necesario reformar la regulación actual, porque no permite que los taxis compitan en las mismas condiciones que las plataformas VTC. Desde el RACC apostamos por flexibilizar la regulación del taxi y por encontrar una solución al coste elevado de las licencias adquiridas. Es evidente que debemos atender a las circunstancias de unos y otros, pero por encima de todo hay que pensar en las necesidades de los ciudadanos y su derecho a recibir un servicio de calidad. No es fácil, pero las administraciones deben mover ficha.

## 10.

### Planificación de las infraestructuras y de los servicios del futuro, pensando en la Barcelona metropolitana más allá del 2030.

Las infraestructuras son imprescindibles para el progreso económico de un país. Sin una buena planificación, ejecución y modernización y un buen mantenimiento constantes difícilmente podremos alcanzar el bienestar social que todo país persigue para avanzar.

Tenemos una ciudad con un potencial enorme, con gran capacidad de atraer talento e inversiones. Necesitamos consensuar las infraestructuras estratégicas vitales —aeropuerto intercontinental, corredor mediterráneo, accesos al puerto, estación de la Sagrera, reforma de la estación de Sants...— pensando a largo plazo.

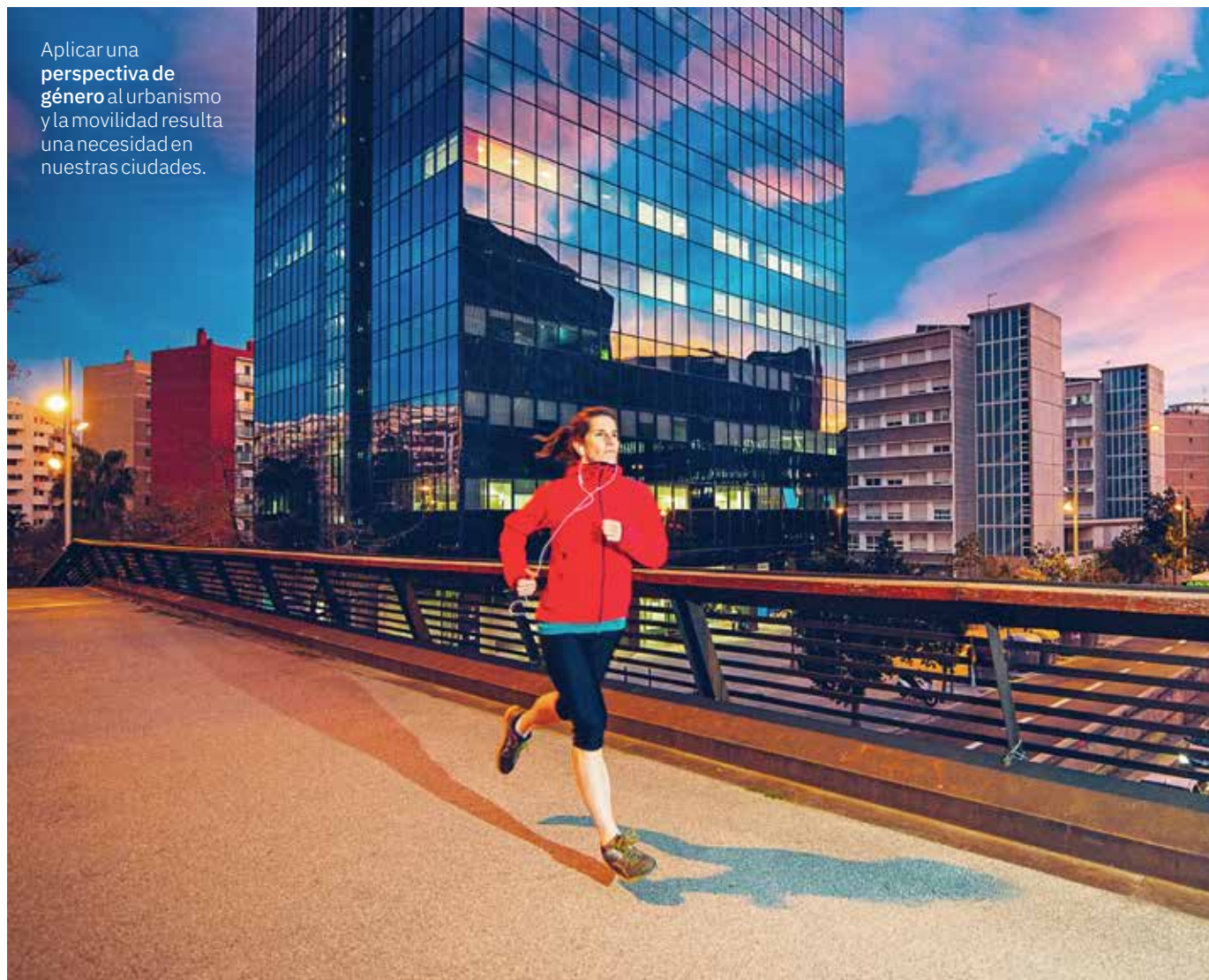
Una movilidad limpia sin progreso económico no es posible, como tampoco lo es un progreso económico que no reduzca el impacto ambiental. La movilidad tiene que ser sostenible en términos ambientales, pero también tiene que ser sostenible económica y socialmente.



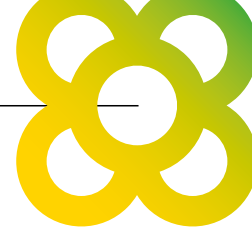
# Los retos de la movilidad en Barcelona

En el 2019 el RACC presentó 45 medidas transversales y de ámbitos muy diversos para impulsar en Barcelona una nueva cultura de la movilidad más segura, sostenible, accesible e intermodal. En estos cuatro años, algunas de estas medidas se han aplicado pero, en general, ha fallado la visión global de la Gran Barcelona, la atención a las necesidades de los usuarios que entran y salen de la ciudad y también la coordinación entre los diferentes niveles de administraciones y en su relación con los usuarios.

Aplicar una **perspectiva de género** al urbanismo y la movilidad resulta una necesidad en nuestras ciudades.







“

Hay que tener objetivos ambiciosos para hacer de Barcelona un ejemplo de transición hacia una movilidad al servicio de las personas.

”



De las 45 medidas propuestas en el 2019, el RACC calcula que un 20%, aproximadamente, se han aplicado con éxito, un 27% han dado los primeros pasos y en un destacado 53% no ha pasado nada significativo, tal como se explicará con más detalle en las siguientes páginas.

Este balance implica que Barcelona pierde comba como referente de la movilidad, porque la ambición de los objetivos no se ha visto acompañada por la realidad de los resultados alcanzados. En otras palabras, muestra que la movilidad en **la ciudad y en su área metropolitana tiene todavía grandes retos pendientes.**

### Calidad del aire

Necesitamos una ciudad donde la calidad del aire mejore y, para conseguirlo, **hay que reducir la presencia de los vehículos privados de combustión.** No es un fenómeno exclusivo de Barcelona, sucede en todas las grandes ciudades del mundo, donde el tráfico privado está desapareciendo del centro urbano.

El confinamiento de la pandemia permitió descubrir una ciudad inédita, con el aire limpio y sin ruido. Pero con la recuperación de la actividad apareció de nuevo la contaminación. Así, en el 2022 la estación del Eixample superó los límites máximos de NO<sub>2</sub> permitidos por la UE. Fue la única estación de la ciudad en hacerlo, pero fue suficiente para recibir la reprobación de las autoridades europeas. Según baremos de la UE, **la calidad del aire en el 2022 en Barcelona está mejor que en el 2019, pero sigue incumpliendo los límites legales.**

La voluntad del RACC es trabajar decididamente por un aire más limpio. La discrepancia con las medidas im-

pulsadas hasta ahora desde la Administración **reside en el cómo, no en el qué.** Para afrontar los grandes cambios urbanísticos **es bueno que haya grandes consensos** en lugar de actuar rápido, escuchando poco y sin analizar lo suficiente los efectos de las decisiones. La revisión del Plan Cerdà que se está aplicando en la ciudad no puede llevarse a cabo sin debate y, por eso, hay que reivindicar el diálogo y el análisis riguroso.

Desde el RACC estamos **alineados con reducir la presencia de coches privados**, pero eso no significa que tengan que desaparecer de golpe. Las zonas de bajas emisiones tienen una razón de ser, pero se tiene que dar apoyo a las 150.000 personas afectadas, en especial a aquellas con menos recursos económicos. **Hay que llevar a cabo una transición progresiva, ordenada y ofrecer alternativas de transporte público** reales y competitivas para que los usuarios abandonen el vehículo privado. En ese sentido, se necesitan **más incentivos y menos restricciones** por parte de las administraciones.

### Visión metropolitana

**Un 80% de los vehículos que circulan por el Eixample procede de fuera de Barcelona.** Este dato contundente, comentado sobradamente en otras páginas de esta publicación, indica con claridad que pensar en pequeño no tiene sentido, que intervenciones locales a escala de calle no resolverán los grandes problemas de movilidad.

**El área metropolitana de Barcelona reúne a 3,3 millones de habitantes, está formada por 36 municipios y se extiende por 638 km<sup>2</sup>, con un 45% de superficie de suelo urbano y una densidad de 5.100 hab./km<sup>2</sup>, pero que en la superficie urbana se dispara →**

→ por encima de los 11.000 hab./km<sup>2</sup>. La última encuesta de movilidad en día laborable (EMEF 2021) indica que los residentes mayores de 16 años del área metropolitana —excluyendo los de Barcelona— realizan 440.000 desplazamientos cada día en vehículo privado con destino a Barcelona.

### Reducir la congestión

Diariamente, **más de 320.000 personas que acceden a Barcelona y a su área metropolitana en vehículo privado o en autobús interurbano sufren retenciones**, lo que provoca perjuicios en tiempo perdido y costes económicos, tanto personales en tiempo perdido como para el conjunto de la sociedad en forma de contaminación del aire.

En tiempo, según un estudio del RACC presentado justo antes de la pandemia, a finales del 2019, **cada día laborable se pierden hasta 63.000 horas por la congestión en los accesos metropolitanos**, que equivalen a 15,3 millones de horas anuales, con un coste global de 169 millones de euros al año.

Ante estos resultados, con el objetivo de promover una movilidad mejor para todos, reducir la pérdida de competitividad económica que genera la congestión y ayudar a alcanzar una buena calidad del aire, el RACC pidió medidas para **incrementar la capacidad del transporte público interurbano por carretera y tren**, y la gestión inteligente de las infraestructuras viales.

### Conexiones ferroviarias

Una de las medidas, aplicada con éxito en otras ciudades europeas, para favorecer la llegada a Barcelona en transporte público de usuarios que ahora optan por el vehículo privado son los **park&ride**, aparcamientos de disuasión situados en las estaciones



Las pérdidas económicas derivadas de las congestiones diarias en hora punta llegan a los 169 millones de euros anuales.

En el 2022 la red de Rodalies sufrió en 10 meses 475 incidencias graves, cada una de las cuales implicó retrasos acumulados superiores a los 100 minutos.



de tren de las afueras de la ciudad. Según el último estudio llevado a cabo por el RACC (2018), es necesario ampliarlos en número y mejorar en aspectos como la conexión con vías de alta capacidad, la señalización con información en tiempo real de las plazas disponibles y reforzar la iluminación y la seguridad.

Pero, sobre todo, deberían **ejecutarse con urgencia las inversiones en infraestructuras de transporte público de Rodalies**, como el desdoblamiento de la línea R3 y las integraciones urbanas en Montcada i Reixac y L'Hospitalet de Llobregat.

Según datos de ADIF a los que tuvo acceso el diario *Ara*, **durante los**

**diez primeros meses del 2022 la red de Rodalies sufrió 475 incidencias graves**, considerando como tales las que implican retrasos superiores a los 100 minutos (en un solo tren o sumando los retrasos sufridos por diferentes convoyes). Fueron, por término medio, 1,5 al día, o 47 al mes, y provocaron 4.110 horas perdidas.

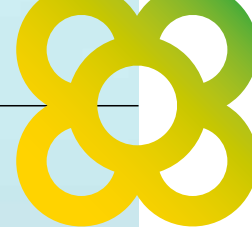
### Infraestructuras

Con una visión metropolitana e incluso ampliando el radio de acción más allá, Barcelona necesita infraestructuras de primer nivel que garanticen la movilidad eficaz de personas y mercancías. Hay **que estudiar una ampliación del aeropuerto de El Prat** que ayude a la ciudad a evolucionar de forma sostenible desde los puntos de vista social, económico y ambiental, con el máximo consenso posible y con todas las garantías de protección del entorno. Y **mejorar la conexión ferroviaria con los aeropuertos de Reus y Girona** para que puedan desempeñar un papel de complementariedad.

Igualmente, **completar la B-40**, un proyecto que se arrastra desde los años sesenta, beneficiaría el transporte de personas y la logística empresarial en la ciudad y el territorio, sobre todo en los dos Valleses, en aspectos fundamentales como el descenso de los costes de transporte, la congestión, la contaminación y los accidentes de tráfico. Sería, sin duda, una solución más eficiente para reducir la intensidad de tráfico de la AP-7 que la B-30 o vías locales.

Y en este contexto, hay que pensar **cómo se sufraga el mantenimiento y la mejora de las vías de alta capacidad**, muchas de las cuales conectan con la ciudad, **una vez desaparecidos los peajes**, un debate pendiente con el que parece que nadie quiere lidiar.





Hay que abordar con urgencia cómo **el aeropuerto de El Prat** puede ganar vuelos directos de larga distancia. No hacer nada no es una opción viable.

Otros ejemplos de infraestructuras pendientes y primordiales para la movilidad metropolitana son de sobra conocidos: **la estación de la Sagrera**, que tiene que dar servicio a cien millones de pasajeros anuales y que todavía no tiene fecha de finalización; **el tramo central de la L9 del metro**, una obra iniciada hace diecinueve años que ha sufrido retrasos de todo tipo y, como la Sagrera, con unos costes disparados; **la electrificación del puerto de Barcelona**, que ya ha dado sus primeros pasos y que tiene como objetivo que los barcos atracados no generen ninguna emisión contaminante; **la unión de las líneas de los FGC del Llobregat y el Vallès** por Barcelona (Francesc Macià), que está en fase incipiente; **la reforma de la estación de Sants**, o **la conexión del AVE plenamente operativa con París y otras grandes ciudades de Europa**, por mencionar solo algunas de las más conocidas. ■

## Una visión de futuro imprescindible

Barcelona tiene un gran atractivo como destino de grandes acontecimientos internacionales y se está posicionando como una de las capitales europeas más adecuadas para la **innovación tecnológica y el universo start-up**. Esta capacidad de atracción tiene que verse reforzada en los próximos años cuando fructifiquen los proyectos de nuevos **macrocentros de investigación biomédica** situados frente al CosmoCaixa y en el parque de la Ciutadella y **el nuevo Hospital Clínic** en la Diagonal con un centro de investigación y enseñanza. Se han confirmado acontecimientos de impacto mundial para los próximos años, como **el Mobile** hasta el 2030 o **el nuevo ISE**, una gran feria de tecnología audiovisual. La ciudad, sede todos los años del **GP de Fórmula 1** que organiza el RACC, acoge-

rá **la Copa América de vela** y proyecta su candidatura como sede de grandes acontecimientos deportivos internacionales, como la salida del **Tour de Francia** o **el Mundial de atletismo**. Todo esto implica que la ciudad debe poder ofrecer una movilidad **ágil, segura, eficaz y sostenible** que, al mismo tiempo, sea **compatible con el progreso económico y social del territorio**. Esta es **la opinión compartida por muchos de los expertos** de ámbitos variados que, en los últimos dos años y convocados por el RACC, han ofrecido su visión de **cómo hay que mejorar la calidad de vida de los ciudadanos con la movilidad**. En las siguientes páginas se publica un resumen de estas opiniones que ayudan a plantear el marco mental que pide este debate público imprescindible.

# La opinión que viene de la experiencia



**Rosa Alarcón**  
Expresidenta de TMB.

## “ Infraestructuras

El 2019 fue un año récord en usuarios del transporte público, pero después del COVID se produjo una caída sin precedentes de la cifra de pasajeros. Si queremos recuperar usuarios del transporte público, hay que ir más allá de la oferta actual de servicios y **hay que poner énfasis en el plan de mejora del ferrocarril de Rodalies y en la finalización de las líneas de metro pendientes**. Llevamos muchos años de desinversión en la mejora del transporte público.

Marzo 2021.

”



**Ricard Font**  
Expresidente de FGC.

## “ Transporte público

**Si solo restringimos el tráfico y no ofrecemos alternativas en transporte público, vamos hacia la congestión. Y eso significa más contaminación.** Si no avanzamos en oferta de transporte público, el reto de reducir la contaminación y las emisiones para luchar contra el cambio climático será inalcanzable. Hace falta más ambición, más acciones, más proyectos y más inversiones. Nos va en ello la salud y la viabilidad del planeta para nuestros hijos.

Marzo 2021.

”



**Carlos Moreno**  
Profesor e investigador, Universidad Panteón-Sorbona, IAE París.

## “ Superilles

**Aumentar o disminuir el espacio para peatones, para la bicicleta, para el tráfico automotor... son decisiones que deben ir estrechamente ligadas a sus consecuencias sobre el aumento de la calidad de vida.** Si tienes una Superilla en la que no has incrementado los comercios de proximidad, los centros de salud, los centros culturales, los lugares de ocio, de trabajo... estás limitando el tráfico pero creando una dificultad, porque no ofreces ninguna alternativa que mejore la calidad de vida.

Junio 2021.

”



**Sonia Corrochano**  
Directora del aeropuerto de Barcelona-El Prat.

## “ Aeropuerto de El Prat

**Si queremos estar conectados con vuelos directos con Asia o América, nuestro alimentador tienen que ser las compañías low-cost,** porque nuestra población no es suficiente. El low-cost ha permitido que la ruta de largo radio sea rentable y nos ha facilitado disponer de ciertas actividades en la ciudad que de otro modo no tendríamos. **Barcelona es la ciudad mejor conectada por vía aérea con el resto de Europa** y eso se tiene muy en cuenta, por ejemplo, cuando se organizan ferias.

Junio 2021.

”



**Mercè Conesa**  
Expresidenta de la Autoridad Portuaria de Barcelona.

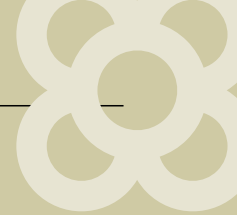
## “ Cruceros en Barcelona

**Los cruceros son importantes para dar a conocer la ciudad y generan 10.000 puestos de trabajo en Barcelona.** Procuramos atraer un turismo de calidad y tenemos claro que debe haber un tope, por eso no vamos a pasar de las siete terminales. Proponemos la electrificación de los muelles para que no generen emisiones cuando están atracados. **La conexión con el aeropuerto facilita que Barcelona sea el puerto base de muchos cruceros y los visitantes alarguen unos días la estancia** antes o después de embarcar.

Junio 2021.

”





Desde marzo del 2021 el RACC, mediante su revista, organiza **encuentros con hombres y mujeres, expertos de ámbitos muy diversos, para hablar de la movilidad de Barcelona** con una mirada crítica y constructiva. De estos encuentros trimestrales y otras entrevistas impulsadas por la revista han surgido **reflexiones realmente interesantes** —especialmente en momentos previos a unas elecciones municipales— **para alimentar el debate público de cómo queremos y cómo necesitamos que sea la movilidad metropolitana del futuro.**



**Guillem López Casanovas**  
Economista,  
catedrático de la UPF.



**Germà Bel**  
Economista,  
catedrático de la UB.



**Jordi Sargatal**  
Naturalista y ornitólogo.



**Alfred Rodríguez Picó**  
Meteorólogo.



**Maria Tsavachidis**  
CEO del EIT Urban  
Mobility.

“

## Inversión pública

Una sociedad avanzada necesita infraestructuras que estén a su altura y se entiende que deben ir a cargo de los gobiernos a cambio de los impuestos pagados. Cataluña, por un tema económico y político, ha sido un caso diferente y, cuando ha querido estas prestaciones, se ha dicho a la sociedad que las tenía que pagar de su bolsillo. Dicho esto, hay que ser selectivo con las inversiones que van a cargo de la caja común, para evitar un *free riding* generalizado en el que nadie quiere pagar por lo que utiliza.

Octubre 2021.

”

“

## Peajes

El peaje parece la opción más probable para la futura financiación de autopistas y autovías. La gente puede llegar a entender que si queremos carreteras con un buen mantenimiento las tenemos que pagar. Y es el sistema más sostenible, porque te permite regulaciones puntuales de tarifas en episodios de contaminación o congestión. Tendrían que ser concesiones temporales a empresas públicas y no privadas, y con tarifas muy bajas, de dos o tres céntimos por kilómetro.

Octubre 2021.

”

“

## ZBE

Que haya ZBE en Barcelona es positivo, pero hay que tener en cuenta que los gases contaminantes están ahí igualmente, porque llegan y se transmiten por el aire. Por eso es mejor impulsar medidas restrictivas que beneficien al conjunto de la población. Tenemos que conseguir que la gente tenga más facilidad para ir a pie, en bicicleta o en patinete de forma tranquila. Por lo tanto, seguramente serían mejor zonas de pacificación que ZBE.

Diciembre 2021.

”

“

## Peatones y ciclistas

Se deben tomar medidas a favor de peatón y el ciclista y también optar por las restricciones a los vehículos. No estoy diciendo que todo el mundo vaya en transporte público. El coche es una herramienta, pero debemos concienciar a un sector de la población de que puede desplazarse en transporte público en lugar de hacerlo en coche y que ahora no lo hace por pereza. Los coches eléctricos no son la solución, no todo el mundo podrá tener uno.

Diciembre 2021.

”

“

## Calidad del aire

Me sorprendió la situación de Barcelona en el estudio ISGlobal que clasifica a 900 ciudades de Europa según la mortalidad asociada a la contaminación y la falta de espacios verdes; no pensaba que fuera tan mala. Es la sexta peor ciudad en emisiones de NO<sub>2</sub>, está entre el 5% de las peores en partículas PM y entre el 10% de las peores en espacios verdes. Barcelona necesita más inversión en transporte público y hacerlo 100% accesible para todos los usuarios.

Diciembre 2021.

”



**Gabriel Jené**  
Presidente de  
Barcelona Oberta.

“

### El Eixample

Hay que parar las Superilles. Estamos de acuerdo con una ciudad más pacificada y sostenible, pero también hay que tener en cuenta el equilibrio de los sectores económicos. **No podemos deshacer una trama como el Eixample que nos conecta a todos y que agrupa toda la mixtura de usos de la ciudad.** Esta transformación es muy preocupante, especialmente para el comercio, y por eso pedimos al Ayuntamiento que hable con los agentes económicos para consensuar decisiones.

Marzo 2022.

”



**Roger Pallarols**  
Director general  
del Gremio de  
Restauración de  
Barcelona.

“

### Dinamismo económico

**La movilidad debe entenderse como un agente estratégico para potenciar el dinamismo económico.** Necesitamos un proyecto de ciudad de éxito en el que la economía tenga un papel primordial con la movilidad a su servicio para que Barcelona funcione como motor de Cataluña, España y el sur de Europa. La gestión de la movilidad en el centro de la ciudad podría admitir enmiendas.

Marzo 2022.

”



**Benedetta Tagliabue**  
Arquitecta, jefa del  
estudio EMBT.

“

### Visión territorial

Todos queremos vivir un aire más respirable, pero es simplista decir que el CO<sub>2</sub> lo producen los coches y que por eso hay que echarlos. Los ejes verdes son una buena iniciativa para crear pulmones dentro de la ciudad, pero si no van acompañados de un plan de estudio del tráfico y una alternativa, crearán colapso. Me parece importantísimo introducir carriles bici, mejorar el transporte público y las entradas a Barcelona, **porque la ciudad no es de los vecinos inmediatos, sino de todo el territorio.**

Junio 2022.

”



**Assumpció Puig**  
Arquitecta, exdecana  
del COAC, Colegio  
de Arquitectos de  
Cataluña.

“

### Tráfico privado

**Los vehículos comportan una contaminación muy elevada que afecta a la salud de las personas y por eso está bien reducirlos, pero realizar actuaciones directas para limitar los coches sin ofrecer ninguna alternativa no es la mejor solución.** Debemos entender que quizás no todo el mundo tiene que tener coche, porque tenemos que dedicar la ciudad a otras necesidades, que la renaturalización no llegará actuando solo en el Eixample y que hay que recuperar espacio, por ejemplo, de los aparcamientos.

Junio 2022.

”



**Xavier Trias**  
Exalcalde de  
Barcelona\*.

“

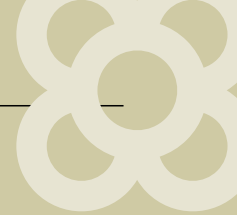
### Modelo de movilidad

El modelo Cerdà se implantó en un momento en el que había pocos coches y por eso hay que revisarlo. Se han tomado decisiones ideológicas que se basan en sacar al coche fuera de la ciudad. No se ha tenido en cuenta que en los próximos veinte años los vehículos ya no serán de combustión y no contaminarán como ahora. **Barcelona debería impulsar la movilidad eléctrica** y tener claro por qué apuesta si quiere ser pionera porque, si no lo hace, se quedará atrás. **El modelo de movilidad de Barcelona no puede ser un modelo de inmovilidad.**

Octubre 2022.

”





\* EN EL MOMENTO DE REALIZARSE LA ENTREVISTA (JULIO DEL 2022) PARA LA REVISTA RACC, XAVIER TRIAS NO HABÍA ANUNCIADO SU CANDIDATURA Y, POR LO TANTO, LAS DECLARACIONES QUE EFECTUÓ Y QUE RECOGEMOS RESPONDEN A SU VISIÓN COMO EXALCALDE, CONDICIÓN QUE OCUPABA EN AQUELLOS MOMENTOS.



**Jordi Hereu**  
Excalcalde de Barcelona.

“

### Diálogo y consenso

La gente, cuando ve complicado llegar a un espacio, deja de ir. Es peligroso tomar decisiones que envíen el mensaje de “no te acerques a Barcelona”. **Si aplicas restricciones, tienes que dar alternativas, y ahora se están tomando decisiones unilaterales, sin perspectiva ni metropolitana ni regional.** A la hora de abordar una reforma tan estructural como la Superilla, falta diálogo y serenidad, y sobra dogmatismo.

Octubre 2022.

”



**Ainhoa Grandes**  
Presidenta de la Fundación MACBA.

“

### Alternativa al coche

Soy bastante radical en temas de sostenibilidad. Barcelona tiene muchas posibilidades de ser una ciudad mucho más verde, tenemos unos índices de contaminación escandalosos. Sería fantástico que las 350.000 personas que entran todos los días en coche a la ciudad encontraran *parking* en las afueras para llegar en transporte público hasta el centro, pero aquí todo lo hacemos poniendo parches. **Hay que dar alternativas de movilidad a todo el mundo, que cerrar una calle a los coches no signifique que circulen por otra.**

Diciembre 2022.

”



**Joaquim Uriach**  
Presidente de la Fundación Palau de la Música-Orfeó Català.

“

### Turismo de calidad

**Tener un aeropuerto que fuera un *hub* internacional ayudaría mucho a impulsar el turismo cultural en Barcelona.**

Tenemos una larga tradición artística, de arquitectura, del modernismo... Pero nos lo tenemos que crear. Y eso implica inversiones, entender que la cultura va mucho más allá del entretenimiento, que tiene una capacidad transformadora de la sociedad. El turismo cultural es de calidad, la ciudad tendría que trabajar para salir a buscar visitantes de este tipo.

Diciembre 2022.

”



**Bonaventura Clotet**  
Director del IrsiCaixa, jefe de Medicina Interna del Hospital Germans Trias.

“

### Atracción de inversiones

En los próximos años Barcelona va a vivir un **gran impulso en la investigación biomédica**, con el nuevo CaixaBank Research Institute y el centro de investigación biomédica en la Ciutadella. Será una revolución, por lo que generará de conocimiento, patentes, actividad... Y eso implica **adecuar el aeropuerto, garantizar los desplazamientos y conseguir unos mínimos de calidad, limpieza y seguridad en la ciudad.**

Marzo 2023.

”



**Antoni Trilla**  
Decano de la Facultad de Medicina de la UB, médico de Medicina Preventiva del Clínic.

“

### Conectividad

Si queremos que la ampliación del Clínic sea la nueva apuesta “olímpica” de Barcelona, hay que estudiar a fondo todo lo que ello implica, y eso significa **estudiar la conectividad en transporte público y, si es necesario, alargar o desviar líneas de metro o tranvía. Y mejorar las conexiones de la entrada por la Diagonal.** Posibilidades existen, si el Ayuntamiento continúa con buena predisposición y se pone de acuerdo con L’Hospitalet, Esplugues y otros municipios de los alrededores.

Marzo 2023.

”



En el 2019 el RACC planteó la necesidad de un diálogo y colaboración público-privada, en el ámbito metropolitano, para resolver los problemas de movilidad de la ciudad.

## ¿Hasta qué punto ha mejorado la movilidad de Barcelona?

El 19 de marzo del 2019 el RACC presentó, en un gran acto público que se celebró en el auditorio de la Pedrera, su estudio **“Hagamos de Barcelona el referente de la movilidad”**. El estudio incluía 45 propuestas del Club para convertir la ciudad en un modelo de movilidad líder en el ámbito europeo en seguridad, sostenibilidad, accesibilidad, conectividad e intermodalidad. Cuatro años más tarde, es un buen momento para analizar, con espíritu constructivo, la evolución de la movilidad en la ciudad según el grado de cumplimiento de estas 45 propuestas.

La calidad de vida de las personas y la competitividad de los territorios que, como Barcelona, aspiran a ser pioneros tienen una relación inmediata y directa con su sistema de movilidad. La atracción de talento e inversiones internacionales; el liderazgo en innovación, tecnología e investigación, y el posicionamiento

de la ciudad como destino de grandes eventos dependen, en gran medida, de la capacidad de la ciudad para ofrecer seguridad, limpieza y un sistema de movilidad que funcione con una eficacia absoluta.

Esta premisa, plenamente vigente hoy en día, es la que en el 2019, po-

co antes del inicio de la campaña electoral para las elecciones municipales, llevó al RACC a organizar un gran encuentro con responsables de empresas y entidades vinculadas a la ciudad, administraciones y representantes de la sociedad civil para presentar el estudio “Hagamos de Barcelona el referente de la movilidad”, elaborado por el Club.

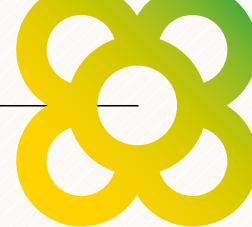
### 45 medidas de consenso

De aquel estudio emanaba un plan de 45 medidas de consenso para avanzar de manera decidida hacia una movilidad más segura, sostenible y asequible, pensando en los ciudadanos, tanto en los que vivían en Barcelona como en los que entraban y salían cada día por trabajo, estudios, ocio, compras... El objetivo de nuestra entidad era dar un paso adelante para situar la movilidad en la agenda política de los nuevos alcaldes, concejales y representantes municipales que tendrían la responsabilidad de gestionar las ciudades del entorno metropolitano los siguientes cuatro años.

Hoy ya han pasado esos cuatro años. Y, por lo tanto, toca hacer balance. ¿Hemos avanzado en temas de movilidad? ¿Tenemos una mejor movilidad, en el 2023 en comparación con el 2019, en términos de seguridad, calidad del aire, competitividad, impulso de progreso económico y social?

El RACC ha analizado con detenimiento el grado de cumplimiento de las 45 medidas que propuso en el 2019, con el convencimiento de que aportarán una visión constructiva de cómo ha evolucionado la movilidad de nuestro entorno urbano y qué efectos han tenido las medidas impulsadas desde la administración, algunas todavía vigentes, aunque se aplicaron en un entorno de excepcionalidad derivado de la pandemia.





## Las 45 propuestas del RACC del 2019

En el 2019 el RACC publicó 45 propuestas de mejora con el nombre de “**Hagamos de Barcelona el referente de la movilidad**”. Este documento evalúa el grado de consecución de cada una de estas acciones y medidas. **La numeración de cada propuesta corresponde a la que aparece en el informe que publicó el Club en el 2019. Se puede consultar en el siguiente código QR:**



**02.** Fomentar una mejor convivencia entre los usuarios de la vía.

**03.** Controlar el cumplimiento de la normativa en las calles secundarias.

**04.** Proteger a las personas mayores de los atropellos.

**07.** Incentivar la renovación del parque de vehículos.

**08.** Relanzar los planes de desplazamiento de empresa.

**11.** Ambientalizar la logística urbana de mercancías.

**13.** Aumentar la protección de los ciclistas.

**15.** Fomentar y bonificar el uso de la bicicleta para ir al trabajo.

**18.** Prever grúas rápidas en las vías principales.

**19.** Mejorar los accesos a las rondas de Barcelona.

**20.** Simular los escenarios cambiantes de la movilidad.

**21.** Primar los vehículos de alta ocupación (VAO).

**22.** Establecer la neutralidad recaudatoria y quien contamina, paga.

**23.** Ayudar a los conductores afectados por la zona de bajas emisiones (ZBE) a renovar sus vehículos.

**28.** Impulsar el coche eléctrico compartido.

**32.** Mejorar la logística urbana del transporte de mercancías.

**33.** Liderar la movilidad autónoma y conectada.

**36.** Implantar la conducción autónoma.

**37.** Regular el acceso a nuevos operadores de coches y patinetes compartidos.

**38.** Desarrollar una política de gobernanza de datos.

**39.** Disponer de un modelo de gobernanza del MaaS.

**40.** Adecuar la planificación urbanística a las nuevas formas de movilidad.

**42.** Facilitar los vehículos de movilidad personal (VMP) compartidos.

**45.** Promover la seguridad de los VMP.



**01.** Desarrollar el Plan de la moto.

**06.** Reforzar el control de distracciones, exceso de velocidad y alcohol.

**09.** Hacer más carriles BUS-VAO en los accesos.

**10.** Mejorar la capacidad y la eficacia del transporte público.

**12.** Fomentar la convivencia entre los ciclistas y el resto de medios de transporte.

**16.** Crear aparcamientos más seguros para bicicletas.

**17.** Potenciar los *park&ride*.

**26.** Ampliar la tarifa plana metropolitana a los municipios de la segunda corona.

**27.** Desarrollar una amplia red de recarga para vehículos eléctricos.

**29.** Incentivar a los usuarios para que adquieran vehículos eléctricos.

**41.** Transformar el taxi y los vehículos de turismo con conductor (VTC).

**43.** Informar a la ciudadanía de la normativa de los VMP.



**05.** Pacificar el tráfico en los entornos escolares.

**14.** Mejorar la calidad de la red de carriles bici.

**24.** Vincular el impuesto de circulación a las emisiones.

**25.** Ajustar la tarifa regulada de aparcamiento al potencial contaminante del vehículo.

**30.** Extender las bonificaciones de aparcamiento a vehículos con etiqueta ECO.

**31.** Introducir vehículos de bajas emisiones en los servicios públicos.

**34.** Convertir la ciudad en un hub tecnológico.

**35.** Implantar el transporte a demanda.

**44.** Evolucionar la normativa de los VMP.

- No alcanzado.
- Alcanzado parcialmente.
- Alcanzado.

## Una gestión de la movilidad con mucho margen de mejora

En los últimos cuatro años se han ampliado las opciones sostenibles para moverse en el entorno urbano, pero todavía queda mucho trabajo por hacer, sobre todo en la protección de colectivos vulnerables y en la gestión con visión territorial.



La falta de coordinación administrativa de ámbito metropolitano es una de las carencias más graves.



Hay que incidir mucho más en la formación obligatoria en seguridad viaria para los usuarios de patinetes y bicicletas.



### 24 propuestas (53%) no se han abordado o no han evolucionado

De las 45 propuestas formuladas en el 2019, al 53% le corresponde un “semáforo rojo”, es decir, no se han llegado a impulsar o, si se ha hecho, han evolucionado en un grado poco relevante.

Destacan las dificultades para impulsar las medidas relacionadas con la regulación de las nuevas formas de movilidad compartida y con los

incentivos a los usuarios para la ambientalización de sus vehículos. En estos últimos cuatro años también se ha puesto de manifiesto que se han impulsado actuaciones a escala local de Barcelona, pero ha fallado la visión global de la Gran Barcelona, de las necesidades de los usuarios que entran en la ciudad y salen de ella y la coordinación entre los diferentes niveles de administración.

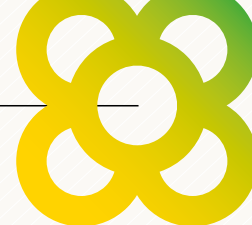


### Inicialmente se han impulsado 12 propuestas (27%).

Se ha asignado un “semáforo ámbar” al 27% de las propuestas enunciadas en el 2019, valorando que se ha conseguido alguna mejora, pero sin que sea suficiente para alcanzar los objetivos de la propuesta inicial.

Se han quedado a medio camino iniciativas tan necesarias como la





Aunque con algunas lagunas, se ha constatado una clara mejora de la calidad de los carriles bici.

mejora de la capacidad y la eficacia de transporte público, el fomento de la convivencia, el Plan de la moto o la formación sobre normativa de circulación a los usuarios de VMP. Como resultado, Barcelona ha reforzado su discurso de renovación del espacio público, pero ha perdido comba en su posicionamiento como referente de innovación en movilidad, porque la ambición de los objetivos no ha ido acompañada de la realidad de los resultados alcanzados.



## Se han alcanzado 9 propuestas (20%) de manera satisfactoria.

Con respecto a la consecución satisfactoria de los objetivos establecidos, se estima que el 20% de las acciones y medidas propuestas en el catálogo de medidas para hacer de Barcelona el referente de la movilidad se merecen un “semáforo verde”, como indicador de un grado de desarrollo lo suficientemente completo y coherente respecto al planteamiento inicial.

En este sentido, destaca la apuesta decidida por la pacificación de los entornos escolares, la extensión y la mejora de la red ciclable en un entorno urbano, la incorporación de bonificaciones ambientales en los impuestos y en las tasas locales de la movilidad y el impulso a la ambientalización de las flotas propias por parte de las administraciones públicas.

# Mobility Institute. Al servicio de los actores de la movilidad urbana

El Mobility Institute es una plataforma independiente creada por el RACC y por Deloitte, que abandera el análisis de los nuevos modelos de movilidad con una perspectiva de fomento de la colaboración y las relaciones empresariales e institucionales.



En asociación con **Deloitte**

El actual escenario de cambios en la movilidad altera profundamente modelos de negocio y hábitos sociales y afecta a todos los sectores empresariales. Este contexto plantea retos, pero sobre todo genera oportunidades que obligan a tener acceso a la mejor información para evolucionar los modelos de negocio actuales.

El impulsor del Mobility Institute es el RACC, un agente clave y neutral en el ámbito de la movilidad. Cuenta con el *expertise* y los recursos para analizar con el máximo rigor la evolución de la movilidad y las necesidades de los usuarios.

El RACC actúa en asociación con **Deloitte**, líder mundial en servicios profesionales, con un equipo internacional de referencia en movilidad que le ha permitido establecer relaciones con los principales actores de todos los sectores empresariales.

El RACC actúa en asociación con **Deloitte**, líder mundial en servicios profesionales, con un equipo internacional de referencia en movilidad que le ha permitido establecer relaciones con los principales actores de todos los sectores empresariales.

## Objetivos

El objetivo del Mobility Institute es **estudiar la movilidad urbana con una visión 360°** (consumidor, tecnología, empresas y administraciones) con la misión de **ayudar a los miembros adheridos** a tomar las mejores decisiones. **Otro objetivo es influir** para que la movilidad sea más eficiente, sostenible y asequible. Aunque presta atención a todo lo que pasa en el mundo, pone un



foco especial en las grandes **áreas urbanas** españolas, principalmente Barcelona y Madrid.

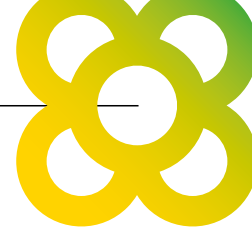
## Actividad

El Mobility Institute **publica estudios de tendencias, sectoriales y de mercado exclusivos** para sus asociados. Hasta el momento ha analizado a fondo temáticas como la micromovilidad, la gestión de datos, la movilidad con perspectiva de gé-

nero, las tendencias en modelos de propiedad de vehículos, el futuro del aparcamiento urbano, las fórmulas Mobility as a Service y la movilidad conectada, entre muchas otras.

También dispone de un **observatorio permanente** que **mide mes a mes la opinión de los ciudadanos** de Barcelona y Madrid para conocer sus hábitos de movilidad, con una gran encuesta que alcanza las 15.000 respuestas al año.





Izquierda, presentación en el **Tomorrow Mobility World Congress** del estudio sobre tendencias de movilidad urbana en Barcelona y Madrid. Bajo estas líneas, encuentros presenciales con **la ministra Raquel Sánchez** y con el profesor **Carlos Moreno**, de la Universidad París-Sorbona.



## Empresas y entidades adheridas al Mobility Club

 En asociación con <b>Deloitte</b>				

Así mismo, realiza una importante actividad relacional basada en **encuentros presenciales**. Entre los más relevantes destacan las ponencias y los coloquios con el profesor Carlos Moreno para hablar de la aplicabilidad de “la Ciudad de los 15 minutos” y con la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, que presentó de primera mano a los asociados el anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible. ■



La convivencia de medios de transporte muy diferentes en un espacio reducido y denso es una característica de la movilidad de Barcelona.



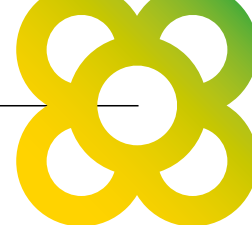
# La realidad de Barcelona

Cada área urbana tiene unas características únicas y diferenciales. Mirar qué hacen otros puede ser útil como fuente de inspiración, pero para resolver los problemas de movilidad no sirven soluciones universales, sino medidas específicas adaptadas a la realidad del territorio. Conocer esta realidad es dar el primer paso.

A menudo, cuando se habla de congestión, calidad del aire, aparcamiento, distribución de mercancías o restricciones de circulación en los centros urbanos se apela a experiencias “exitosas” en otras ciudades del mundo para justificar las medidas que se aplican a la nuestra. Pero la realidad de cada área urbana es diferente y hay que tener especial cuidado a la hora de encontrar las soluciones idóneas.

## Una ciudad pequeña y densa

Barcelona tiene una población de 1,6 millones de habitantes (de los



na densa formada por 36 municipios. El área metropolitana (con 3,2 millones) concentra más del 40% de toda la población que vive en Cataluña

### Con movilidad activa...

Se realizan 4 millones de desplazamientos diarios en los accesos de la ciudad y un 21% de los residentes de Barcelona se desplaza cada día fuera de la ciudad para ir a trabajar. Muchos de los activos de Barcelona se encuentran fuera de sus límites geográficos, en los municipios de los ejes del Besòs, de Collserola y del Llobregat. Las rondas, en este caso, no pueden actuar de frontera administrativa, como las antiguas murallas.

Hay que saber también que cada día se realizan **más de 6 millones de desplazamientos**, si contabilizamos los internos —unos 2 millones— y los externos. Más del 40% se realizan a pie y, de hecho, el 46% de los desplazamientos se consideran movilidad activa, es decir, que se hacen a pie, en bici o en patinete —la bici y el patinete sumados representan el 3,4%—. El 25,4% se realizan en vehículo privado (de los cuales el 70% se realizan en coche y el 30% en moto), y el 28,2% en transporte público.

cuales 22,4% son extranjeros). La superficie, sin embargo, es pequeña: solo 102 km<sup>2</sup>. Está encajonada entre la costa, el Llobregat y el Besòs y Collserola. Por lo tanto, es una ciudad extremadamente densa: la concentración de la población es un hecho y un factor determinante.

Por ejemplo, **la densidad del Eixample**, la más alta de la ciudad, es de 35.000 habitantes por km<sup>2</sup>, y **supera la de Bombay** (32.000 habitantes/km<sup>2</sup>). Al mismo tiempo, Barcelona es el núcleo principal de una trama urba-

Si solo se tienen en cuenta los desplazamientos de los residentes en Barcelona, la encuesta de movilidad en día laborable señala que un 55,5% son movilidad activa, es decir, el 52% se mueve a pie, el 3% en bicicleta y el resto, en patinetes y otros vehículos de movilidad personal.

### ... y también en moto

Una particularidad bien visible a pie de calle de Barcelona respecto de otras grandes ciudades del mundo es que el protagonismo de la moto es muy elevado. La ciudad tiene →

## Los estudios del RACC

Ya hace cuatro años, en el estudio **Hacemos de Barcelona el referente de la movilidad**, el RACC analizó iniciativas de movilidad de Copenhague, Múnich, París, Oslo, Viena y Helsinki, que se podían adaptar a la capital catalana. Este ejercicio, útil como fuente de inspiración, se complementa con los **estudios que realiza el Club con el máximo rigor** para analizar cómo están cambiando los hábitos de los usuarios y qué retos de movilidad se están generando. La voluntad del RACC es contribuir al debate y aportar propuestas de mejora, porque la visión crítica del Club siempre es constructiva.

En las siguientes páginas se incluye un resumen de **cinco estudios recientes del RACC—convivencia entre usuarios, motos, patinetes, distribución urbana y bicicletas—**, con el convencimiento de que las conclusiones que aportan ilustran con claridad cuál es la realidad actual de Barcelona con respecto a la movilidad de las personas y las mercancías, y hacia dónde debería evolucionar.





“

A corto y a medio plazo, la baja natalidad y la jubilación progresiva de los *babyboomers* planteará nuevos retos de movilidad por el envejecimiento cada vez mayor de la población.

”

- 270.000 motocicletas y ciclomotores, censados, que representan un 33% del parque de vehículos. Si comparamos Barcelona con ciudades europeas de su entorno, es la metrópoli con más ratio de motos por habitante, con 0,17, por delante de Roma (0,13), Milán (0,13) y Valencia (0,12), y muy lejos de Madrid (0,08).

La gran presencia de motos permite que la movilidad sea más fluida y ágil, y también más **fácilmente electrificable**, pero plantea problemas como la vulnerabilidad del colectivo ante accidentes o el empleo del espacio público en estacionamientos en superficie.

### De gran atractivo turístico

Barcelona es una ciudad turística con un gran atractivo cultural, gastronómico y de ocio, y también como destino de **grandes acontecimientos, ferias y congresos**. En el año 2019, antes de la pandemia, el puerto llegó al máximo histórico de

ERIC ZEMAN

En el 2019 la ciudad alcanzó un **récord, con casi 12 millones de visitantes.**



3,1 millones de cruceristas y el monumento de la Sagrada Familia recibió 4,7 millones de visitas.

En el año 2019 la ciudad alcanzó la cifra récord de casi 12 millones de visitantes, y posiblemente en el 2023 nos situaremos en cifras muy similares a las de antes del COVID. La presencia de turistas y visitantes no es un tema menor, porque antes de la pandemia se había llegado a contabilizar que un 15% de los viajeros de metro eran turistas.

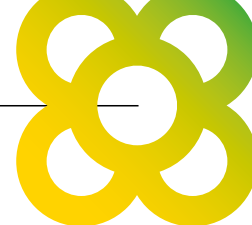
Igualmente, es un destino que atrae grandes acontecimientos internacio-

nales como el Mobile World Congress (109.000 visitantes en el 2019), el congreso audiovisual ISE (68.000 visitantes en el 2023) y numerosos congresos médicos con decenas de miles de delegados, así como ferias internacionales de primer nivel, como l'Automobile (138.000 visitantes en el 2019) o Alimentaria (100.000 visitantes).

### Y de personas mayores

Al mismo tiempo, es una ciudad de personas mayores, con una población cada vez más envejecida. Concretamente, **1 de cada 5 barceloneses tiene más de 65 años**, cifra que





## Dónde estamos y hacia dónde deberíamos ir

Actualmente, Barcelona y su entorno está gestionando la movilidad desde perspectivas locales individuales. Y lo que **necesitamos es una estrategia metropolitana**.

El Ayuntamiento de Barcelona y los otros municipios deberían estar trabajando conjuntamente en el desarrollo de estrategias como los **park & ride**, modelos de **sharing metropolitanos**, etc. Hay que evitar y corregir situaciones como la del **Bicing metropolitano** (AMBici), que unirá 15 municipios este año, pero que no es compatible con el Bicing de Barcelona, lo cual obliga a los usuarios a cambiar de bici cuando entran en la ciudad. Es un problema del que todo el mundo habla, pero que no está resuelto: no se ha tomado ninguna decisión firme, porque ninguna administración ha querido renunciar a su autonomía de gestión. Otro dato que ejemplariza la necesidad de aplicar una visión metropolitana: hoy, **el 80% de los vehículos que llegan al Eixample procede de fuera de Barcelona**. Los residentes de

este distrito prácticamente no utilizan el vehículo privado para sus desplazamientos cotidianos. De hecho, más de un 60% de trayectos al Eixample se realizan a pie los días laborables. No tener en cuenta este dato significa ignorar las necesidades de ciudadanos que forman parte de la ciudad a pesar de no residir en ella, y también forman parte de su tejido productivo. Hablamos de gente que diariamente viene a trabajar, a estudiar, a disfrutar del ocio y del comercio. Tenemos una **realidad metropolitana fragmentada en 36 municipios** y la solución no puede ser tomar medidas solo teniendo en cuenta a los ciudadanos que viven en unas calles muy concretas de Barcelona. La reducción de carriles para circular por el Eixample y la supresión de espacios de aparcamiento dificulta el acceso de los ciudadanos que proceden del área metropolitana y de más allá. De alguna manera la ciudad los está expulsando sin ofrecerles ninguna alternativa de transporte público.

representa el 21% de la población. Personas que mayoritariamente se mueven a pie, en transporte público o en coche, y que difícilmente utilizarán la bicicleta o el patinete de manera cotidiana.

El envejecimiento de la población crecerá los próximos años, a medida que la generación conocida como el *babyboom*, nacida en los años sesenta y setenta, llegue a la edad de jubilación, y también por la baja natalidad. La presencia cada vez más relevante de personas mayores, activas, con buena salud y una larga esperanza de vida, planteará nuevos retos de movilidad. ■



El servicio público de bicicletas, el Bicing, marcó un punto de inflexión con respecto a la movilidad ciclista. Hoy reúne a más de 136.000 abonados.

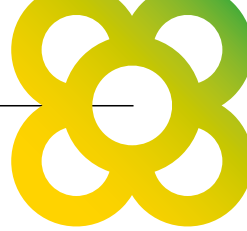




“

Los ciudadanos se ven más seguros cuando se desplazan en coche (76%) o a pie (65%) y más vulnerables cuando lo hacen en bicicleta (34%) o VMP (29%).

”



# Estudio RACC sobre la convivencia de la movilidad en Barcelona

Ante los cambios urbanísticos y de la regulación de la movilidad que favorecen que peatones, patinetes, bicicletas y otros vehículos compartan el mismo espacio urbano, el RACC considera que hay que actuar en dos vertientes: el Ayuntamiento debe mejorar la gestión del espacio público, que ahora genera confusión y sensación de inseguridad, y los ciudadanos deben cambiar algunos comportamientos.



En un espacio público limitado, denso y lleno de obras, **en Barcelona cada día hay 6,1 millones de desplazamientos internos y de conexión.** Cada vez más, peatones, patinetes, bicicletas y otros vehículos se ven obligados a compartir un mismo espacio urbano, y la convivencia no siempre es fácil, en términos de confort y de seguridad vial. El estudio pionero elaborado por el RACC con 2.000 encuestas y más de 25.000 observaciones, tiene como finalidad ayudar a evitar las fricciones entre usuarios que pueden comportar un aumento del riesgo de accidentes y sustos, así como reflexionar sobre el grado de cumplimiento de las normativas y códigos de circulación de cada medio de transporte.

### Moverse por Barcelona es menos seguro y cada vez más complicado

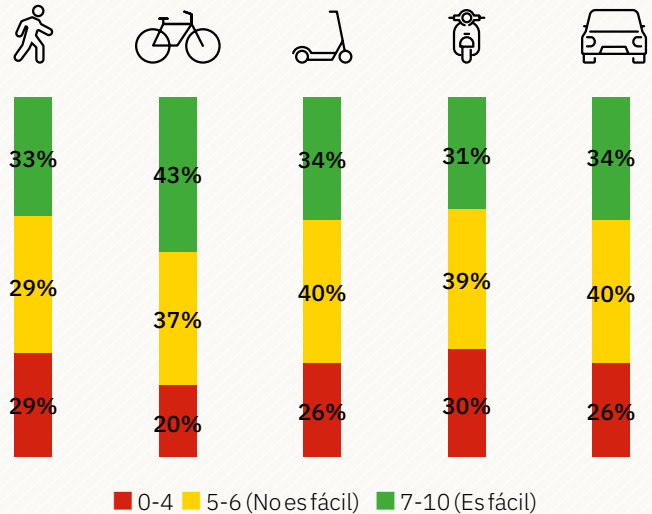
La encuesta muestra que **4 de cada 10 ciudadanos no se sienten seguros cuando se desplazan por Barcelona.** La percepción general de la inseguridad ha subido 6 puntos, del 14% al 20% en la actualidad, con respecto a hace cinco años. La mayoría de los ciudadanos se sienten más seguros cuando se desplazan en coche (76%) o a pie (65%) y más vulnerables cuando lo hacen en bicicleta (34%) o VMP (29%).

La movilidad ciclista ha sido la que más ha acusado esta sensación de inseguridad, hasta llegar a un 34%, hecho atribuible a que han pasado a compartir espacio con los VMP y a estar más en contacto con el resto de los usuarios en las vías pacificadas.

Conviene destacar que 6 de cada 10 ciudadanos (65%) creen que circular por Barcelona es complicado por varios motivos: las cambiantes →

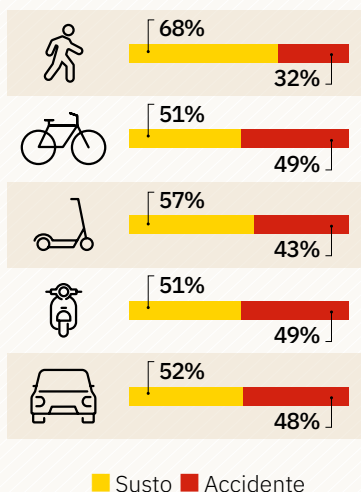
## ¿Es fácil moverse por Barcelona?

El 66% de los usuarios piensa que la ciudad no está preparada para que convivan tantos medios de transporte en un mismo espacio.



### Siniestralidad en Barcelona

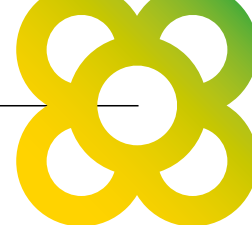
El 16% de los encuestados ha sufrido un susto/accidente durante los primeros diez meses del 2022.



**1 de cada 4 usuarios de bici o patinete dice haber tenido un susto o accidente.**

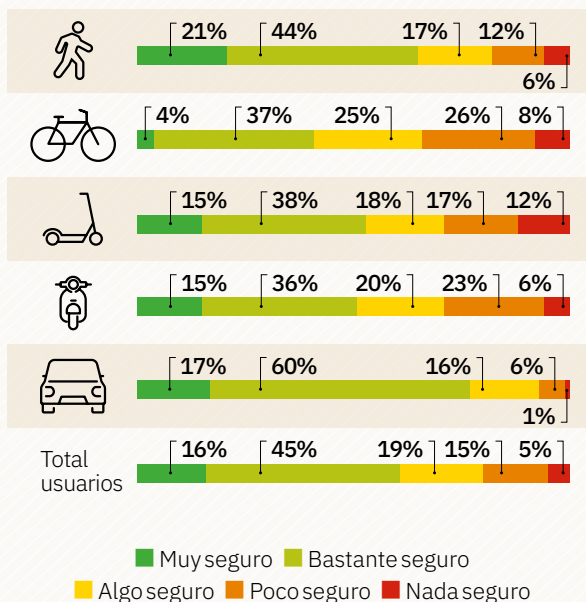
Un **14%** de los peatones afirma haber sufrido incidentes. De estos, un **55%** ha sido con usuarios de VMP, un **19%** con motos, un **18%** con bicis, un **15%** con coches y un **11%** con otros vehículos.

Destaca que el **33% de usuarios de coches** y el **39% de los motoristas** dicen haber sufrido incidentes principalmente con el resto de vehículos.



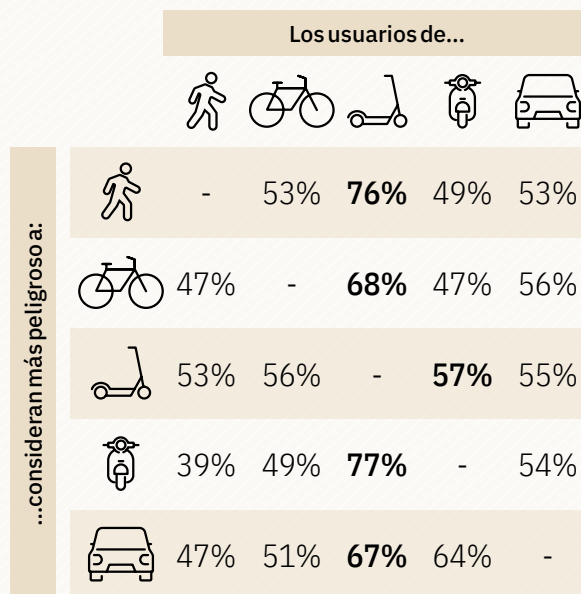
## Percepción de seguridad en la ciudad

En cinco años la sensación de seguridad ha empeorado porque la convivencia viaria resulta mucho más compleja.



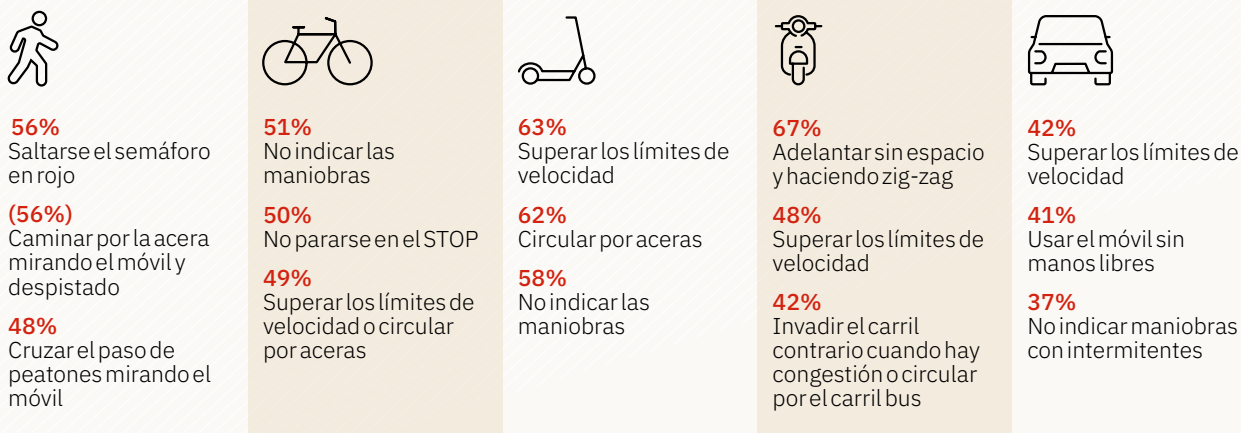
## Según los usuarios, ¿quién tiene más actitudes de riesgo?

El 85% considera que no existe respeto entre los diferentes modos de transporte. Los usuarios de VMP, los más criticados.



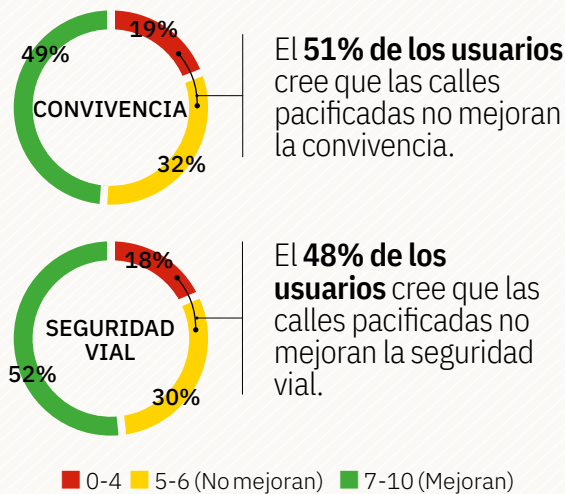
## ¿Cuáles son las principales actitudes de riesgo?

Porcentaje de usuarios de cada grupo de movilidad encuestados que reconocen cometer infracciones.



## Las calles pacificadas, una propuesta urbanística que no acaba de convencer

Las calles pacificadas (plataforma única o calles y zonas 30) acogen a usuarios de todo tipo (peatones, bicis, patinetes, motos y coches) en un mismo espacio y, por lo tanto, es importante ver cómo las perciben los usuarios.



→ prioridades de paso y los diferentes límites de velocidad. También **6 de cada 10 (66%) consideran que la ciudad no está preparada para la convivencia de tantos modos de transporte** en un mismo espacio. En este sentido, los motoristas, son los más críticos (69%) seguido de los usuarios de VMP y de los usuarios de coche (66% en ambos casos).

### 1 de cada 4 usuarios de bici o patinete dice haber sufrido un susto o accidente

Un 16% de los encuestados señalaba en esta encuesta haberse tenido un susto o accidente en el transcurso del año. **Ciclistas y usuarios de VMP son los dos colectivos con más sustos**, con un 24% y un 23%, respectiva-

mente. Mientras que en peatones, coches y motos, solo es 1 de cada 7. Por otra parte, los usuarios de bicicletas, VMP y motos son los que afirman haber sufrido más accidentes ellos solos, lo que podría atribuirse a la inestabilidad de su vehículo, y peatones y coches los que señalan haber tenido más accidentes con terceros.

Con respecto a los **usuarios de coches y motos, un 16% de los motoristas circula entre carriles** en momentos de congestión **y un 22% circula por el carril bus**. Con respecto a este último comportamiento, en el caso de los **conductores de coches solo lo hace un 6%**.

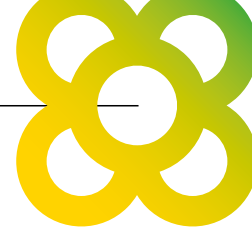
Casi **2 de cada 10 coches y motos no indican el giro con el intermitente**

(coches 20%, motos 17%), mientras que un 28% de los motoristas no deja pasar a los peatones en semáforo amarillo, en el caso de los coches solo un 15% lo hace.

### Conclusiones

**La movilidad en la ciudad de Barcelona es cada vez más compleja, debido a la aparición de nuevas necesidades de movilidad y a la coexistencia de más modos de transportes** en un mismo espacio público que no crece y que obliga a la redistribución de la movilidad. Podemos hablar de coexistencia, pero no de convivencia, ya que hasta **un 66% de los usuarios cree que los modos no se respetan entre sí y el 65% cree que es complicado res-**





JOSE IRÚN

Casi 1 de cada 2 usuarios se muestran críticos con la sensación de seguridad vial de las zonas pacificadas.



petar las normas de circulación en Barcelona (diferentes prioridades, diferentes velocidades, señalización...). En los últimos cinco años la percepción de la seguridad ha empeorado y la circulación por las calles resulta ahora más difícil, en mayor parte debido a la irrupción de nuevos modos de transporte como los VMP. No se puede culpar a un único modo de transporte: todos los usuarios incumplen la normativa de circulación en algún momento.

La falta de respeto por las señales, el escaso uso de indicadores de cambios de carril o giros, la superación de los límites de velocidad y la invasión de espacios exclusivos de otros son los comportamientos de riesgo más comunes. ■

## Las recomendaciones del RACC

### GESTIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

- Construir una red para peatones continua, que **dé prioridad y seguridad** (iluminación, señalización, buen estado).
- **Liberar espacio de las aceras** para los peatones (motos, bicicletas, terrazas, mobiliario urbano).
- Hacer **pasos de peatones señalizados con mensajes** para las personas que van andando (mirar antes de cruzar, dejar el móvil...).
- **Red ciclable conectada** y segura para evitar que los ciclistas o VMP sientan inseguridad y suban a las aceras o vayan por la calzada.
- Hacer inventario de calles, cruces y rotondas donde no haya itinerarios seguros para todos los modos de transporte y establecer un plan de actuación.
- **Revisar los límites de velocidad:** deben ser coherentes y ordenados (sin cambios repentinos).
- **Aplicar señalización específica y clara para todos los modos:**

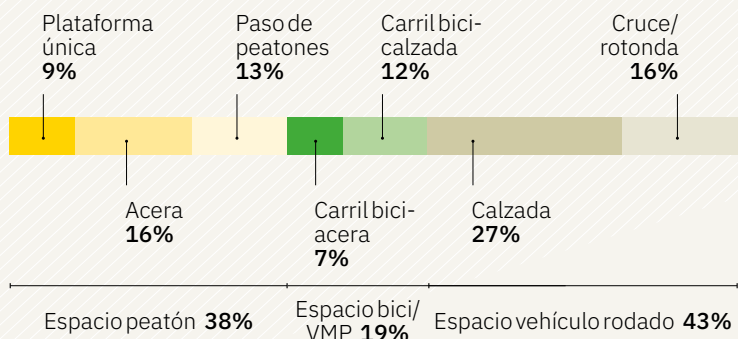
coches y motos, bicis y VMP y peatones.

- **Programar semáforos con más tiempo de paso para peatones**, pensando también en las personas mayores, y con regulación dinámica a lo largo del día.

### COMPORTAMIENTO DE LOS USUARIOS

- Concienciarlos de la **vulnerabilidad de los peatones** y de los vehículos (moto, bici, VMP) que ofrecen menos protección a sus usuarios.
- Efectuar campañas de comunicación y **cursos escolares** para inculcar una movilidad segura y sostenible a las nuevas generaciones.
- Ofrecer **formación gratuita** a los usuarios de bici/VMP sin permiso de conducir.
- Intensificar las **campañas de vigilancia y sanción** de los comportamientos incívicos.

## ¿Dónde se producen los incidentes?





# Estudio RACC del uso de la motocicleta en Barcelona

La moto constituye un modo de transporte característico de Barcelona que aporta mucha fluidez al tráfico, pero con una elevada siniestralidad. Para favorecer su uso con seguridad, el RACC recomienda rediseñar espacios peligrosos, como los cruces; una mejor regulación semafórica; cursos de conducción segura, e intensificar el control sobre el comportamiento de riesgo de algunos motoristas, entre otras medidas.







“

El alto uso de la moto en Barcelona va acompañado de una elevada siniestralidad.

”





En Barcelona, respecto a otras ciudades del mundo, la presencia de la moto es muy elevada. **En el año 2022, en la ciudad había censadas casi 270.000 motocicletas y ciclomotores, que representaban un 33% del parque de vehículos.** Si comparamos Barcelona con ciudades europeas de su entorno, es la metrópoli con mayor ratio de **motos por habitante**, por delante de Roma, Milán, Valencia, o Madrid.

### Las ventajas de la moto: flexible, rápida y económica

El RACC considera que el uso de la motocicleta ofrece, en el ámbito urbano, una serie de puntos fuertes que deben potenciarse a fin de que su encaje en la movilidad del futuro sea satisfactorio, especialmente en términos de seguridad vial. Por eso elabora estudios periódicos sobre la moto en la ciudad, el más reciente de los cuales (2022) se ha basado en más de 13.000 observaciones y más de 600 entrevistas. **La moto en la ciudad aporta flexibilidad, comodidad e independencia a los usuarios, es más económica que un turismo tanto en el precio de adquisición como en el coste de mantenimiento, su electrificación**

“

El 53% de los motoristas cree que los giros en cruces con carriles bici de doble sentido son inseguros.

Aunque solo realizan el 6% de los desplazamientos, los motoristas están implicados en el 36% de los accidentes y representan el 51% de las víctimas mortales.

”

**es más sencilla, ocupa menos espacio público que un turismo** y es un vehículo de alta ocupación. Además, el servicio de *motosharing* en la ciudad de Barcelona está consolidado. En el otro lado de la balanza, de todos los **vehículos implicados en accidentes de tráfico** en Barcelona en los últimos 10 años, un **36% fueron motos o ciclomotores**, a pesar de que solo representan un 6% de los desplazamientos. El riesgo de sufrir un accidente en moto en la ciudad es 6 veces mayor que en coche. En el global de los últimos 12 años, los motoristas **representan el 51,4% de las víctimas mortales en accidentes de tráfico** en Barcelona. El último año (2022) fue especialmente malo para el colectivo, con 16 muertos de un total de 23 en accidentes en la ciudad. Los puntos de mayor concentración de accidentes con víctimas mortales son los cruces de las calles, normalmente por impactos con otros vehículos.

### Conductas de los usuarios de motocicletas y ciclomotores

El 74% de las observaciones muestran conductas correctas en circulo →

## La moto en la movilidad urbana del futuro

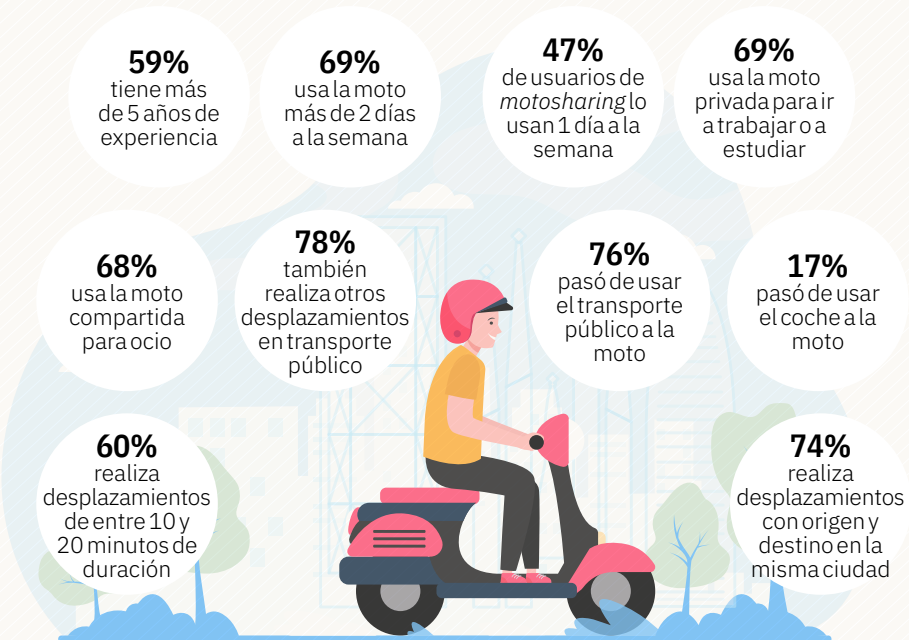
El RACC considera que el uso de la motocicleta tiene ventajas que pueden ayudar a una movilidad urbana más sostenible, ágil y asequible. Hay que tener en cuenta que, además de aportar **flexibilidad, comodidad e independencia** a los usuarios, la moto resulta idónea para resolver las necesidades de transporte en recorridos de entre 8 km y 15 km, siempre que no haya una alternativa en transporte público. Un aspecto relevante es que **su electrificación es más sencilla**, ya que el mercado ya permite soluciones como las motos con batería portátil, que se extrae para cargar en el domicilio con un enchufe doméstico,

lo que permite liberar espacio urbano de cargadores públicos. A su vez, el servicio de *motosharing* en Barcelona está consolidado, y aunque admite mejoras, facilita una movilidad cero emisiones —todas las motos compartidas de la ciudad son eléctricas— y multimodal.

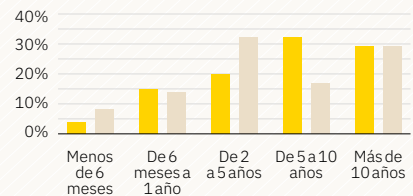
Para el Club, las motocicletas también tienen puntos débiles a los que hay que enfrentarse, como el riesgo de **accidentalidad más elevado** y de la gravedad de las lesiones, el **elevado nivel de ruido** y la **pérdida de espacio para el peatón** que implica el estacionamiento de motos en las aceras.

# Hábitos de las personas que van en motocicleta

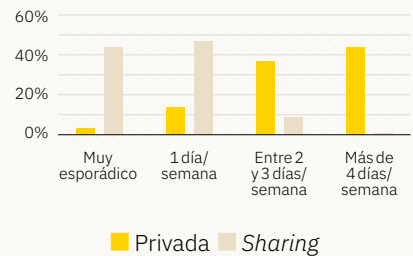
Las encuestas realizadas a los motoristas dibujan este escenario:



Años de experiencia en moto



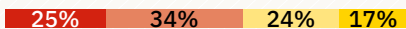
Frecuencia de uso de la moto



## Valoración de las propuestas del Ayuntamiento

Casi un 60% de los motoristas encuestados están en contra de la eliminación de carriles de circulación por su impacto en la fluidez.

### Política de suprimir carriles



### Sancionar por estacionarse en la acera



### Políticas de seguridad en espacios de circulación (pilones, cojines berlineses)



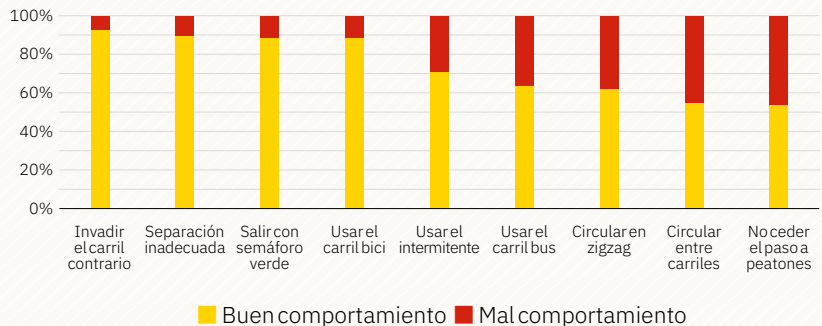
### Puesta en marcha de la ZBE



- Nada acertadas
- Poco acertadas
- Bastante acertadas
- Muy acertadas

## Frecuencia de los comportamientos observados

El 74% de las observaciones muestran conductas adecuadas. El 26% restante denota actitudes de riesgo para su integridad o para la del resto de usuarios.



## Percepción de seguridad en la circulación

Zonas que los motoristas consideran más peligrosas:



“

Los lugares que consideran más peligrosos para circular son la rotonda de la plaza de España, seguida de las rondas y de la calle de Aragón.

Los comportamientos de riesgo observados más habituales entre los motoristas son no ceder el paso a peatones y circular entre carriles o en zigzag.

”

JOSE IRÚN



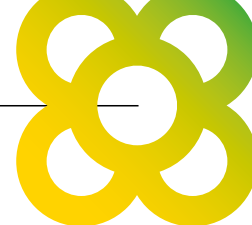
→ **lación por parte de los motoristas,** y el 26% de las observaciones restantes denotan actitudes que pueden poner en riesgo su integridad o la del resto de los usuarios. En la observación de **los pasos de peatones,** el 44,9% de los motoristas no ha cedido el paso correctamente. Es donde se ha detectado una mayor ratio de incumplimientos. En las vías rápidas con carriles anchos, como las rondas de Dalt i del Litoral y o la Meridiana, en los momentos de más congestión se ha observado que un 44% de los motoristas circula entre carriles, y un 36,7% circula haciendo zigzag.

El uso incorrecto del carril bici por parte de motos y ciclomotores se ha observado en un 35,6% de los casos, y en la evaluación de si los motoristas accionan el intermitente para hacer un giro o un cambio de carril, se ha observado que en un 28,2% de los casos no lo han hecho de forma correcta. Otra irregularidad comprobada es la circulación de los motoristas por el carril bus, en especial por la mañana, en los momentos de más congestión.

**Percepción de seguridad de los motoristas en Barcelona**  
Un 47% de los motoristas encuestados cree que es peligroso circular

**en moto por Barcelona.** De estos, el 22% lo considera muy peligroso y el 25%, bastante peligroso. Solo un 19% cree que no es nada peligroso. El 53% de los motoristas califica de poco seguros los giros en cruces con carriles bici de doble sentido y cree que este tipo de cruces también son peligrosos para bicicletas y VMP. Los cojines berlineses para reducir la velocidad y la pintura en el asfalto son los siguientes elementos que más desconfianza generan entre los motoristas: un 52% los consideran peligrosos. El espacio de Barcelona que piensan que es más peligroso para circular en





Una de las recomendaciones del RACC es **rediseñar los cruces**, ya que son puntos peligrosos.

moto es la plaza de España (29% de los encuestados). A poca distancia (26%) encontramos la ronda del Litoral, la ronda de Dalt y la calle de Aragón, seguidas de la Ronda del Mig (24%).

### Autocrítica

La nota que los motoristas ponen a su propio civismo a la hora de circular en motocicleta por la ciudad es de **6,21 puntos sobre 10**. Entre aquellos que han respondido con un 6 o menos, las razones principales que dan para justificar las infracciones son reducir el tiempo de los trayectos y evitar las esperas en las congestiones. ■

## Las recomendaciones del RACC

### SEGURIDAD VIAL

- Rediseñar los espacios de mayor peligrosidad como los cruces.
- Mejorar el control semafórico.
- Reforzar los mensajes para mejorar el equipamiento de seguridad de los motoristas: casco integral, chaqueta, guantes, calzado...
- Ofrecer cursos de conducción segura específicos para motoristas que permitan la recuperación de puntos del carnet de conducir.
- Llevar a cabo campañas de seguridad vial específicas para cada infraestructura vial: buenos comportamientos y circulación en rondas, accesos/salidas a la ciudad, como circular en rotondas, calles urbanas, etc.
- Intensificar el control sobre los comportamientos de riesgo de los motoristas, en su propio interés.
- Realizar campañas específicas para reducir la velocidad en horario nocturno.

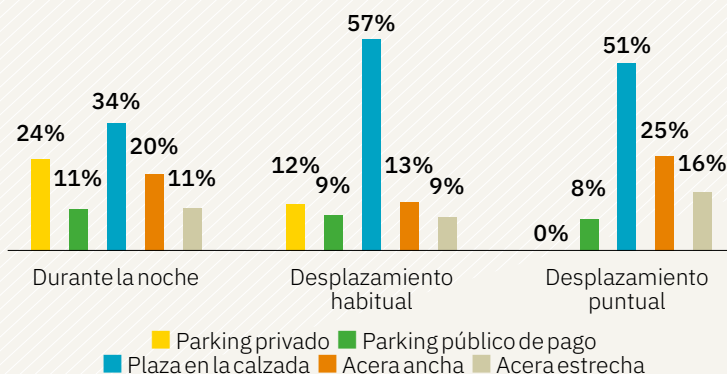
### CONVIVENCIA

- Crear más plazas para estacionamiento fuera de las aceras con el objetivo de liberarlas de motos, y estudiarlas barrio por barrio.
- Plantear opciones dinámicas de aparcamiento, ya que la demanda cambia según el momento.
- Revisar las políticas de impacto acústico de las motos, impulsar campañas de información, aplicar más controles.
- Hacer una apuesta decidida por la motocicleta eléctrica, también en el ámbito profesional.

### MOTOSHARING

- Ser coherente en el fomento del uso de las motos y ciclomotores de sharing.
- Promover la puesta en marcha de un servicio de motosharing metropolitano para facilitar la integración multimodal en el transporte público.

## El estacionamiento de las motocicletas



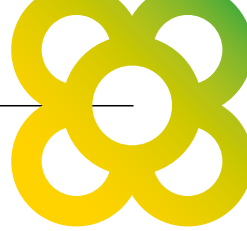
PERE VIRGILI



## 2.º Barómetro de la movilidad en VMP en Barcelona y sus accesos

Ante el creciente papel del patinete en las áreas urbanas, el RACC pide más formación para el usuarios y, especialmente, más concienciación de los riesgos de la velocidad cuando se circula en vehículos de movilidad personal (VMP). Estos son los principales retos que hay que abordar para garantizar la mejora de la convivencia con otros medios de transporte.





“

Un 60% de los usuarios de patinete admite que circula a más velocidad de la permitida.

El 68% de los usuarios de VMP piensa que está permitido circular por la acera en algunos casos, cuando en realidad no lo está.

”

El papel que desempeñan los VMP (vehículos de movilidad personal) en la nueva movilidad urbana y en la promoción de formas de moverse más sostenibles es innegable. Pero **el incumplimiento de la normativa y la velocidad excesiva por parte de algunos usuarios de VMP** constituyen un reto para que su integración en el sistema urbano de movilidad sea satisfactoria.

Esta es la conclusión principal del 2.º Barómetro de la movilidad en VMP en Barcelona y sus accesos, el estudio que, por segundo año consecutivo, elaboró el RACC en el 2022 para

analizar los hábitos y la opinión de las personas que se desplazan en patinete y otros vehículos de movilidad personal por la ciudad y, también, por los accesos principales de la capital catalana.

### El exceso de velocidad, el principal problema

El análisis de los VMP, punta de lanza de la llamada *micromovilidad*, se sustenta en más de 4.500 observaciones en los carriles bici y la realización de 800 encuestas a usuarios de esta nueva tipología de vehículos, la de más reciente incorporación en la ciudad.

Que algunos patinetes eléctricos circulan en Barcelona más rápido de lo que está permitido es fácil de corroborar. Basta con pasar un rato en cualquier esquina de la ciudad para constatar que un buen número de usuarios de los vehículos de movilidad personal (VMP) suele superar el límite establecido para este tipo de vehículos.

El 2.º Barómetro pone cifras a esta realidad palpable a pie de calle: **un 60% de los usuarios de patinete admite que circula a más velocidad de la permitida.**

No se trata de un hecho banal, ya que en la edición anterior del Barómetro (2021), “solo” el 19% de los encuestados reconocía que sobrepasaba los límites de velocidad. Una cifra que se ha multiplicado por tres en un año. Las observaciones que se han llevado a cabo aportan detalles sobre el exceso de velocidad de los usuarios de patinete: el 98% no cumple el límite de velocidad de los carriles bici en la acera (10 km/h), pero solo un 2% incumple el límite de 25 km/h en los carriles bici en la calzada. Para completar la estadística, el 16% no respeta el semáforo en rojo cuando circula por el carril bici en la calzada.

### Desconocimiento de las normas

Aunque el conocimiento de la normativa de uso de los VMP ha mejorado —en el 2021 el 51% afirmaba que desconocía los aspectos básicos y en el 2022 es el 32%—, sigue habiendo **confusión y demasiado desconocimiento de aspectos clave y obligatorios de seguridad vial.**

La posibilidad de circular por las aceras en patinete es el ejemplo principal de esta desinformación. El 68% de los usuarios de VMP piensa que está permitido en algunos casos, cuando →



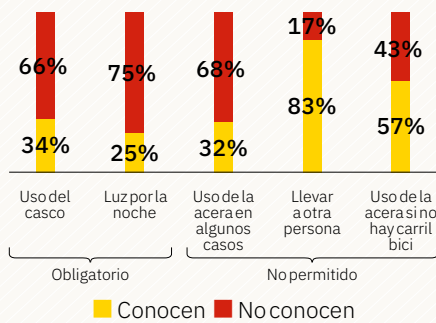
→ en realidad no lo está. La indisciplina, en todo caso, continúa presente, ya que el **75% reconoce que circula por la acera en alguna ocasión**. El mismo porcentaje desconoce que la luz es obligatoria por la noche; el 66% no sabe que el casco, aunque no es obligatorio todavía para los adultos —en Barcelona lo será a partir de mayo del 2023—, sí que es muy recomendable y constituye un elemen-

to vital de seguridad, ya que puede evitar secuelas importantes en caso de accidente. La encuesta destaca que el 41% admite que circula con los auriculares puestos y que el 35% manipula el móvil en marcha, prácticas prohibidas y que son un gran distractor. Preocupa que el **16% de los usuarios de VMP entrevistados admite que ha trucado su vehículo** para

que pueda correr más (frente al 9% del 2021). Esta práctica, además de suponer un riesgo para la seguridad vial, puede generar incendios de los patinetes, como el vivido en el interior de un vagón de tren de FGC, que en Cataluña ha provocado la prohibición temporal, hasta julio del 2023, de llevar este vehículos a bordo del transporte público.

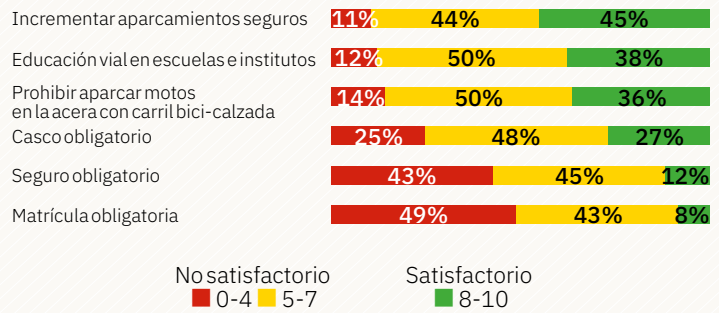
### Conocimiento y respeto de la normativa

El **32%** admite que no conoce la normativa de circulación de VMP en Barcelona.



### Propuestas de posibles mejoras en la seguridad de los VMP

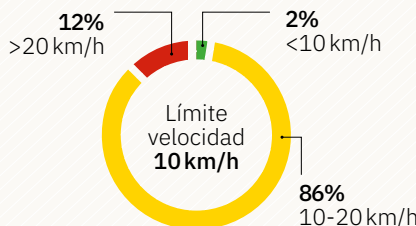
El **60%** de los usuarios creen que los que no tienen permiso de conducir deberían seguir una formación vial para circular con patinete.



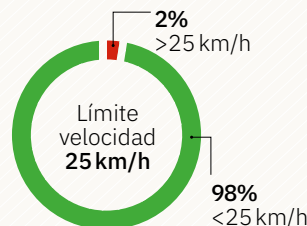
### Cumplimiento de la velocidad de los usuarios de VMP en Barcelona

Un **60%** de los usuarios de patinete admite que circula por encima de la velocidad permitida.

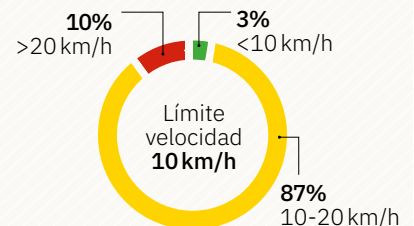
**Avda. Diagonal - Carril bici/acera**  
(Girona/Bailèen y Caravel·la la Niña/Entença)

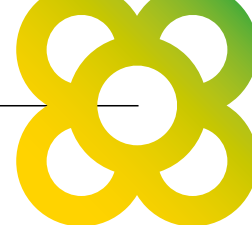


**Trav. Gràcia - Carril bici/calzada**  
(Sardenya/Marina)



**Acceso BCN - Paseo compartido**  
(Esplugues - Avda. Diagonal)





Otros comportamientos irregulares reconocidos por los usuarios son que el 61% señala que circula en ocasiones contra dirección o por la acera para ir más deprisa, y que 6 de cada 10 se saltan el semáforo en rojo cuando no viene ningún otro vehículo ni peatón.

## Un medio para jóvenes

El patinete, como pasa con la bicicleta, puede ser una solución para resolver las necesidades de movilidad en las ciudades, pero no es válida para todos los usuarios.

El perfil del usuario que se desplaza en patinete por Barcelona y sus accesos es el de una persona joven (el 76% tiene entre 16 y 35 años), que lo utiliza para ir a trabajar o a estudiar (72%) y que realiza 2,7 viajes por término medio al día.

A pesar de no ser un vehículo accesible a todo el mundo —personas mayores, por ejemplo— los VMP crecen en las ciudades y están transformando la movilidad urbana, lo que puede generar problemas de convivencia, sobre todo con peatones y ciclistas.

## Sostenibilidad

Al mismo tiempo, los VMP aportan beneficios ambientales, porque permiten desplazamientos cero emisiones puerta a puerta. Aun así, las dos principales razones argumentadas para empezar a utilizarlos son la **rapidez y el ahorro**, no la sostenibilidad. Una buena noticia es que aunque buena parte de los usuarios de patinete son noveles (un 32% hace menos de un año que lo utiliza), las personas que tienen más de un año de experiencia han aumentado con respecto al 2021 y se sitúan ya en el 68%. Un dato que ayuda a consolidar los VMP y juega a favor de la convivencia entre los medios de transporte en Barcelona y sus accesos. ■

## Las recomendaciones del RACC

### AUMENTAR LOS

#### DESPLAZAMIENTOS EN VMP

- **Garantizar que la red ciclista**, por la que también circulan los patinetes, **sea de calidad**, coherente y accesible: con cruces y rondas bien planificadas.
- **Los carriles bici/VMP se deberían situar en la calzada**, **segregados** del tráfico, con señalización específica para VMP y bicicletas y con buen mantenimiento.
- Hay que disponer de una **buena infraestructura de recarga**.

### MEJORAR LA FORMACIÓN

- **Impulsar la educación vial en las escuelas** sobre VMP.
- Ofrecer  **cursos gratuitos básicos sobre la normativa de circulación** para aquellos usuarios de VMP que no tengan carnet de conducir
- Hacer  **campañas de sensibilización** para difundir la normativa de circulación, la importancia de

de los elementos de protección, y para mejorar la convivencia.

### PREVENIR ACCIDENTES Y ROBOS

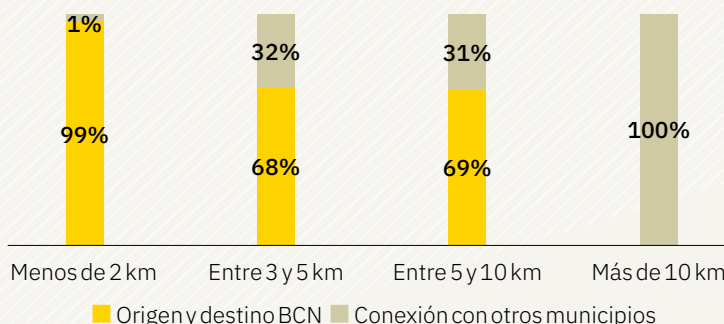
- Trabajar para que **el seguro de RC sea obligatorio**.
- **Fomentar el registro gratuito de VMP** para minimizar el riesgo de robos y facilitar la recuperación de los vehículos sustraídos.

### PROMOVER EL PATINETE COMPARTIDO

- **Fomentar el *sharing*** tanto en el ámbito urbano como metropolitano.
- Impulsar la tecnología de las empresas de *sharing* para permitir **el estacionamiento ordenado y la conducción responsable** y para evitar el vandalismo.
- Crear **tarifas dinámicas por distancia** en lugar de tiempo para ayudar a evitar la velocidad excesiva.

## Distancias de los trayectos

El 73% del conjunto de los desplazamientos son inferiores a 5 km



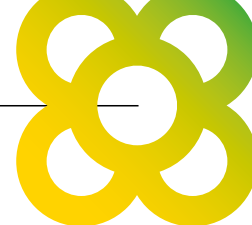


ESTUDIO  
**RACC**  
05/2021

# Estudio sobre el reparto urbano de mercancías y última milla en Barcelona

La distribución urbana de mercancías (DUM) se ha disparado por el comercio *on-line* y esto genera retos que hay que afrontar. El RACC recomienda medidas como una mejor gestión de las plazas de DUM, incentivar el reparto fuera de las horas punta, flexibilizar los horarios y crear plazas de carga y descarga de microparada.





“

La reducción del 30% de las plazas para carga y descarga hace que los transportistas aparquen en doble fila en el 49% de los servicios.

El 92% del reparto de mercancías se pone en marcha entre las 7:30 h y las 9:00 h de la mañana, en la hora punta de más congestión.

”

El Club también pide un control más efectivo para reducir la indisciplina de los usuarios, implementar los carriles multiuso en las arterias de la ciudad con más demanda de carga y descarga y desplegar una red de puntos de recogida descentralizados aprovechando los mercados de barrio.

Medidas como las mencionadas son necesarias si se tiene en cuenta que en la ciudad de Barcelona **diariamente se realizan unos 500.000 desplazamientos relacio-**

**nados con el reparto de mercancías y de última milla, que generan en torno al 20% del tráfico y al 40% de las emisiones** derivadas de la circulación.

### **Diálogo y consenso**

Hay que afrontar esta realidad desde un análisis objetivo con una información rigurosa que permita mejorar la eficacia del reparto urbano y de última milla en la ciudad, promoviendo el diálogo y el consenso entre la Administración y todos los

sectores implicados (distribuidores, transportistas, comerciantes, etc.). El RACC ha realizado esta tarea con un estudio pionero realizado con 1.000 encuestas a transportistas y responsables de comercios, y con más de 4.000 observaciones a pie de calle.

La primera gran conclusión del estudio es que **la DUM no es un problema local, sino de alcance metropolitano**, que afecta mucho más allá de las calles de Barcelona, dado que un **48% de los transportistas que distribuyen en la ciudad llegan de fuera de Barcelona**.

La DUM impacta también de forma notoria en la hora punta del tráfico. Un 53% de los transportistas inicia la distribución antes de las 7:30 h y un 39% entre las 8:00 h y las 9:00 h. Esto quiere decir que a **las 9:00 h de la mañana ya hay el 92% de los transportistas circulando por la ciudad**, coincidiendo con la franja horaria de más congestión.

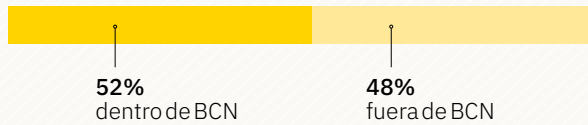
### **Falta flexibilidad y eficiencia**

Ante este hecho, la mitad de los comerciantes se muestran flexibles con un posible cambio de horarios. Un 37% de los comerciantes encuestados por el RACC señala que son las empresas logísticas las que marcan los horarios de reparto. **Uno de cada dos señala que podría cambiar sin problemas el horario de recepción y entrega de mercancías**, aunque la opción de reparto en horario nocturno (de 4:00 h a 6:00 h de la madrugada) es rechazada de forma mayoritaria por un 87% de los comerciantes.

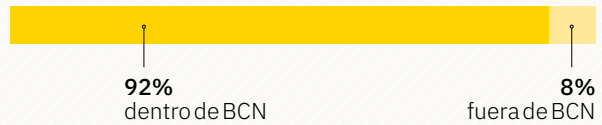
Un dato que destaca es que **un 49% de los transportistas admite que circula habitualmente con el volumen de carga del vehículo medio vacío**. Los transportistas también →

# Radiografía del reparto urbano de mercancías y última milla en Barcelona

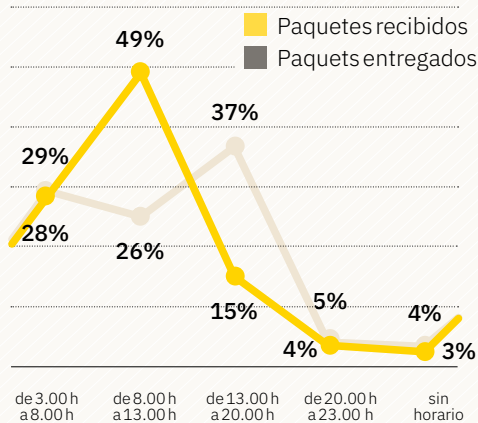
Origen de los desplazamientos



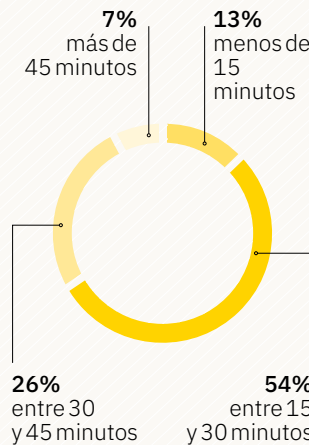
Destino de los desplazamientos



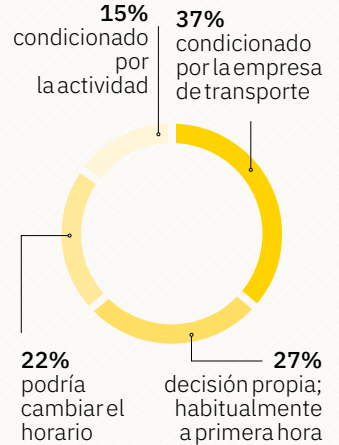
Volumen de entregas según franja horaria del día



Tiempo necesario para hacer la carga y la descarga



Organización de los horarios de los comerciantes



→ se quejan de los horarios regulados de la DUM, ya que el tiempo permitido de 30 minutos para las operaciones de carga y descarga resulta insuficiente para el **33% de los transportistas**.

**Dos de cada cinco no encuentran plazas libres** porque están ocupadas por vehículos no autorizados o porque no hay disponibilidad, y esto incrementa su tiempo de reparto por la búsqueda de plazas disponibles o porque les obliga a dejar el vehículo lejos de comercios.

**La reducción del 30% de plazas para la carga y descarga** en Barce-

“

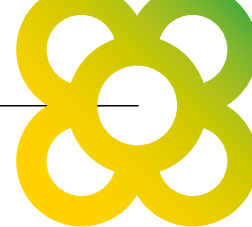
El 67% de los transportistas estaría a favor de hacer la carga y descarga a partir de un almacén central de barrio.

”

lona desde el 2009 **provoca que los transportistas aparcen en doble fila en el 49% de sus servicios**. De hecho, el **47% de los comerciantes afirma que no dispone de plazas de carga y descarga a menos de 300 m de su local**. Una posible solución para el 67% de los encuestados sería **realizar la carga y la descarga en un almacén central de barrio**.

### Observaciones

De las 4.043 observaciones realizadas por el RACC se desprende una **rotación media de 10,1 vehículos por**



## ¿Qué es una microplataforma?

Se trata de un espacio urbano donde los camiones hacen la descarga de paquetes para hacer la entrega final (última milla) en triciclo o con vehículos de cero emisiones.



Distribuidores



Microplataformas de distribución



Triciclos



Destinatarios

**plaza y día** en horario de regulación (de 8:00 h a 20:00 h), con diferencias según los distritos (13,3 vehículos en Gràcia y 7,7 en Nou Barris).

Así mismo, se ha observado que un 27% de vehículos estaciona más de los 30 minutos reglamentarios y que de 7:00 h a 8:00 h, una hora antes del inicio del horario de regulación, solo un 15% de plazas están vacías.

Las observaciones del RACC han constatado que los vehículos no autorizados que ocupan plazas de DUM están, en 9 de cada 10 casos, más de 45 minutos. ■

## Las recomendaciones del RACC

### ALAS ADMINISTRACIONES

#### LOCALES

- **Impulsar una mesa sectorial** con los actores vinculados a la DUM.
- Incentivar el **reparto fuera de las horas punta** de tráfico.
- **Flexibilizar los horarios** en función del tipo de mercancía y volumen.
- **Crear plazas de microparada** (5 minutos).
- **Reducir la indisciplina de los usuarios no autorizados** con un control más efectivo.
- **Implementar carriles multiuso** en las distintas arterias de la ciudad.
- Desplegar una **red de puntos de recogida descentralizados aprovechando los mercados de barrio**.

### ALOS COMERCIANTES

- **Incrementar la logística inversa** (devoluciones) para aprovechar el vehículo comercial vacío.
- Fomentar la **coordinación de comercios por sectores/zonas**

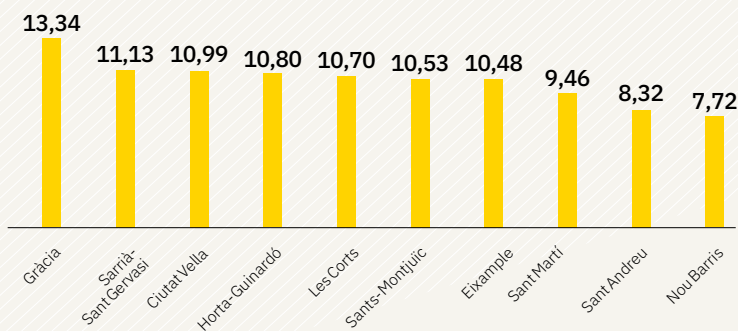
para hacer envíos/recepciones conjuntos (con interacción con las microplataformas) y reducir los desplazamientos.

- **Digitalizar los procesos inventariados y de pedidos** para racionalizar el almacenaje y reducir los desplazamientos.
- **Extender el Click and Collect** en puntos de recepción de barrio y de alta movilidad.

### ALOS TRANSPORTISTAS

- **Planificar el uso de los vehículos más adecuados** en función del tipo de mercancía.
- **Aumentar el uso de la app de DUM para gestionar el aparcamiento**. Invertir en formación y tecnología para identificar las rutas óptimas de entrega/recepción.
- **Evolucionar hacia el etiquetado inteligente** que permita hacer el seguimiento de cada paquete desde el origen hasta su destino.

## Rotación de plazas DUM por distritos



Vehículos observados por plaza y día en horario diurno (8:00 h-20:00 h)

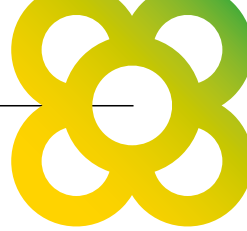




“

9 de cada 10 ciclistas señalan que no tienen continuidad en la red ciclable para poder hacer sus desplazamientos habituales.

”



# 4.º Barómetro de la movilidad ciclista en Barcelona y en sus accesos

A pesar de ser todavía minoritaria, la bicicleta ha asumido un cierto nivel de maduración y consolidación en la ciudad. Para el RACC ahora hay que resolver los puntos conflictivos como cruces y rotondas, bajar todos los carriles bici de las aceras a la calzada, hacerlos unidireccionales y mejorar la señalización vial para los ciclistas.



Tras unos años en los que su irrupción generó ciertos conflictos de convivencia con peatones y otros vehículos, hoy la bicicleta ha alcanzado un punto de **madurez en Barcelona y el entorno metropolitano** que hace que, en general, su adaptación al espacio urbano funcione de forma razonable.

La aparición cada vez más habitual de las **bicicletas eléctricas** favorece la utilización de este medio de transporte para distancias más largas, para trayectos entre la ciudad y los municipios próximos, y para conectar el litoral y el centro de la ciudad con los barrios de las zonas altas con más relieve.

El RACC hace tiempo que estudia el comportamiento y las opiniones de los ciclistas en el área urbana de Barcelona, con un barómetro anual que en la última edición (2022) se ha elaborado con 800 encuestas a usuarios y más de 12.000 observaciones en la vía pública.

### Radiografía del ciclista

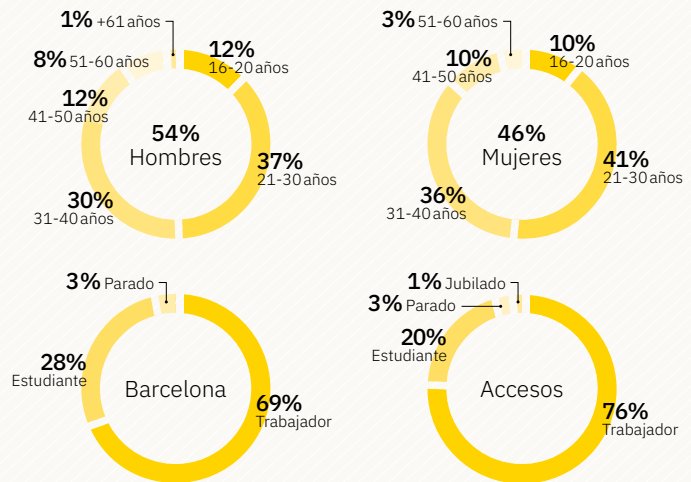
El ciclista de Barcelona es una persona joven: **el 77% de las mujeres y el 67% de los hombres que van en bicicleta en Barcelona tienen entre 21 y 40 años**. Se trata principalmente de usuarios que **van a trabajar (72,5%) y de estudiantes (24%)**. Un 66% se desplaza en bicicleta propia y un **34% utilizan el servicio público Bicing**. De todos los ciclistas encuestados, **un 5% opta por vehículos eléctricos**.

Casi **7 de cada 10 ciclistas** aseguran que antes de ir en bicicleta **ya se desplazaban de manera sostenible**.

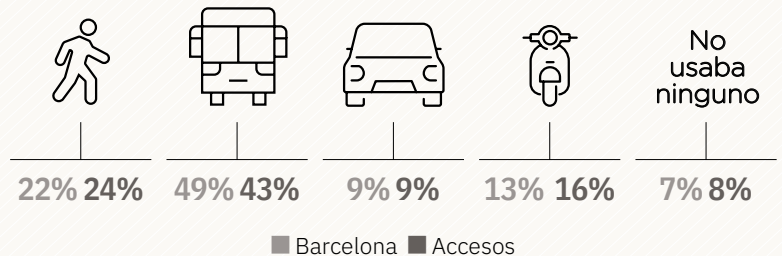
En concreto, el 43% de los usuarios señala que proviene del transporte público y el 24% que eran peatones antes de ir en bici. Hay que destacar que el 22% de los usuarios proviene →

## El perfil del ciclista

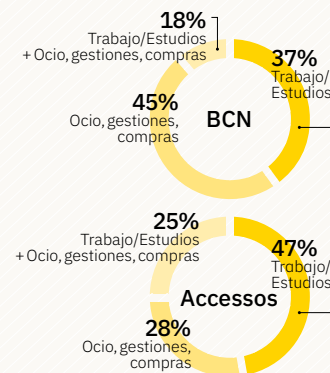
El ciclista de Barcelona es una persona joven (entre 21 y 40 años) que circula en bicicleta para ir a trabajar o a estudiar.



### ¿QUÉ MEDIO DE TRANSPORTE USABA ANTES?



### MOTIVOS DE DESPLAZAMIENTOS Y MOTIVACIÓN PARA IR EN BICI



El 27% de los que van al trabajo en bici no tienen ningún incentivo por parte de la empresa

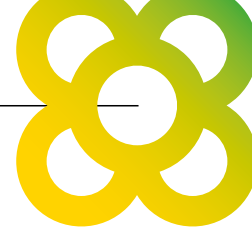
41% tiene parking seguro/espacio para guardar la bici

38% tienen ducha/vestuario

11% tienen a su disposición un renting de bici

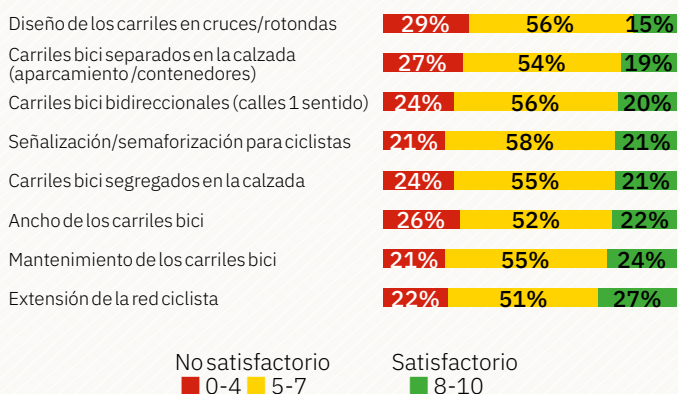
10% tienen incentivos económicos





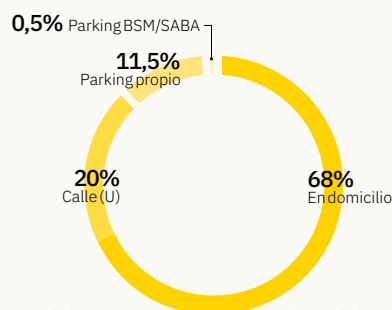
## La valoración de la red ciclable

El 89% de los ciclistas encuestados consideran que no tienen una red pedaleable que les permita circular de forma segura.



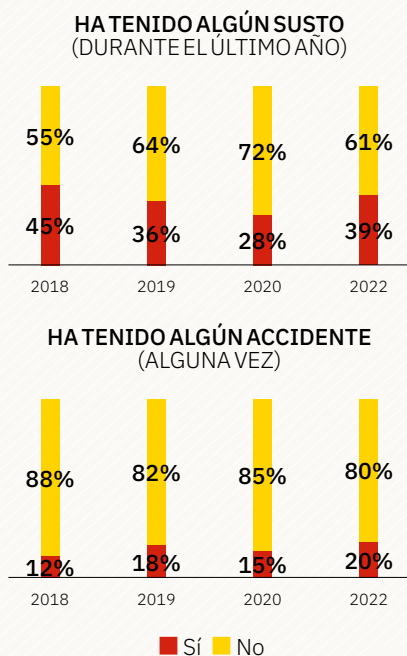
## ¿Qué hace la gente por la noche con sus bicis?

Más de la mitad de los ciclistas de Barcelona prefieren guardar la bicicleta en su domicilio, a buen resguardo de posibles robos.



## La siniestralidad de los ciclistas

El 20% de los ciclistas encuestados se han visto involucrados en algún accidente.



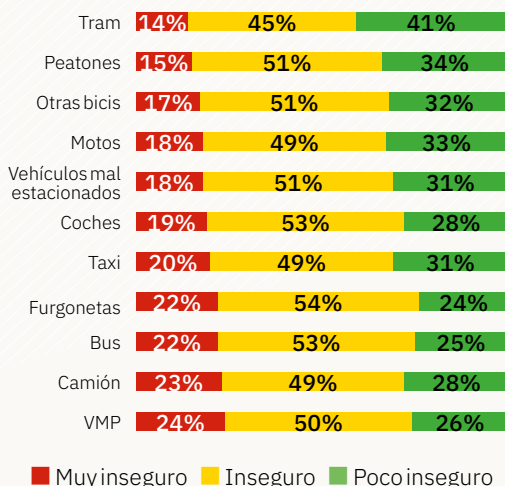
Solo el **11% de los ciclistas** cuentan con un seguro específico de bici (7% en el 2020).

El **33% admite no conocer la normativa de circulación** de bicicleta en la ciudad. En el 2020 era el 38%, de manera que mejora ligeramente.

El **65% de los ciclistas se siente vulnerable** circulando por Barcelona.

## Modos de transporte que generan inseguridad

Los patinetes y otros VMP (vehículos de movilidad personal) son uno de los medios de transporte que generan mayor sensación de riesgo a los ciclistas, junto con los vehículos de mayor tamaño, como los camiones, autobuses y furgonetas. Por contrapartida, el tranvía y los peatones son los que les generan menor sensación de inseguridad.



→ de los vehículos de combustión — coche o moto— y que este es el segmento que, desde el punto de vista ambiental, más interesa que crezca. Es significativo que **4 de cada 10 ciclistas hace menos de 2 años que se desplazan en bicicleta**. La cifra aumenta en los usuarios del servicio público (Bicing o eBicing), donde más del 56% son ciclistas noveles. De esta manera se pone de manifiesto que **los sistemas públicos sirven de impulsores de la movilidad ciclista**. De hecho, el **56% de los usuarios encuestados valoran con un notable o excelente el servicio de Bicing o eBicing** y el 39% afirman que haría desplazamientos metropolitanos si hubiera continuidad del servicio entre los municipios.

Entre las **razones para escoger la bicicleta** como modo de transporte, los usuarios priorizan la **comodidad (27% de los encuestados)**, la **mejora de la salud (24%)** y el **ahorro de dinero (20%)**. Curiosamente, la protección del medio ambiente no figura entre los principales motivos que impulsan a los usuarios a pasarse a la bicicleta para sus desplazamientos habituales.

### Valoración crítica de la infraestructura

**El 89% de los ciclistas afirman que no tiene red ciclable en todo su recorrido habitual**, es decir, solo un 11% señala tener al alcance una infraestructura para ir en bici de manera segura y continúa a lo largo de todo su itinerario diario —carriles bici, zonas 30 y pacificadas—. Esto obliga a un 13% de ciclistas a dar una vuelta más larga y aumentar el tiempo de recorrido para circular siempre por vías ciclables, y un 12% a bajar de la bici y hacer parte del itinerario a pie.



“

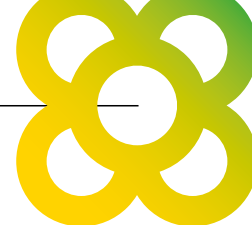
El 69% de los ciclistas antes optaban por otras maneras sostenibles de desplazarse (transporte público e ir a pie); solo un 24% utilizaba el coche o la moto.

”

Los aspectos negativos más mencionados por los ciclistas, aparte de la falta de continuidad de la red, son el diseño de cruces y rotondas, que solo un 15% considera satisfactorio; los carriles bici entre contenedores y plazas de aparcamiento de vehículos, y los bidireccionales. Por todo ello, en los datos globales, **un 73% encuentra insatisfactoria la infraestructura y solo el 27% la valora positivamente**.

### Conocimiento y cumplimiento de la normativa

Las encuestas detectan un incremento del uso de elementos distractores. A pesar de no estar permitido, **el 41%**



JOSE IRÚN



de los ciclistas reconoce que utiliza auriculares y el 35% que utiliza el móvil cuando circula, el 48% admite que cruza los semáforos en rojo cuando no hay vehículos de motor cerca y el 42%, que va a más velocidad de la permitida. En cuanto a los elementos obligatorios, el incumplimiento es alto: solo el 66% lleva timbre, el 56% luz blanca delantera, el 52% luz roja posterior y el 22% elementos reflectantes por la noche. En este contexto es coherente que el 33% de los ciclistas admita no conocer la normativa de circulación, razón por la que habría que establecer alguna formación básica obligatoria. ■

## Las recomendaciones del RACC

### COMPORTAMIENTO DE LOS USUARIOS:

- Fomentar la formación gratuita y el conocimiento de la normativa de circulación urbana,
- Fomentar la convivencia entre las bicicletas y el resto de modos.
- Concienciar sobre los riesgos del uso de auriculares y del móvil y sobre la importancia del uso del casco y la obligatoriedad de timbre, luces y elementos reflectantes.

### INFRAESTRUCTURA

- Resolver los puntos conflictivos para la seguridad como cruces, rotondas, carriles bici de las aceras y los bidireccionales.
- Impulsar el uso de la bicicleta en el ámbito metropolitano.
- Mejorar la señalización vial.
- Reservar un espacio señalado específicamente para que las bicicletas se detengan en los semáforos.

- Auditar los carriles bici para detectar posibles peligros y asegurar un buen mantenimiento.
- Crear una red de estacionamientos seguros y fomentar iniciativas privadas de aparcamiento.

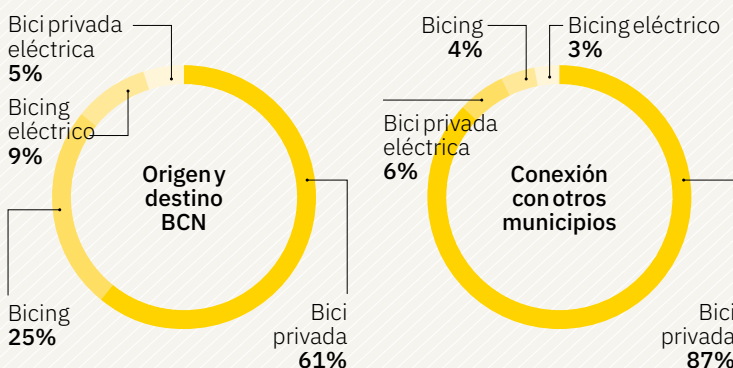
### SERVICIO PÚBLICO BICING

- Electrificar la mayor parte del servicio Bicing.
- Aumentar la tarifa plana de 30 a 45 minutos por trayecto.
- Ampliar la cobertura en municipios próximos.
- Garantizar la integración tarifaria del servicio Bicing con el servicio metropolitano.

### EMPRESAS Y ADMINISTRACIÓN

- Ofrecer incentivos para el uso de la bicicleta en el ámbito laboral.
- Ofrecer incentivos fiscales y subvenciones para la compra de bicicletas nuevas.

## Uso urbano y metropolitano de la bicicleta







# RACC HolaBICI. El compromiso del Club con una movilidad urbana más ágil y saludable

Como parte de su proceso de transformación en un Club de Servicios a la Movilidad, el RACC puso en marcha en el 2018, con gran éxito, su propia comunidad ciclista, RACC HolaBICI, con el objetivo de impulsar el uso seguro de la bici en las ciudades y promover una movilidad urbana sostenible más ágil y saludable.

LIROLA&CUSSÓ



**RACC HolaBICI**, la comunidad que ofrece soluciones, actividades y consejos para disfrutar de la bici.

**Con más de 25.000 seguidores** en las redes sociales (Facebook e Instagram), **RACC HolaBICI es la mayor comunidad de ciclistas de toda Cataluña** y una muestra del compromiso firme del Club con los usuarios de la bicicleta. El RACC cree que hay que trabajar para mejorar la integración de este vehículo sostenible en la movilidad urbana, porque es una alternativa excelente para muchos ciudadanos que quieren optar, sin riesgos de seguridad, por una forma de moverse ágil y saludable.

Los miembros de RACC HolaBICI tienen acceso a información actualizada, noticias, novedades y tendencias sobre la **cultura de la bicicleta urbana**, y pueden participar en charlas *on-line* mensuales impartidas por expertos, por ejemplo, sobre nutrición específica para ciclistas o sobre mantenimiento y puesta a punto de la bici.

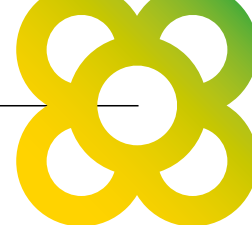
## Al lado de los usuarios

Igualmente, formar parte de la comunidad de *bikers* del RACC permite apuntarse a las salidas organizadas en bicicleta, tanto urbanas como de

carretera y de montaña, siempre de la mano de un guía especializado, para descubrir nuevos lugares y conocer otra gente apasionada por la bici.

Pero **RACC HolaBICI**, abierta a todo el mundo, sean socios o no del Club, es mucho más que una comunidad de usuarios. Proporciona tranquilidad a la comunidad ciclista y le ofrece muchos otros beneficios, como:

- **Barómetro RACC del ciclista urbano.** Estudio anual realizado por el RACC desde el 2018. El análisis más com-



TONI GRASES

pleto de la movilidad urbana en bicicleta en el área de Barcelona y sus accesos, de las inquietudes de los ciclistas, de los problemas de seguridad y las posibles soluciones. Imprescindible para conocer la evolución de la realidad ciclista en la ciudad.

- **Red de 13 Puntos Bici de autoreparación**, que se ubican en **sitios estratégicos** donde hay un alto volumen de bicicletas y medios de transporte público. Con acceso gratuito, ofrecen herramientas para tareas de reparación y mantenimiento y fomentan la intermodalidad, ya que **cinco puntos se sitúan en estaciones de los FGC**.

- **Acceso gratuito a la versión Premium de la app Flare**, que mejora la seguridad del colectivo ciclista, porque, cuando detecta una caída, envía un mensaje automático de socorro con geolocalización a los contactos que previamente haya escogido el usuario.

- **Bicipedia**, enciclopedia *on-line* de bicicletas con más de 1.000 modelos eléctricos de un centenar de fabricantes, con un buscador y comparador completo.

- **Mou-te bé! On Tour**. Actividad de educación en movilidad ciclista para niños y niñas de entre 6 y 13 años. De carácter itinerante, combina una sesión teórica con juegos de rol en un circuito que reproduce una Zona 30.

- **Servicios específicos** para la bicicleta, como asistencia, seguros, cobertura de gastos médicos en España y en el extranjero, asesoría jurídica y recursos de multas. ■



## Equipo RACC HolaBICI, impulsando el ciclismo femenino

Con el objetivo de impulsar el ciclismo femenino y dar visibilidad a las mujeres en competiciones del mundo de la bicicleta, en el 2022 el Club puso en marcha **RACC HolaBICI Team**. Liderado por **María Salvo**, durante muchos años copiloto de rallies, y formado por Txell Sabaté, Miriam Vilar y Ana Cantalops, el equipo lucirá el nombre del RACC en siete pruebas de gran exigencia en el 2023: Experience Garraf-Penedès, Mallorca 312, Remences, Transpyr, Quebrantahuesos, Musara 24h y Gran Fondo Alberto Contador.



## CityTrips, la app más útil para el ciclista urbano

Presente en **32 ciudades de todo el mundo** y gratuita para iOS y Android, permite escoger la mejor ruta para desplazarse en bicicleta o bien combinándola con el transporte público. También facilita reservar bicis, patinetes y otros vehículos de *sharing* presentes en la ciudad.

A través de CityTrips, desde junio del 2022 RACC HolaBICI ofrece un **servicio de suscripción de bicicletas y patinetes** eléctricos que, con una tarifa plana mensual, incluye la bici, la asistencia y el seguro RC.

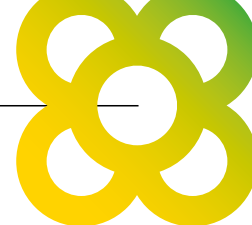




# La Barcelona de los distritos Diez ciudades en una

A pesar de la necesidad de planificar la movilidad urbana con una visión metropolitana, estudiar las características de cada uno de los diez distritos de Barcelona resulta de gran utilidad para detectar realidades muy diferentes que inciden en las necesidades de movilidad de los usuarios. El RACC ha hecho este ejercicio, analizando con rigor los datos aportados por las encuestas de servicios municipales y por los observatorios municipales por distritos, con conclusiones que resultan bastante relevantes.





JOSE IRÚN

“

El porcentaje de ciudadanos que cree que Barcelona está peor se ha duplicado respecto al 2016, sobre todo por la falta de seguridad y limpieza.

En todos los distritos, excepto en Ciutat Vella y Nou Barris, los usuarios ven el aparcamiento como uno de los ocho problemas más graves de la ciudad.

”

Con una población total que supera a los **1,6 millones de habitantes**, Barcelona constituye el núcleo central de un área metropolitana de más de 3,3 millones de personas y una superficie de 636 km<sup>2</sup>, una de las mayores de Europa y de las más importantes del Mediterráneo. Sin embargo, esta relevancia no puede hacer olvidar que el municipio de Barcelona, por sí mismo, constituye un **territorio realmente pequeño y denso**, limitado físicamente por el mar y la montaña y rodeado de municipios limítrofes a menudo separados solo por un paso de peatones.

Un análisis detallado de la ciudad muestra la realidad de un territorio heterogéneo, donde las diferencias entre cada uno de los diez distritos en los que se divide el municipio ponen de relieve tipologías urbanas que tienen poco que ver entre sí y que implican necesidades de movilidad muy variadas que invitan a la reflexión.

### **Preocupación por el tráfico y el aparcamiento**

La satisfacción de las personas residentes en Barcelona se ha reducido **significativamente en los últimos mandatos municipales**. Respecto al 2016, el porcentaje de los residentes

que cree que la ciudad está peor que antes se ha doblado, y ha pasado del 33% al 66%. Esta insatisfacción se basa, sobre todo, en la inseguridad y la limpieza, dos problemas recurrentes en todas las encuestas recientes. Pero un tema como el tráfico se sitúa como el cuarto más mencionado por los residentes en el Barómetro 2022, por encima incluso del acceso a la vivienda.

En general, **los residentes en Barcelona notan las crecientes dificultades de circulación para el vehículo privado (coches y motos)** que ha puesto en marcha el Ayuntamiento. Seis de cada diez creen que el aparcamiento ha empeorado y más de la mitad, que la circulación es más difícil ahora que antes. Resulta significativo que, **a la hora de valorar los servicios municipales, el aparcamiento saca la peor nota (4,01 sobre 10)** en la media de Barcelona. Es el único servicio que suspende, con una nota inferior al 5. Le siguen la gestión de la circulación (5,10) y la seguridad (5,28).

Por distritos, la última encuesta de servicios municipales muestra que algunos de los problemas más graves en Horta-Guinardó son **el aparcamiento, el transporte, la infraestructura y las comunicaciones. Congestión y tráfico** son también dos de los problemas más importantes para los residentes de Sarrià - Sant Gervasi. En todos los distritos, excepto en Nou Barris y Ciutat Vella, los usuarios consideran **el aparcamiento** como uno de los ocho peores problemas de la ciudad.

### **Movilidad obligada por trabajo**

Los últimos datos municipales dicen que **tres de cada diez residentes en Barcelona trabajan en el mismo** →

→ **distrito donde viven**, un hecho que *a priori* puede favorecer los desplazamientos laborales a pie, en bicicleta o VMP. **Casi uno de cada dos trabajan en Barcelona, pero en otros distritos**, lo que en principio puede impulsar el uso del transporte público o de la moto, la bicicleta o VMP como vehículo habitual. Y, **para un 22,3% de los residentes en Barcelona es obligatorio desplazarse todos los días fuera de la ciudad para trabajar.**

Las necesidades de movilidad por trabajo de los barceloneses cada vez son mayores. Respecto al 2015, **el número de residentes que trabajan en el mismo distrito donde viven se ha reducido un 8%, el de residentes que trabajan en otro distrito de Barcelona se ha incrementado un 5% y los que se desplazan fuera de Barcelona ha subido el 3%.**

### Sin alternativa

Esta movilidad laboral obligada fuera de la ciudad no siempre encuentra alternativa en transporte

“

En Sant Andreu, Horta-Guinardó y Nou Barris solo dos de cada diez personas trabajan y viven en el distrito. En Ciutat Vella, el Eixample y Sarrià-Sant Gervasi son cuatro de cada diez.

”

público, ya que implica el uso de demasiados modos de transporte, un tiempo de desplazamiento excesivo o la imposibilidad real de llegar al destino laboral en metro, tren o autobús, lo que sucede, por ejemplo, en algunos polígonos industriales alejados de núcleos de

población. Eso puede fomentar el uso del vehículo privado.

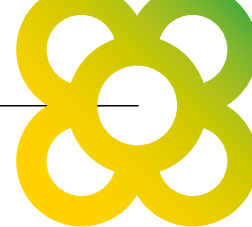
Por distritos, **un 43% de las personas que trabajan en Ciutat Vella también residen ahí.** Es el distrito con esta proporción más elevada. **En el Eixample y en Sarrià - Sant Gervasi son un 40%.** Estos dos últimos son distritos con bastantes equipamientos de comercios, oficinas, despachos, consultas médicas... que, al mismo tiempo, tienen una amplia oferta residencial. En el caso del Eixample, es una consideración que habría que tener en cuenta a la hora de planificar cambios urbanísticos que afectan a la accesibilidad de los usuarios.

Al otro lado de la balanza, **solo un 17% de las personas que trabajan en Sant Andreu viven en este mismo distrito**, mientras que en Nou Barris son un 20% y en Horta-Guinardó, un 22%. Así pues, son distritos con necesidades de movilidad laborales que mayoritariamente no pueden atenderse con desplazamientos a pie.

## La ciudad que camina

La última EMEF, encuesta de movilidad en día laborable (2021), que recoge las características de los cinco millones de desplazamientos diarios de los residentes, muestra que Barcelona es una ciudad que camina mucho, un hecho favorecido posiblemente por las reducidas dimensiones del municipio y por el clima. Según la EMEF, **los desplazamientos a pie suponen el 52% de todos los efectuados por los residentes en la ciudad.** La cifra encaja con la distancia media de los trayectos de los barceloneses en día laborable, que es solo de 3,4 kilómetros. **La movilidad activa de los habitantes de la ciudad llega al 55,5%**, y hay que añadir un 3% de trayectos en bicicleta y el resto en otros vehículos de movilidad personal como patinetes. **El transporte público reúne el 24% de desplazamientos y el transporte privado— fundamentalmente, coche y moto— no llega al 21%.**

Es importante destacar este último dato porque demuestra que **ocho de cada diez desplazamientos efectuados por los habitantes de Barcelona se realizan con medios de transporte sostenibles** (a pie, transporte público, bicicleta y patinete), lo que pone de relieve que los problemas de congestión y tráfico de la ciudad no se originan de forma mayoritaria por los hábitos de sus habitantes, sino por la necesidad de los usuarios de fuera que deben entrar y salir todos los días y no encuentran alternativas razonables en transporte público. El análisis por distritos invita a la reflexión con respecto a los **residentes en el Eixample, que realizan casi un 61% de desplazamientos a pie.** El particular, diseño urbanístico de este distrito, sus atractivos y dinamismo comercial y de servicios, y el relieve prácticamente llano animan a muchos residentes a andar. Tam-



El distrito con un porcentaje de habitantes que se desplaza a trabajar fuera de Barcelona más elevado es Sants-Montjuïc, donde el 26% de residentes tienen que hacerlo a diario, seguido de Les Corts (25%). Contrasta con el 13% de residentes de Ciutat Vella que se ven obligados a salir de Barcelona para ir al trabajo.

### No tantos vehículos y más antiguos

Un dato que llama la atención es que en un 51% de domicilios de la ciudad no hay coche particular, y todavía más destacado es el motivo principal (el 40% de los casos): no lo quieren o no lo necesitan. En otro 9% de domicilios el motivo de la ausencia de automóvil es económico: querrían, pero no se lo pueden permitir. Por distritos, Sarrià - Sant Gervasi es el que registra más domicilios (63%) con coche particular, seguido de Les Corts (57%) y Sant Andreu (56%).

La misma estadística aplicada a las dos ruedas motorizadas demuestra que en un 17,5% de domicilios de

“

Los residentes del Eixample realizan a pie el 61% de los desplazamientos y los de Ciutat Vella y Sant Martí, el 60%. En ocho de los diez distritos los trayectos a pie superan el 50%.

”

la ciudad hay, como mínimo, una moto o ciclomotor particular, mientras que un 73% de hogares no tienen por convencimiento y un 9,5% restante, por falta de recursos económicos. Sarrià - Sant Gervasi destaca como el distrito donde más domicilios (27%) tienen al menos una

moto o ciclomotor, seguido de Les Corts (22%) y Gràcia (también con un 22%, posiblemente explicable por la peculiar fisonomía urbanística del distrito, que facilita mucho más el acceso en moto que en coche).

Más de la mitad de los vehículos —turismos, motos y ciclomotores— domiciliados en los distritos de Barcelona tienen una antigüedad superior a los diez años, con la única excepción de los turismos registrados en Les Corts, donde la mayoría se sitúan entre los cero y los nueve años de antigüedad.

Sarrià - Sant Gervasi es el distrito donde más motos y ciclomotores (57%) superan los diez años de antigüedad, mientras que Sant Martí y Nou Barris, con un 50%, son los que, relativamente, tienen un parque de motos y ciclomotores no tan antiguo. En cualquier caso, la antigüedad media de los turismos en la ciudad supera los once años, la de las motos se acerca a los doce y la de los ciclomotores supera este registro. ■

bién Ciutat Vella y Sant Martí rozan el 60% de desplazamientos a pie. En todos los distritos, los trayectos que se realizan caminando superan el 50% del total, excepto en Horta-Guinardó y Nou Barris, donde son el 48%, y es que constituyen dos distritos con un relieve considerable y alejados del centro.

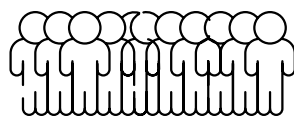
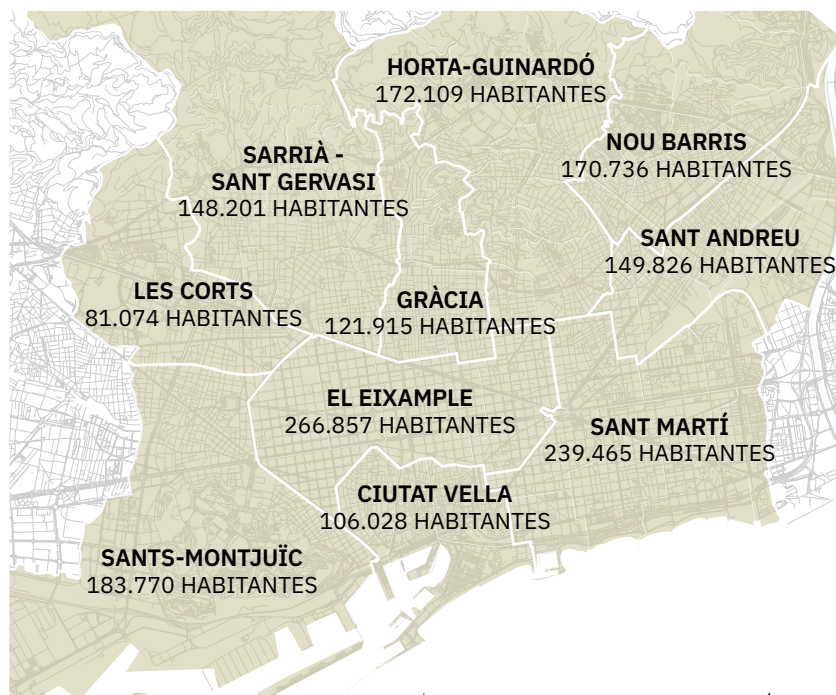
En siete de los diez distritos, los trayectos en transporte público superan los de los vehículos privados, entre los cuales cabe destacar Nou Barris y Ciutat Vella como los dos con más uso de metro, bus, FGC y Rodalies (30% de los desplazamientos). En Ciutat Vella, el vehículo privado solo supone un 11% de todos los trayectos. Es el registro más bajo seguido del del Eixample (18%), el distrito donde, curiosamente, se llevan a cabo más intervenciones en la vía pública destinadas a reducir el tráfico de coches y motos.



JOSE IRÚN



# Los distritos de Barcelona en cifras



**35.772**  
hab./km<sup>2</sup>

El Eixample es el distrito con mayor densidad de población.

**266.857**

El Eixample es el distrito con más habitantes.

**22,9**  
km<sup>2</sup>

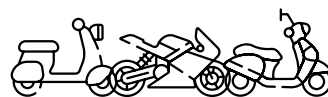
Sants-Montjuïc es el distrito que tiene la mayor superficie.

**4,3 km<sup>2</sup>**

Ciutat Vella es el distrito con menor superficie.

**136.061**

El Eixample es el distrito que tiene más vehículos.



**47.188**

El Eixample es el distrito con más motos y ciclomotores. Sarrià - Sant Gervasi, el que tiene un porcentaje más alto de motos y ciclomotores de más de diez años de antigüedad (57,1%).

**210 ha**

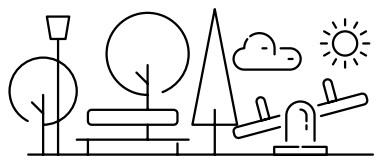
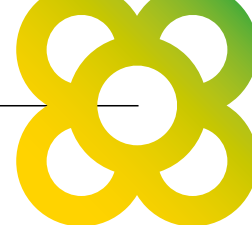
Sant Martí es el distrito con mayor superficie de aceras.

**28,2 ha**

Sants-Montjuïc es el que tiene más zonas de prioridad para peatones.

**302 hoteles**

El Eixample es el que dispone de mayor oferta de establecimientos hoteleros.



# 288 ha

**Sants-Montjuïc** es el distrito con más superficie de parques urbanos.

# 18,7%

**Horta-Guinardó**, el que tiene mayor superficie de actividad económica dedicada a la sanidad.

# 43%

**Ciutat Vella**, donde más personas viven y trabajan en el mismo distrito y **Sant Andreu**, con un 17%, donde menos personas viven y trabajan en el mismo distrito.

# 26%

**Sants-Montjuïc**, donde más personas tienen que desplazarse todos los días fuera de Barcelona para trabajar.

# 60,6%

**El Eixample** es el distrito con más desplazamientos a pie en un día laborable.

# 5/10

**Ciutat Vella** es el distrito que peor puntúa la gestión municipal del control del ruido.

# 68,5%

**Nou Barris**, donde más residentes consideran que la gestión municipal del aparcamiento ha empeorado.

# 300

**Horta-Guinardó** es el distrito con más instalaciones públicas para practicar deporte.

# 8,1/10

**Les Corts** es el distrito donde mejor se puntúa el grado de satisfacción por vivir en el barrio.

## El distrito donde más personas utilizan como medio de transporte habitual para las actividades principales...

# 41,5%



El metro o FGC urbano: **Sant Andreu**.

# 12,4%



El coche: **Sant Martí**.

# 38,2%



El bus: **Les Corts**.

# 8,7%



El Bicing: **Ciutat Vella**.

# 17,2%



A pie: **Nou Barris**.

# 3,6%



Rodalies o FGC interurbano: **Sarrià - Sant Gervasi**.

# 11,5%

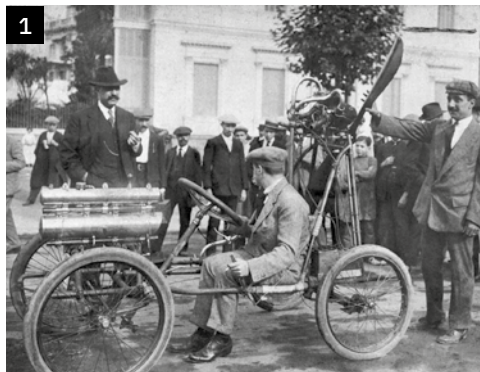


La moto: **Sarrià - Sant Gervasi y Gràcia**.

# 2,2%



Tranvía: **Sant Martí**.

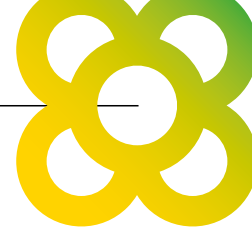


# De los caminos de tierra a los coches sin conductor

El RACC ha acompañado la evolución de la movilidad de las personas durante más de cien años, pero no como un simple espectador, sino como protagonista, analizando con rigor la realidad para poder anticiparse a las necesidades de la sociedad, sobre todo en temas de seguridad vial.

El RACC nació en 1906 en Barcelona impulsado por un grupo de pioneros que previó el poder transformador para la movilidad de las personas de aquel invento denominado automóvil. No todo el mundo pensaba igual. La presencia de los aparatos de cuatro ruedas en la ciudad creaba más inquietud que otra cosa, lo que llevó al RACC, poco después de su fundación, a elaborar **su primer**





1. El RACC reclamó desde el inicio **caminos seguros** para los primeros usuarios de automóviles. 2. **Guías Escolares de Tráfico**, iniciativa del RACC de los años sesenta y setenta para pacificar los entornos escolares. 3. “**Mou-te bé! On Tour**”, actividad de formación vial del Club para niños. 4. El RACC participa en pruebas piloto de **conducción autónoma** en circuito cerrado. 5. **Los drones** pueden ser grandes aliados de futuro en emergencias, asistencias y tareas de vigilancia. 6. **Hyperloop**, proyecto de tren con velocidad de avión.



**estudio de seguridad vial** para averiguar qué vehículos causaban más accidentes, si los carros de caballos o los vehículos a motor. Los movidos por tracción animal —o tracción de sangre, en la denominación tradicional— quedaron retratados.

Los primeros años del s. XX, el RACC ya defendía con insistencia el derecho de los usuarios a moverse con →

## Proyectos internacionales en clave de futuro

Consolidada como una entidad de referencia en movilidad en el ámbito internacional, el RACC participa hoy en numerosos encuentros y grupos de trabajo con expertos de todo el mundo que investigan, con visión de futuro, la aplicación de nuevas tecnologías y sistemas a la movilidad. El RACC aporta en estos foros su amplia experiencia en el análisis de datos, una metodología contrastada y el conocimiento de las necesidades reales del usuario.

Entre los encuentros de más prestigio en los que el Club desarrolla un papel destacado se encuentran el **Tomorrow Mobility World Congress** de Barcelona, el **Global Mobility Call** de Madrid y el **International Mobility Congress** de Sitges.

El RACC también trabaja en grandes proyectos europeos que inciden, sobre todo, en tres grandes ámbitos que marcarán la forma de moverse de los ciudadanos a corto y medio plazo: la movilidad cooperativa, la conectada y la autónoma. A modo de ejemplo, algunos de estos proyectos son:



**IN2CCAM.** Financiado por la Comisión Europea, cuenta con la participación de 22 socios de 10 países. Su objetivo es desarrollar, integrar y poner en práctica **servicios innovadores de Movilidad Cooperativa, Conectada y Automatizada** (CCAM, por sus siglas en inglés) en sistemas de gestión de flotas y del tráfico. El RACC participa estudiando las necesidades, las percepciones y las expectativas de los usuarios sobre el ecosistema CCAM.



**HI-DRIVE.** También financiado por el programa Horizonte 2020, y desarrollado por un consorcio de 40 socios, entre los cuales se encuentra el RACC, **analiza la fiabilidad de los sistemas de conducción autónoma de nivel 4**, en el que el coche, además de circular sin conductor, está preparado para reaccionar por él mismo y sin intervención humana ante cualquier situación, imprevisto o fallo. El RACC se encarga, entre otras funciones, de la formación práctica a los usuarios que prueban estos sistemas en pistas cerradas.



**MODALES (MODify Driver's behaviour to Adapt for Lower EmissionS).** Proyecto de investigación para diseñar e implantar **recursos para formar a los usuarios en una conducción más sostenible**, desarrollado por un consorcio formado por 14 organizaciones europeas, entre las cuales figura el RACC, que aporta su experiencia en conducción eficiente y sostenible.



**PIONNERS PORTS.** Proyecto de la CE que quiere **impulsar la reducción de las emisiones de los puertos**, asegurando la competitividad de las infraestructuras. El RACC colabora con el Port de Barcelona analizando cómo mejorar la accesibilidad y la movilidad en las instalaciones portuarias con criterios de sostenibilidad.

→ libertad y seguridad, en una época en la que tan solo algunas calles del centro de Barcelona tenían pavimentación con adoquines y el resto de vías urbanas e interurbanas eran caminos de tierra, barro y piedras sin mantenimiento.

La historia de los primeros años del RACC está llena de episodios sorprendentes y significativos que muestran hasta qué punto el Club tomaba la iniciativa para defender la seguridad de los usuarios, fueran o no socios de la entidad: desde **instalar señales de advertencia** en los arcones para avisar de los tramos peligrosos de la red vial hasta **colocar vallas en los pasos de nivel y arreglar caminos**, como hizo el Club con el que unía el aeródromo del Prat con la ciudad, después del episodio que dejó al rey de Bélgica atascado con su coche oficial por el mal estado de la ruta.

En 1911 el Club envió una delegación a Madrid, con representantes del Ayuntamiento y la Diputación, para entrevistarse con el ministro de Fomento y el rey Alfonso XIII para **exigir mejoras en la carretera de Francia**, la futura N-2, entonces un camino en un estado pésimo que cruzaba más de 200 vados y rieras.

Un episodio que ilustra este **espíritu emprendedor** se vivió en 1928, cuando una riada se llevó el puente sobre el río Tordera en la carretera de Francia. El RACC, temiendo la previsible desidia ministerial, se anticipó y encargó, por su cuenta, el anteproyecto de las obras de reconstrucción a fin de que el puente estuviera a punto para la Exposición Universal de 1929 de Barcelona.

Así se hacían las cosas en aquella época. El empuje del RACC y el entusiasmo de sus socios llevaba



A principios del s. XX el RACC instalaba señales de tráfico y arreglaba caminos.

El Club reclamó el permiso por puntos en 1994, cuando nadie hablaba de él, y ha sido pionero en estudiar la movilidad con perspectiva de género y las distracciones como causa de accidentes.



a la entidad a pasar a la acción para superar la lentitud o parálisis administrativa.

### Seguridad vial en las escuelas

Superada la crisis de la posguerra, en 1954 el Club lanzó la **cartilla escolar de circulación** para ofrecer educación vial en las escuelas. Implicó a la Guardia Urbana para impartir en los colegios una formación que redujera los atropellos de niños y estableciera las bases para la educación cívica en movilidad de los futuros conductores, y en las escuelas también formó a alumnos de los cursos superiores para que regularan la circulación en la calle en las entradas y salidas. Eran

los GET, **Guías Escolares de Tráfico**, una figura muy popular en los años sesenta y setenta.

Este programa se prolongó hasta 1985 y **formó a más de dos millones de escolares**. Fue el precursor de otros programas, como el **PEM** (Programa de educación para la movilidad) o el actual **“Mou-te bé!”**, que incluye iniciativas de formación teórica, práctica y *on-line*.

### Un paso por delante

La visión de futuro del RACC se ha mostrado especialmente útil en las últimas décadas, cuando la evolución de la sociedad ha provocado muchos cambios en los hábitos de movilidad de la ciudadanía. Valga como muestra que **en 1994**, cuando nadie hablaba de ello, **el Club ya reivindicaba la implantación del permiso por puntos**, porque había estudiado su funcionamiento en otros países. El RACC también fue muy beligerante en el fomento del **casco obligatorio para los motoristas** y del **uso obligatorio del cinturón de seguridad**.

El Club fue igualmente pionero a la hora de elaborar estudios de temas que hoy son de actualidad, como la **movilidad y el medio ambiente** (2000), **las distracciones como causa de accidentes** (2002) o la  **siniestralidad de los jóvenes** (2014). Más recientemente, ha elaborado los **primeros estudios de movilidad urbana desde una perspectiva de género**, que han abierto un frente de debate público imprescindible hasta ahora inédito. Y, con el mismo espíritu, participa en ensayos de **vehículos sin conductor**, analiza la aplicación de las nuevas tecnologías en la conducción o se entrevista con responsables del **Hyperloop**, el tren del futuro que promete llevarnos de Barcelona a París en poco menos de una hora. ■

# Todo lo que el RACC puede hacer por ti



900 357 357 | [racc.es](http://racc.es)  
 Facebook | Twitter | Instagram | YouTube | LinkedIn | WhatsApp | 696 861 660

*Estamos para ayudar*





*Estamos para ayudar*