



## En la movilidad es necesario poner las largas, planificar y aplicar una visión estratégica

Como en muchos ámbitos, poner las largas y planificar con visión estratégica es la mejor manera de gestionar las infraestructuras. Desgraciadamente, hace pocas semanas hemos visto como, de nuevo, la falta de previsión de nuestros administradores públicos nos está pasando factura.

Con la reducción de la velocidad máxima en algunos tramos del AP-7 se está intentando disminuir la siniestralidad y la congestión derivadas del aumento de tráfico que ha conllevado el levantamiento de las barreras de peaje. No dudamos de las buenas intenciones del Servei Català de Trànsit y del Ministerio, ni tampoco duda-

mos de que estas medidas, en parte, puedan reducir el elevado número de accidentes y de congestiones que han aumentado de manera alarmante desde septiembre del 2021.

Sin embargo, todos sabemos que la liberación de los peajes tenía una fecha y que, si no se aprobaba un nuevo modelo de financiación ni se incrementaba el presupuesto de mantenimiento ni tampoco se realizaban las obras necesarias en otras carreteras alternativas, las congestiones y los accidentes estaban servidos. **Así, hemos pasado de tener vías rápidas y seguras a tener vías lentas y con una siniestralidad elevada**, sin haber

previsto las soluciones con suficiente antelación. Por lo tanto, es necesario hacer, con urgencia, todo lo que todavía no hemos hecho, como definir un nuevo modelo de financiación de la red vial. La reducción de la velocidad máxima no tendría que ser la única medida, ni tampoco tendría que ser definitiva. Necesitamos vías rápidas y que circular a 120 km/h por estas vías sea seguro.

En cuanto a Barcelona, también hay que hacer una reflexión sobre los radares. A principios de este año ya cuestionamos la decisión del Ayuntamiento de instalar nuevos radares permanentes en 48 emplazamientos

“

de la ciudad (8 veces más de los que ya había), dado que ni el número de accidentes ni el de víctimas ha aumentado en estos últimos años.

A pesar de que después de nuestra queja se redujo la previsión de los 48 iniciales a 21, ahora, con 4 radares de tramo nuevos ya en servicio y ante el anuncio de poner en marcha 12 radares en los entornos escolares y 5 más fijos, insistimos en decir que los radares no se tendrían que utilizar como medida recaudatoria y que solo deberían situarse en puntos donde se justifiquen para mejorar la seguridad vial. También creemos que en los entornos escolares no tiene sentido que se sancione cuando no hay actividad, como por ejemplo durante el mes de agosto, los fines de semana o por la noche. En cuanto a los 5 radares fijos, cabe decir que no están ubicados en los principales puntos donde hay concentración de accidentes y que el propio Ayuntamiento tiene identificados. Por el contrario, **sería necesario actuar sobre las principales causas de accidente en la ciudad, como son la falta de atención en la conducción, no respetar las distancias o realizar giros indebidos.**

La movilidad de los patinetes también ha sido uno de los otros temas en los que hemos centrado nuestra atención estos meses. Hemos presentado el **2.º Barómetro RACC de la movilidad en VMP en Barcelona y sus accesos**, y hemos observado que un 29% de las personas que circulan en patinete utiliza la acera, aunque no está permitido hacerlo. También hemos visitado el estado de las obras de la línea L9 del metro de Barcelona, una infraestructura estratégica para la ciudad, que acumula más de 15 años de retrasos y que habrá costado más de 6.000 millones de euros.

La reducción de la velocidad máxima en la AP-7 no tendría que ser la única medida, ni tampoco tendría que ser definitiva.

En Barcelona, los 5 nuevos radares fijos no están ubicados en los principales puntos de concentración de accidentes que el propio Ayuntamiento tiene identificados.

3 de cada 10 usuarios de patinete reconocen que circulan por la acera, aunque está prohibido hacerlo.

”


Compartir experiencias y adoptar una visión internacional contribuye a ampliar nuestro horizonte. Por esta razón, el RACC mantiene constantes contactos con organismos internacionales, empresas y otros clubes de movilidad de todo el mundo. En este sentido, como miembros del Comité Organizador del Congreso Tomorrow Mobility, en el marco del Smart City World Expo (SCWE), **hemos participado activamente en esta cumbre internacional, que es la más importante en el sector de las ciudades inteligentes.** Hemos visitado el Club del Automóvil Suizo (TCS), hemos recibido una delegación del club holandés (ANWB) y hemos acogido en nuestra sede el encuentro iRAP, el programa internacional de evaluación de carreteras.

Con el CEO de Hyperloop TT, Andrés de León, hemos conocido la tecnología que podría permitir que nos desplazemos en tren a más de 1.200 km/h, superando la velocidad de los aviones (841 km/h), que ya se está explorando en la región italiana del Véneto. Velocidad aérea con puntualidad de tren.

Para hablar de cómo se integran las grandes entidades culturales en el urbanismo de las ciudades, nos hemos reunido con la presidenta de la Fundación MACBA, Ainhoa Grandes, y con el presidente de la Fundació Orfeo Català Palau de la Música Catalana, Joaquim Uriach.

Si la actividad para mejorar la movilidad en nuestro país ha sido intensa, no lo ha sido menos nuestra tarea en el mundo del deporte del motor. Este mes de octubre hemos celebrado la 57.ª edición del Rally RACC, puntuable para el Mundial de Rallis, ampliando las actuaciones para reducir la huella de carbono con el uso de carburantes sintéticos que generan cero emisiones.

Con esta serie de actividades nos acercamos al final del 2022, un año en el que se han recuperado la movilidad y las competiciones deportivas en todo el mundo, y en el que el RACC ha puesto todo su esfuerzo para ayudar a sus socios y a la sociedad en su día a día con el objetivo de conseguir una movilidad mejor para todos. ■

*Febian Fontas*  
4 July 2023  


**Josep Mateu**  
Presidente del RACC



## El RACC pide consensos y planificación para mejorar la movilidad en nuestro país

Después de dos años de urbanismo táctico, de bloques de hormigón, de calzadas pintadas de colores y de terrazas rodeadas de barreras New Jersey, este otoño el Ayuntamiento de Barcelona empieza las obras de los ejes verdes. La reforma del Eixample, para algunos el final del Plan Cerdà, se implantará sin consenso y con muchas incógnitas. ¿Cómo afectará al tráfico y, como consecuencia, al medio ambiente, un modelo que

centrifuga la movilidad privada en las calles periféricas? ¿Generará más congestión y contaminación? Para ampliar y contrastar nuestra visión hemos hablado con dos de las personas que conocen más y mejor esta ciudad, de la que han sido alcaldes: Xavier Trias y Jordi Hereu.

A través de nuestra comunidad ciclista, RACC HolaBICI, también hemos presentado el 4.º Barómetro Ciclista

en Barcelona y sus accesos. Consolidar la calidad de la red de carriles bici existente para hacerla más segura para toda la ciudadanía, tanto para los que van en bici y en patinete como para los que van a pie, en coche o en moto, es una de las principales conclusiones del amplio estudio que hemos llevado a cabo. La reducción de la siniestralidad es una prioridad en la ciudad y en la carretera, donde la convivencia entre ciclistas y

conductores también tiene margen de mejora.

Pero a la hora de analizar la evolución de los accidentes de tráfico en Cataluña, debemos prestar especial atención a las consecuencias de la liberación de los peajes. Un año después del levantamiento de las barreras, si bien la siniestralidad del conjunto de carreteras del país se ha reducido un 17% respecto a los niveles del 2019, en el conjunto de las autopistas liberadas (AP-2, AP-7, C-32 y C-33) casi se ha duplicado la mortalidad. En la AP-7 se han producido el doble de accidentes mortales que en el 2019 y en la AP-2 se han registrado cuatro víctimas mortales y ninguna en la situación anterior, gran parte de ellos por el incremento de vehículos y de camiones que ahora circulan por esta vía.

La otra gran consecuencia ha sido la congestión de tráfico. Gracias a medidas como la limitación de velocidad y los adelantamientos de los camiones en determinados tramos y días de especial afluencia de verano o el despliegue de carriles adicionales los fines de semana —todas ellas medidas que el RACC reivindica—, las retenciones se han ido reduciendo. Aun así, lo que verdaderamente ha hecho posible disminuir las congestiones ha sido el cambio de hábitos de la ciudadanía, que ha modificado sus rutas y sus horarios de salida y regreso los fines de semana.

Con respecto a la congestión más preocupante, la de los días laborables, la solución pasa para incrementar y acelerar las inversiones en transporte público, especialmente las ferroviarias de pasajeros (Rodalies) y de mercancías, así como acelerar la eje-

“

Los ejes verdes se implantarán sin consenso y con muchas incógnitas. Analizamos la reforma con Xavier Trias y Jordi Hereu.

La reducción de la siniestralidad es una prioridad en la ciudad y en la carretera, donde la convivencia entre ciclistas y conductores tiene margen de mejora.

El final de los peajes pone de manifiesto la gran falta de planificación, que se traduce con más accidentes en las autopistas y más congestiones.

”

cución de obras como las de la B-40, que permitirían descongestionar el tráfico en el Vallès Occidental. Para tratar el tema de la movilidad en las comarcas del Vallès Occidental y del Vallès Oriental, nos hemos reunido con las alcaldesas de Sabadell y Granollers y con el alcalde de Terrassa.

Pero, con el final de las concesiones, lo que verdaderamente se ha pues-

to de manifiesto es la gran falta de planificación, que no se soluciona poniendo de nueve peajes allí donde ya no hay vías alternativas. Necesitamos inversiones reales y un sistema de financiación de las vías de altas prestaciones en todo el Estado, basado en el pago por uso, para poder garantizar el mantenimiento y la modernización de la red vial.

Por otra parte, no podemos ignorar que, como el resto de países europeos, nos adentramos en un otoño complejo en el ámbito energético, que, sumado a la necesidad medioambiental de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, nos obliga a mejorar la eficiencia de todas nuestras actividades. Con el objetivo de ofrecer soluciones sostenibles y eficientes, también en el ámbito deportivo, el RallyRACC Catalunya-Costa Daurada, que este año celebra su 57.ª edición, llega con nuevos vehículos de competición de la máxima categoría movidos por tecnología híbrida enchufable y con combustible sintético, no fósil.

En un entorno lleno de retos y no exento de incertidumbres, en el RACC seguiremos trabajando e innovando en nuestros servicios para seguir al lado de las personas; también seguiremos investigando en el campo de la movilidad para ayudar a nuestra sociedad a avanzar hacia una manera de desplazarse segura, limpia y compatible con el progreso económico. ■



**Josep Mateu**  
Presidente del RACC



## El RACC: mejorando la movilidad y defendiendo los derechos de los usuarios

Este verano posiblemente recuperaremos del todo los niveles de movilidad previos a la pandemia, pero con una realidad bastante diferente de la de hace tres años: la transformación de los hábitos de los ciudadanos se ha acelerado, el teletrabajo se ha instalado parcialmente en muchas empresas, el comercio electrónico se ha convertido en una opción habitual para muchos ciudadanos y la conciencia ambiental ante la crisis climática se ha extendido al conjunto de la sociedad. Por eso, en estos momentos es más necesario que nunca observar nuestro entorno y revisar las decisiones que tomaron las administraciones en el contexto de la pandemia para valorar si hoy son realmente útiles y las más adecuadas para afrontar los retos de movilidad.

**Hemos querido compartir esta reflexión y el papel de la arquitectura en el diseño urbano con dos prestigiosas profesionales de referencia:** Assumpció Puig, decana del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, y Benedetta Tagliabue, también arquitecta y Presidenta de la Fundació Enric Miralles.

Si bien la visión experta nos ha invitado a la reflexión, **el análisis a pie de calle nos ha llevado a trasladar a las administraciones nuestra reivindicación más contundente.** El pasado mes de marzo publicamos un anuncio en la prensa en el que advertimos de las consecuencias de la falta de planificación urbanística. En los próximos 8 años se realizarán más de 20 actuaciones en Barcelona

y en su área metropolitana sin haber calculado previamente los efectos que esta concentración de obras tendrá en los habitantes de la ciudad. Tampoco tendrá en cuenta las dificultades que comportará a las personas que viven fuera y tienen que acceder a la ciudad cada día sin disponer de alternativas fiables de transporte público, ni la influencia que tendrá, en este escenario de movilidad, la acelerada recuperación del turismo que ya estamos viviendo.

Desgraciadamente, la realidad ya nos ha empezado a dar la razón. Cada día miles de ciudadanos sufren las continuadas averías del servicio de Cercanías. Muchos de ellos, para evitarlas, han optado por el vehículo privado y

se han encontrado con la congestión de tráfico en los accesos de Barcelona y dentro de la ciudad. El recién inaugurado túnel de Glòries, las obras de la unión del tranvía en la Diagonal o las de la reforma de la Via Laietana son solo algunos de los puntos de la ciudad donde la reducción de carriles está provocando cada día problemas graves de tráfico.

**Creemos que priorizar las actuaciones de mejora del transporte público y repensar el resto contribuiría a descongestionar la movilidad** durante este periodo en el que no nos podemos permitir el lujo de renunciar al progreso económico imprescindible para garantizar el bienestar de la población.

Por otra parte, la recuperación de la movilidad ha supuesto también un incremento significativo de los accidentes de tráfico con unas cifras de víctimas que, en los primeros meses del año, ya superan las del mismo periodo del 2019, tanto en las carreteras como en las zonas urbanas. Las causas las podemos encontrar en el incremento de los desplazamientos, pero no podemos ignorar otros factores como las distracciones por el uso del móvil o las maniobras imprudentes. Si queremos revertir esta tendencia, hay que actuar y garantizar un diseño seguro de las infraestructuras, también en las ciudades, y el mantenimiento de toda la red, además de incentivar la renovación del parque automovilístico y la mejora del comportamiento de los conductores.

En este sentido, **a lo largo de los últimos meses el RACC ha analizado la siniestralidad de las motocicletas, que concentran más del 50% de las víctimas mortales** en Barcelona, a pesar de representar solo el 6% del

“

Cada día miles de ciudadanos sufren las averías del servicio de Cercanías y la congestión en los accesos crece, tal como advertimos en nuestro anuncio.

Hemos presentado alegaciones y hemos elevado nuestra queja sobre la reforma de la Via Laietana para garantizar la seguridad de todos los usuarios.

Para integrar de forma segura los patinetes, hemos lanzado el primer curso gratuito y *on-line* de formación teórica para todos sus usuarios.

”

total de desplazamientos, y nos preocupa que la mayoría de los radares de punto en la ciudad no estén situados en las áreas de mayor concentración de accidentes mortales de motoristas.

**También nos preocupa la configuración de la nueva Via Laietana, que prevé que bicicletas, patinetes y buses compartan un solo carril de bajada.** Hemos estudiado la reforma de esta vía, hemos preguntado a los

usuarios y hemos presentado alegaciones, porque la nueva Via Laietana, además de colapsar otras calles como el Paral·lel o el Passeig de Sant Joan, no garantiza la seguridad de los ciclistas, que reconocen que no se pararán detrás del bus en las paradas e invadirán la calzada o el carril de los coches y las motos.

Con respecto a los usuarios de patinetes, ante la falta de formación que ellos mismos manifestaron en el último estudio del RACC, **hemos lanzado el primer curso de patinete *on-line* de formación teórica, un curso gratuito que se suma a los cursos prácticos que ya hace tiempo que estamos impartiendo.**

Estos son solo algunos de los ejemplos de las últimas acciones que el RACC está llevando a cabo para impulsar una movilidad más segura, sostenible y compatible con el progreso económico. Hace unas semanas, en la Asamblea Anual compartimos estos y muchos otros temas, y al mismo tiempo se aprobaron las cuentas anuales por amplia mayoría. Y tal como manifesté ante nuestros socios compromisarios, el objetivo del Club es seguir siendo el referente de la movilidad en nuestro país, defendiendo los derechos de los socios y de todos los usuarios, con el máximo rigor y la máxima colaboración, pero también con la máxima exigencia con las administraciones, para avanzar hacia una mejor movilidad para todos. ■



**Josep Mateu**  
Presidente del RACC

# Hay que recuperar el impulso de Barcelona con un plan de movilidad metropolitana programado y coordinado



En el RACC hemos empezado el año centrando nuestros esfuerzos en el análisis de acciones de gran impacto que desde hace tiempo está impulsando el Ayuntamiento de Barcelona, como el urbanismo táctico, la Superilla y, más recientemente, la implantación de 48 nuevos radares en la ciudad.

Para hablar del urbanismo táctico, de las terrazas y del espacio público nos hemos reunido con Gabriel Jené, Presidente de Barcelona Oberta, asociación de los ejes comerciales turísticos de la ciudad, y con Roger Pallarols, Director del Gremio de Restauración de Barcelona, y con ellos hemos debatido sobre la necesidad de pacificar y ordenar el espacio público garantizando a los habitantes de la ciudad, pero también a los que la visitan, la accesibilidad al centro, a su comercio y a su oferta de restauración y ocio.

Al mismo tiempo, desde el rigor técnico hemos analizado la Superilla Eixample, uno de los grandes proyectos del actual Plan de Movilidad Urbana de Barcelona. Hemos llevado a cabo más de 40.000 observaciones, encuestas a pie de calle y simulaciones informáticas, que nos revelan que en 2023, cuando se desarrolle la primera fase del proyecto, las colas en el resto de calles del distrito de Eixample serán un 26% más largas, y en 2030, hasta un 50%.

Se trata de una realidad que no tardará en llegar y que nos preocupa, porque si bien puede ser una buena solución para las calles que configuran la Superilla, también puede resultar un problema, en cuanto a contaminación y ruido, para el resto de calles de los alrededores. Por lo tanto, creemos que habría que revisar el proyecto, realizar estudios de impacto, evaluar cómo se puede comportar el tráfico con el regreso del turismo, aprender de la prueba-error y esperar a que finalicen algunas de las 20 actuaciones de obra pública que están a punto de em-

pezar y que, inevitablemente, afectarán a la fluidez del tráfico.

El sentido común nos dice que ahora no es el mejor momento de priorizar restricciones innecesarias y que, por el contrario, hay que impulsar aquellas actuaciones relacionadas directamente con el transporte público, largamente esperadas y que tanto nos ha costado conseguir, como la reanudación de las obras de la L9 en el tramo central o la conexión de las líneas de FGC del Vallès y del Llobregat-Anoia. **Mejorar el futuro no nos debería impedir gestionar el presente con planificación y eficiencia.**

---

**El estudio del RACC revela que en el 2023, cuando se desarrolle la primera fase de la Superilla, las colas en el resto de calles del Eixample serán un 26% más largas y en el 2030, hasta un 50%.**

---

**Hemos pedido que la instalación de nuevos radares se limite como mucho a los 12 previstos en los entornos escolares y a los 4 radares de tramo en los túneles urbanos.**

---

**BE65 ofrece una amplia oferta de actividades, contenidos, ventajas y servicios a todos los socios de más de 65 años que quieran disfrutar intensamente de esta etapa de la vida de una forma activa y saludable.**

---

Con respecto a las sanciones, estamos en desacuerdo con la previsión de poner en servicio 48 nuevos radares en Barcelona, ya que creemos que se trata de una medida excesiva, ante la notable caída del número de víctimas y heridos graves en accidente de tráfico en la última década (en la que hemos pasado de 304 en 2010 a 178 en 2021). Es por ello que hemos pedido que la instalación de nuevos radares se limite, como mucho, a los 12 previstos en los entornos escolares y a los 4 radares

de tramo en los túneles urbanos. **Entendemos que el objetivo del resto de radares es más un gesto de penalización al tránsito rodado que una necesidad de seguridad vial de la ciudad.** Celebramos así que el Ayuntamiento, después de la petición del RACC, haya repensado en parte su decisión y que finalmente esta medida se limite a 21 radares.

Reducir los accidentes de tráfico y los índices de contaminación son objetivos compartidos por la mayoría de nuestra sociedad. Pero creemos que la forma de alcanzarlos requiere de reflexión, de transparencia y de un debate abierto y constructivo, porque la mejor movilidad será aquella que haga compatible la seguridad, la mejora del medio ambiente y el progreso económico, aglutinando el máximo consenso.

Barcelona y su entorno metropolitano necesitan un proyecto común de movilidad y un desarrollo programado y coordinado de actuaciones para mejorar el transporte público que contribuya a la recuperación de una ciudad que quiere volver a ser ejemplo de innovación y modernidad.

Este mes de marzo nace BE65, una nueva plataforma social y de servicios dirigida a todos los señores de nuestro país y a la que los socios del RACC mayores de 65 años pueden acceder de pleno derecho y de manera gratuita. En esta nueva plataforma se ofrece una amplia agenda de actividades de ocio, formación o voluntariado; información para estar al día en aspectos financieros o de salud; una variada gama de ventajas y descuentos en todo tipo de establecimientos, y servicios para disfrutar intensamente de esta etapa de la vida de una forma activa y saludable.

A lo largo de los próximos meses en el RACC seguiremos impulsando una movilidad más segura, sostenible y compatible con el progreso económico y mejorando y ampliando nuestros servicios para estar al lado de nuestros socios siempre que nos necesiten. ■

**Josep Mateu**  
Presidente del RACC