

Memòria Anual Àrea Mobilitat RACC



120
ANIVERSARI

2025



Índex

Editorial	04		
Nous àmbits d'anàlisi de la mobilitat	06		
01. MOBILITAT SOSTENIBLE.....	08	03. MOBILITAT DEL FUTUR.....	44
Evolució de la mobilitat urbana en bicicleta i VMP	10	Innovació i cooperació, motors de transformació del sector	46
Tenir fills canvia la mobilitat de les famílies	18	Participació en projectes europeus d'innovació en mobilitat	50
Cinc estrelles Green NCAP per als vehicles 100% elèctrics	22		
Compromís en la millora de la mobilitat de les persones	24	04. MOBILITY INSTITUTE.....	54
		Transversalitat, rigor i diàleg en l'anàlisi de la mobilitat	56
02. MOBILITAT SEGURA.....	28	05. COMISSIONS I ÒRGANS DE PARTICIPACIÓ.....	62
La reducció dels accidents continua estancada	30		
Evolució del risc a les carreteres catalanes i de l'Estat	32		
AP-7, millor prevenir que curar	36		
Més seguretat i vigilància a les àrees de servei	38		
"Tot som vianants. Respectem-nos!"	40		
Formació en primera persona	42		



Defensant el dret a la mobilitat de les persones

El 2025, l'activitat del RACC en l'àmbit de la mobilitat ha estat especialment intensa en un context d'**equilibri difícil entre les urgències ambientals, la seguretat dels usuaris i la situació del transport públic** de persones i del transport de mercaderies, uns aspectes que afecten el dia a dia de la societat i la competitivitat del teixit empresarial.

Com cada any, per defensar els drets dels usuaris, n'hem volgut conèixer l'opinió i, en aquest sentit, **hem fet enquestes a més de 19.000 ciutadans per escoltar-ne i comprendre'n les inqui-**

etuds. Així, hem fet estudis amb el màxim rigor, sabent quins són els seus comportaments i expectatives quan es mouen en bicicleta, en patinet elèctric o en transport públic, i també com valoren l'estat de les carreteres i la seguretat de les àrees de servei de les autopistes.

A més dels baròmetres anuals sobre el comportament dels usuaris de Barcelona i la seva àrea metropolitana, aquest any hem fet un estudi pioner per **analitzar com canvien els hàbits de mobilitat de les famílies amb l'arribada d'un fill** i hem elaborat estudis

d'àmbit local, com el de l'ús del patinet i la bicicleta a Lleida i l'estudi sobre la xarxa viària a les comarques de Tarragona.

L'estudi de Tarragona forma part de les auditories que fem anualment per **analitzar el risc d'accidentalitat de la xarxa viària catalana i la xarxa de carreteres de l'Estat**, una anàlisi que, en el cas català, mostra una presència preocupant en els sinistres més greus de col·lectius vulnerables com els motoristes.

En un any amb més de 1.100 morts a les carreteres d'Espanya —lluny dels objectius marcats per la UE— i amb un augment del 6% de víctimes mortals a Catalunya, ens hem reunit amb **els directors de la DGT i del Servei Català de Trànsit** per analitzar a fons les dades i posar sobre la taula possibles solucions.

Un altre tret significatiu del 2025 ha estat la constatació, a Catalunya, de la **incapacitat de Rodalies per respondre a les necessitats de mobilitat dels ciutadans i ciutadanes**. Els retards, les incidències i les aturades que han patit gairebé cada dia els usuaris han generat situacions caòtiques, impròpies d'un país desenvolupat, amb un cost econòmic milionari per les hores de treball perdudes.

Davant la situació, el RACC ha tornat a reclamar un **pla de xoc d'inversions en transport públic** amb visió de futur i un control estricte dels terminis, a fi de compensar els incompliments pressupostaris crònics de l'Estat en el manteniment i la millora de la xarxa ferroviària. És una reivindicació que ja havíem plantejat fa més d'una dè-

cada, quan vam advertir dels riscos que suposava restringir fortament el vehicle privat en l'entorn metropolità amb un transport públic alternatiu insuficient, insegur i molt poc fiable.

Per estudiar a fons la situació del transport públic **hem dialogat amb els actors principals del sector**, tant empreses públiques —com TMB, EMT (Empresa Municipal de Transports de Madrid), Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i Renfe Rodalies— com operadors privats de transport de viatgers per carretera.

El caos de Rodalies ha tensat una xarxa viària ja saturada, amb un trànsit de camions que, en vies com l'AP-7, ja estava al límit de la seva capacitat. Aquí, de nou, el paper del RACC ha estat reclamar valentia a les administracions per mantenir i modernitzar les carreteres i construir connexions que donin més robustesa a la xarxa, a l'hora que es demana donar la màxima prioritat a projectes com la B-40 o la conversió de l'N-II a Tordera.

Un altre fet que el Club ha denunciat el 2025 pel seu impacte en la Gran Barcelona ha estat la **manca de planificació en les obres, amb la coincidència de més de 200 intervencions simultànies** a la via pública que han complicat enormement la mobilitat obligada —per manca d'una alternativa ferroviària— en vehicle privat.

I a través del Mobility Institute, la plataforma de coneixement impulsada amb Deloitte, **hem generat estudis i espais de trobada amb experts, empreses** i entitats del sector, a fi d'analitzar la situa-

ció present i les tendències de futur en els hàbits dels usuaris i en els nous serveis vinculats amb la mobilitat.

Aquesta intensa activitat dona pas a un 2026 especialment significatiu, en què **el RACC commemora el seu 120è aniversari**. Aquesta efemèride ens permet fer una mirada retrospectiva i constatar que, ja des dels inicis, el Club va actuar amb la voluntat ferma de contribuir a millorar la seguretat dels usuaris, dels vehicles i de les carreteres.

Amb el pas del temps, el RACC ha experimentat una evolució profunda. De ser un Club de conductors, s'ha convertit en un **Club de Serveis a la Mobilitat, compromès amb la defensa dels usuaris en qualsevol mitjà de transport**. El RACC analitza les seves necessitats per garantir-ne la protecció i estudia amb rigor, sovint en el marc de projectes d'àmbit europeu, les oportunitats que ofereixen les noves tecnologies per impulsar una mobilitat de present i de futur cada cop més segura, sostenible, àgil i accessible.

La mobilitat és un dret fonamental de les persones i al RACC, amb una voluntat de millora constant i amb el desig d'anticipar-nos a les necessitats dels usuaris, continuem treballant perquè aquest dret sigui una realitat i no una simple declaració d'intencions.



Josep Mateu
President del RACC

Comissió de Mobilitat

Josep Mateu
President del RACC

Germán Ramón-Cortés
Junta Directiva

Marta Domènech
Junta Directiva

Genís Roca
Junta Directiva

Juan Torras
Junta Directiva

Xavier Pérez
Director General

Antoni Gil
Assessor extern

Cristian Bardají
Director de l'Àrea de Mobilitat

Josep Maria Miret
Director de Comunicació Corporativa

Blanca Ramos
Secretària de la Comissió



Nous àmbits d'anàlisi de la mobilitat

L'experiència de l'Àrea de Mobilitat del RACC en l'anàlisi i la interpretació de l'evolució de la mobilitat ha pres especial rellevància el 2025. L'exercici va estar marcat per la continuïtat de l'augment progressiu de l'ús del transport públic, l'estancament en el descens de les xifres de sinistralitat o l'encara lenta renovació del parc automobilístic, entre altres tendències. En aquest context, convé destacar novetats normatives d'importància especial, com ara l'aprovació de la nova llei de mobilitat sostenible espanyola, la presentació del "paquet d'automoció" de la Comissió Europea o, en l'àmbit municipal, l'entrada en vigor de la nova Ordenança de circulació de Vehicles de Mobilitat Personal (VMP)

a la ciutat de Barcelona, completada el gener del 2026 amb una nova regulació estatal.

El Club va analitzar aquestes novetats des de diverses perspectives, mentre va aprofundir en la seva visió transversal de la mobilitat mitjançant dues línies d'actuació complementàries. D'una banda, la continuïtat dels estudis propis que fa regularment i que permeten una anàlisi històrica d'indicadors; d'altra banda, el desenvolupament d'investigacions sobre nous temes vinculats a la mobilitat quotidiana. En els capítols següents es detalla l'acció de l'Àrea de Mobilitat del RACC, dividida en quatre grans àmbits: mobilitat sostenible, mobilitat segura, mobilitat del futur i l'activitat del Mobility Institute.

La novetat principal en **mobilitat sostenible** és el desenvolupament d'una investigació pionera sobre l'impacte de l'arribada dels fills en la mobilitat de les famílies, feta a Barcelona i Madrid en col·laboració amb Zurich Seguros. En paral·lel, es van dur a terme noves edicions dels baròmetres so-



bre mobilitat en bicicleta i VMP a Barcelona i els seus accessos, seguint una metodologia d'anàlisi que el 2025 es va aplicar per primera vegada a Lleida. A més, el RACC va continuar comunicant els resultats de les proves de Green NCAP sobre l'impacte ambiental dels vehicles i va mantenir una relació intensa amb administracions, companyies i professionals del sector de la mobilitat. D'aquesta manera, va reforçar un any més el seu posicionament com una de les entitats amb més reconeixement al món de la mobilitat a escala europea.

En l'àmbit de la **seguretat viària**, el Club va continuar centrant els seus esforços en l'anàlisi de les dades de sinistralitat viària i l'evolució del risc d'accidentalitat a les carreteres, a partir de la publicació regular d'informes especialitzats i de les noves edicions de l'estudi iRAP a Catalunya, Espanya i, per primera vegada, a la demarcació de Tarragona. A més, el Club va presentar una anàlisi monogràfica de la situació a l'AP-7 i una auditoria de la qualitat de les principals àrees de servei de Cata-

lunya. També va continuar desenvolupant els seus programes d'educació viària "Mou-te bé!" i "Joves i Mobilitat", amb activitats de formació i conscienciació per a escolars i adolescents.

L'apartat de **mobilitat del futur** posa el focus en la participació del RACC als principals fòrums de debat sobre les tendències que marcaran l'evolució de la mobilitat i el seu impacte socioeconòmic durant els propers anys. Entre altres esdeveniments, destaca la implicació del Club en el Tomorrow.Mobility World Congress de Barcelona, mitjançant l'organització de jornades i taules rodones pròpies, o la participació dels tècnics de l'Àrea de Mobilitat en altres trobades efectuades en el marc d'aquest saló de referència global.

El Club també contribueix al seguiment i el desenvolupament dels pròxims reptes del sector mitjançant la seva participació en projectes europeus d'innovació. L'any 2025 destaca el tancament dels projectes Hi-Drive i #IN2CCAM, i la continuïtat de PIONEERS Ports i SCALE. Aquestes iniciatives exemplifiquen la importància de la cooperació i el treball col·laboratiu per avançar conjuntament cap a la meta compartida d'una mobilitat més sostenible, segura i accessible per a tothom.

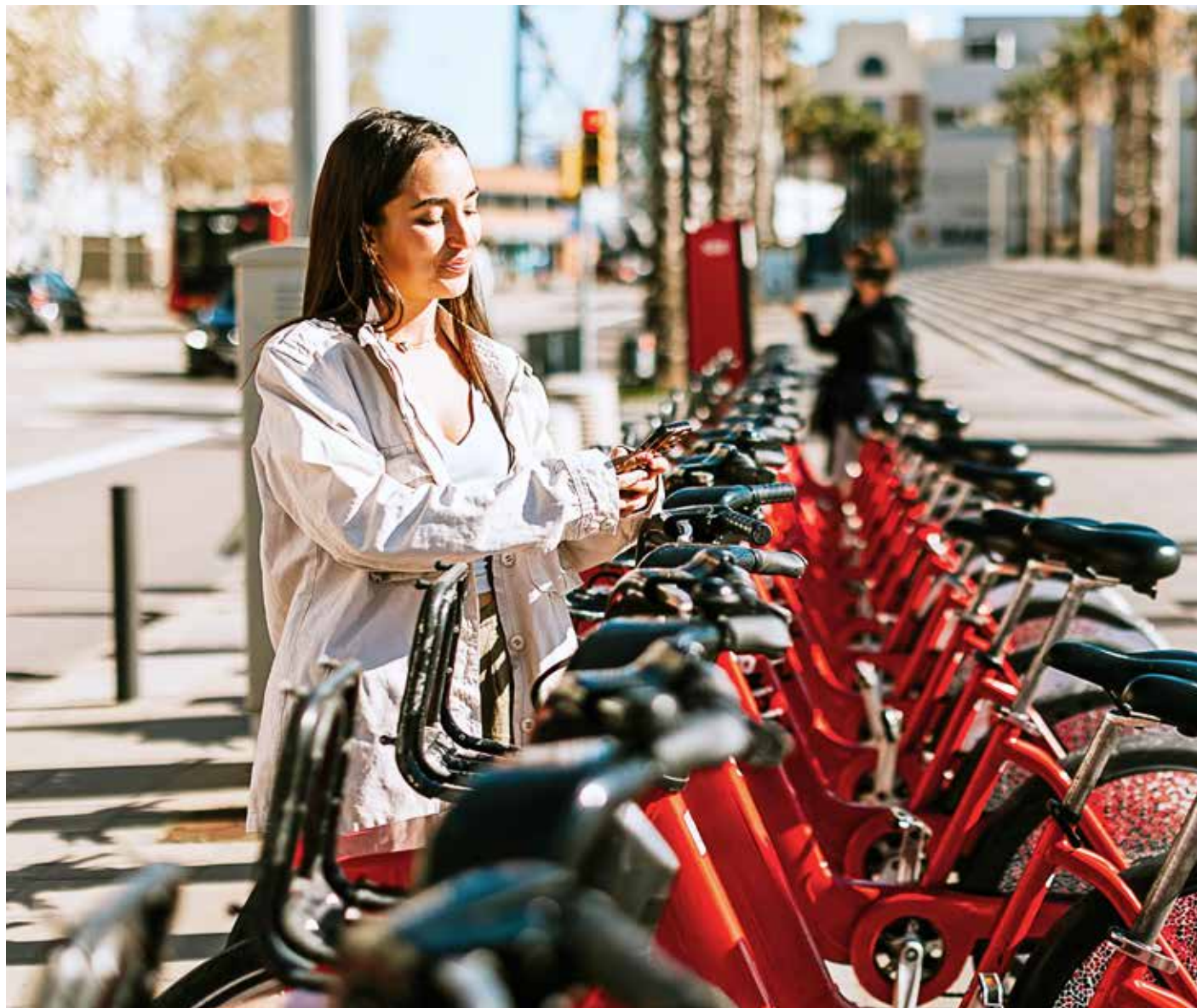
L'últim capítol està dedicat a l'activitat del **Mobility Institute**, la plataforma de generació i intercanvi de coneixement desenvolupada pel RACC i Deloitte, amb més de 50 entitats associades. En la seva vocació d'anàlisi de l'evolució de la mobilitat, destaquen les noves trobades del cicle Mobility Institute Talks i els diversos informes monogràfics compartits al llarg de l'any, amb el llançament de la nova publicació Consumer Facts. A més, el Mobility Institute va continuar desenvolupant el baròmetre de mesurament continu sobre les tendències de mobilitat a Barcelona i Madrid, així com els serveis tècnics personalitzats de recerca i formació.

01.

Mobilitat sostenible

El 2025, el RACC va aprofundir en l'anàlisi de la mobilitat urbana des d'enfocaments molt diversos, posant sempre l'usuari al centre del debat. Van destacar els baròmetres sobre l'ús de la bicicleta i els vehicles de mobilitat personal (VMP) a Barcelona i els seus accessos, i el primer baròmetre de bicicletes i VMP a la ciutat de Lleida. El Club també va impulsar una recerca innovadora sobre com el naixement dels fills afecta la mobilitat de les famílies. A més, va mantenir la seva vocació històrica de diàleg i col·laboració amb organismes públics, entitats privades i professionals de referència.





Baròmetres RACC a Barcelona i Lleida

Evolució de la mobilitat urbana en bicicleta i VMP

Una de les tendències principals de la mobilitat urbana durant l'última dècada ha estat l'auge de la micromobilitat com a opció quotidiana de desplaçament entre segments de població cada vegada més nombrosos i diversos. La generalització de l'ús de bicicletes en una ciutat com Barcelona es va iniciar fa més de 15 anys, impulsada en gran manera pel llançament del servei públic Bicing. La irrupció dels vehicles de mobilitat personal (VMP) —principalment, del patinet elèctric— és més re-



cent i està relacionada amb l'aparició al mercat de models cada vegada més assequibles i fàcils d'utilitzar.

El RACC va ser pioner en l'anàlisi de l'expansió d'aquests mitjans de transport i el seu impacte en la mobilitat urbana, mitjançant el llançament de baròmetres de mesurament continu de l'ús de la bicicleta i els VMP a la ciutat de Barcelona. Aquests informes han consolidat una metodo-

logia pròpia d'anàlisi, que combina la realització d'enquestes a usuaris amb observacions *in situ* dels seus hàbits en punts estratègics de la ciutat, a més de la recopilació de dades oficials d'ús i accidentalitat.

La continuïtat d'aquesta metodologia i d'uns mateixos paràmetres d'anàlisi any rere any permet disposar d'una base de dades històrica per analitzar, de manera objectiva i independent, l'evolució de l'ús d'aquests mitjans de transport durant els últims anys. Per exemple, la comparació entre tots els informes que s'han efectuat fins a la data (set edicions del baròmetre de bicicleta i cinc edicions del baròmetre de VMP) permet observar l'increment particular en l'etapa postpandèmia i la consolidació posterior del seu ús.

Aquesta evolució ha permès ampliar progressivament l'abast dels baròmetres a dos nivells: en el cas de Barcelona, mitjançant la inclusió en l'anàlisi de les vies d'accés a la ciutat, i, el 2025, mitjançant el primer baròmetre fora de la capital catalana, efectuat a la ciutat de Lleida. En tots els casos, els objectius són estudiar com aquests vehicles s'integren en el conjunt de la mobilitat urbana i proporcionar informació precisa a les autoritats per contribuir a fomentar-ne l'ús. Per fer-ho, totes les edicions del Baròmetre RACC integren recomanacions pràctiques a les administracions.

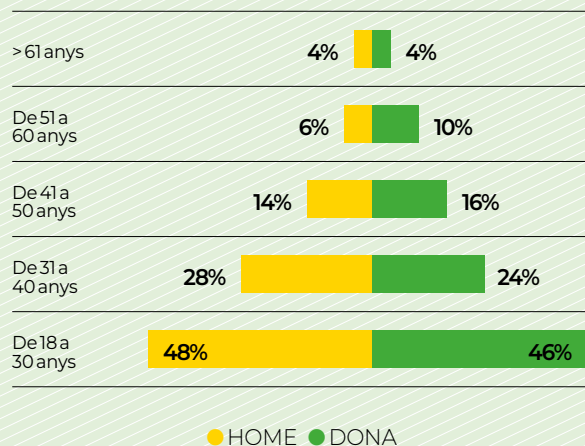
Estancament de l'ús de la bicicleta a Barcelona

L'estudi més veterà és el "**Baròmetre RACC de la mobilitat ciclista a Barcelona i els seus accessos**", que el 2025 va presentar la seva setena edició. La investigació va efectuar més de 40.000 mesures en 14 carrils bici representatius de la ciutat i els seus accessos en dies feiners, així com 800 enquestes a ciclistes i prop de 3.000 controls de velo-

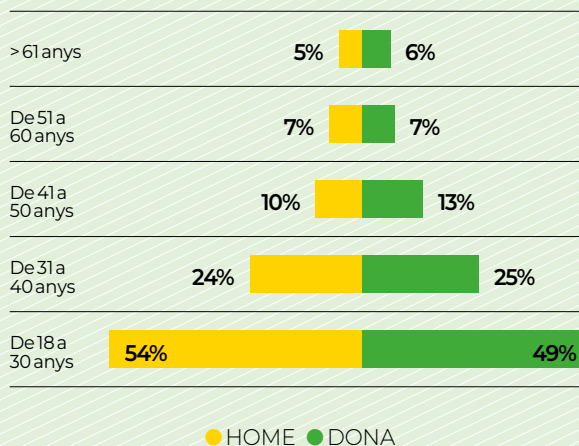
Perfil dels usuaris de bicicleta i VMP a Barcelona i accessos

Prop del 50% d'usuaris habituals de bicicleta i VMP estan en la franja de 18 a 30 anys, amb un percentatge lleugerament més alt en el cas dels VMP. Per gènere, destaca un ús més elevat de la bicicleta en dones de 41 a 60 anys. La valoració dels punts forts de cada mitjà de transport també és molt similar, tot i que els usuaris de VMP esmenten en un percentatge més alt la facilitat d'aparcament.

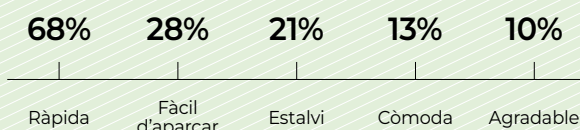
Com són els usuaris de bicicleta?



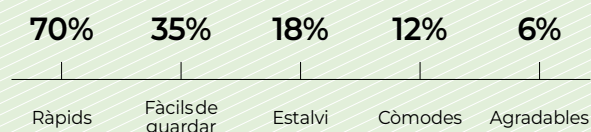
Com són els usuaris de VMP?



PUNTS FORTS DE LA BICICLETA



PUNTS FORTS DELS VMP



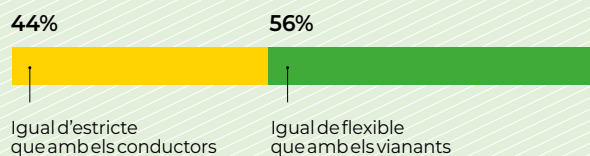
ciutat. La conclusió més rellevant és l'estancament de l'ús de la bicicleta a Barcelona i els seus accessos, amb una caiguda del 6% en els carrils estudiats respecte a l'edició anterior. La dada contrasta amb el creixement de més d'un 10% que van recollir els dos últims baròmetres.

El RACC interpreta aquesta tendència com l'exhauriment de les mesures adreçades a ampliar la xifra d'usuaris de la bicicleta com a mitjà de desplaçament habitual. Les polítiques actuals es

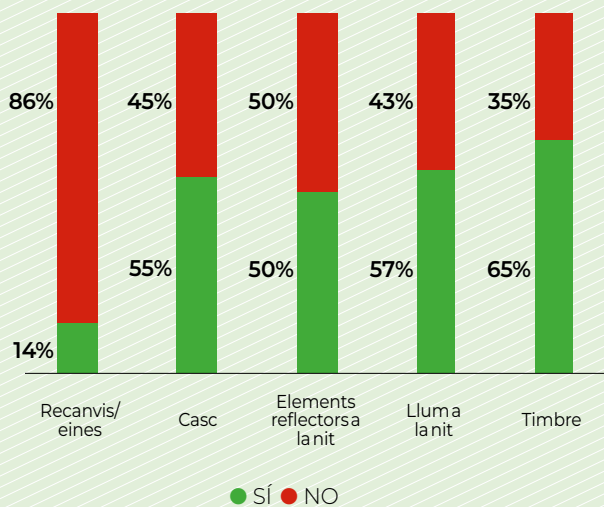
continuen centrant en l'expansió de la xarxa de carrils bici, la qual cosa ha fet que l'oferta superi la demanda real. Un exemple és el carril bici de la Via Augusta, analitzat per primera vegada en el baròmetre després de la reforma feta entre el 2022 i el 2023. Amb prou feines un 1,5% dels usuaris d'aquesta via són ciclistes, tot i que el carril representa un 21% de l'espai per a vehicles. En el conjunt de la xarxa analitzada, el 7% d'usuaris són ciclistes i els carrils segregats ocupen el 16% de l'espai de circulació.

A l'hora de sancionar...

Més de la meitat dels ciclistes creuen que se'ls hauria de considerar amb la mateixa flexibilitat que els vianants en el moment de posar multes.



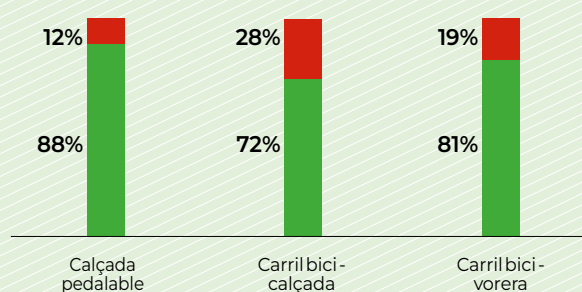
QUINS ELEMENTS DE SEGURETAT FAN SERVIR ELS CICLISTES URBANS?



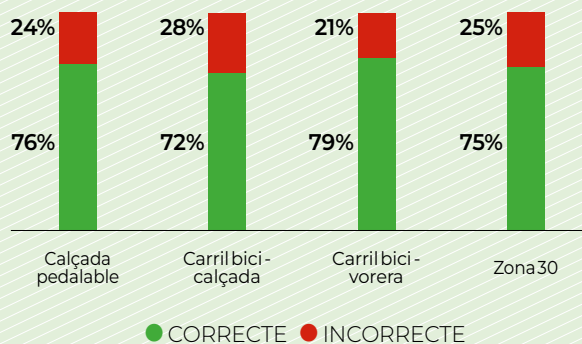
Hàbits que cal corregir entre els usuaris de VMP

Quins hàbits negatius tenen els usuaris de VMP enquestats en el Baròmetre?

SALTAR-SE EL SEMÀFOR I CREUAR



NO RESPECTAR EL PAS DE VIANANTS



Les recomanacions de l'estudi apunten a consolidar la xarxa pedalable actual i millorar i completar la connectivitat entre els carrils bici ja existents. En aquest sentit, destaca que únicament un 13% dels usuaris enquestats consideren que poden fer tot el seu recorregut habitual utilitzant únicament la xarxa pedalable actual, amb carències de continuïtat especialment urgents en els trams d'accés a la ciutat. Una altra reclamació dels usuaris és la millora de l'oferta d'aparcament segur al carrer.

El compliment de la normativa, focus de l'anàlisi de l'ús de VMP

Per la seva banda, les conclusions principals de la cinquena edició del "Baròmetre RACC de la mobilitat en VMP a Barcelona i els seus accessos" es van centrar en el compliment de la normativa. L'any 2025 ha estat especialment rellevant en aquest aspecte, atesa l'entrada en vigor el mes febrer del 2025 de la nova Ordenança de circulació de VMP a la ciutat de Barcelona, que inclou l'obli-

gatorietat de l'ús del casc, la prohibició de la circulació per les voreres i la limitació de velocitat a 25 km/h, entre d'altres mesures.

Els resultats del baròmetre, elaborat a partir de 800 enquestes a usuaris i 4.330 observacions, presenten clarors i ombres en el compliment de la normativa municipal actual. Com a aspecte po-

sitiu, destaca que el 91% dels usuaris compleixen l'obligatorietat de l'ús del casc. A més, el 79% valora favorablement aquesta obligació i la considera necessària també per als ciclistes, per als quals l'ús del casc és només recomanable. Com a aspectes negatius, figuren la persistència de les infraccions de circulació que ja s'havien detectat en edicions anteriors de l'estudi i un desconeixement enca-



Els usuaris de bici i VMP de Lleida reclamen més infraestructura pedalable

El 2025, el RACC també va presentar la primera edició del **“Baròmetre de la mobilitat ciclista i de VMP a Lleida”**, un estudi pioner a la ciutat que va fer 480 enquestes a usuaris i prop de 1.400 observacions en 10 punts estratègics. Segons les últimes dades de La Paeria —Ajuntament de Lleida—, les bicicletes i els patinets representen un 2% de la quota modal de mobilitat a la ciutat (dades del 2021), tot i que l'objectiu del Pla de mobilitat urbana sostenible (PMUS) és assolir el 5% en l'horitzó 2030.

El baròmetre destaca l'elevada sensació de vulnerabilitat dels usuaris, amb una percepció d'inseguretat del 61% entre els ciclistes i del 54% entre els usuaris de VMP. Aquestes dades no difereixen en excés de les registrades en els baròmetres de Barcelona (53% en bicicleta i 55% en VMP). L'enquesta destaca també que el 80% dels usuaris de VMP i el 69% de bicicleta creuen que s'ha d'ampliar la xarxa pedalable. Actualment, Lleida disposa de 245 quilòmetres de xarxa pedalable, 71 dels quals corresponen a carrils bici.

ra elevat d'altres obligacions. Per exemple, recull que prop d'un 25% dels usuaris de VMP se salten els semàfors o no respecten els passos de vianants, una infracció que ha augmentat un 12% respecte al 2024. En coneixement de la normativa, un 93% d'usuaris desconeixen que l'any 2026 han de disposar d'una assegurança obligatòria i el 73%, que han de registrar el seu vehicle (les dues obligacions es recullen en la nova regulació d'àmbit estatal aprovada el juliol del 2025 i en vigor des del gener del 2026).

**UN 93%
D'USUARIS DE VMP
DESCONEIXEN QUE
L'ANY 2026 HAN DE
DISPOSAR D'UNA
ASSEGUANÇA
OBLIGATÒRIA I EL
73% QUE HAN DE
REGISTRAR EL SEU
VEHICLE**

Davant d'aquesta realitat, les dues recomanacions principals de l'estudi són la necessitat d'una difusió més gran de la normativa i l'impuls de la convivència entre diferents tipus d'usuaris de les vies, amb especial focus en la relació entre usuaris de VMP i vianants. Com en el cas de la bicicleta, el baròmetre mostra l'estabilització en el nombre d'usuaris dels carrils analitzats, amb una lleugera caiguda del 4% respecte a l'edició anterior. Tanmateix, convé matisar l'increment del nombre d'usuaris dels carrils d'accés a la ciutat.



Recomanacions RACC per promoure la mobilitat ciclista i en VMP

Els baròmetres inclouen sempre un apartat final de recomanacions a administracions públiques i altres entitats implicades per impulsar la mobilitat en bicicleta i VMP, a fi de garantir la seguretat dels usuaris. Es poden identificar una sèrie de línies d'acció comunes per als dos mitjans de desplaçament i per a les dues ciutats analitzades (Barcelona i Lleida).



Infraestructura pedalable amb visió urbana i interurbana

- Millora de les **connexions metropolitanas** de la xarxa pedalable (interurbanes en el cas de Lleida).
- Consolidació d'una **xarxa pedalable contínua i segura**, amb solucions i criteris estàndards.
- Instal·lació d'una **senyalització coherent i clara** que faciliti l'enteniment; en vies que passin d'un municipi a un altre. Es proposa l'ús de semàfors específics i de senyals reflectors o amb llum.
- **Homogeneïtzació de criteris normatius** per a VMP i bicicletes en espais compartits.

Millora de la infraestructura

- **Auditories de carrils bici** per detectar riscos i garantir un bon manteniment.
- **Millora de la qualitat de la xarxa actual**, a fi de resoldre punts negres en encreuaments, rotondes, girns en punts sense visió o amb girns de vehicles pesants, etc.
- **Actualització de la infraestructura:** renovant carrils bici obsolets, repintant o renovant la senyalització, millorant la delimitació de l'espai entre mitjans de transport, etc.
- Creació d'una **xarxa d'estacionaments segurs** en *hubs* de mobilitat i equipaments públics (en superfície i soterranis). També el foment d'iniciatives privades d'aparcament.
- A Lleida, destaca la recomanació d'estudiar la **viabilitat d'un servei de bicicleta pública**, amb opcions mecàniques i elèctriques.

Millora contínua del comportament dels usuaris

- Augment de la **publicitat i coneixement de les reformes normatives** per a usuaris de VMP (en vigor des del gener del 2026), respecte al registre de VMP i l'assegurança obligatòria.
- **Promoció de la formació** i d'un coneixement més gran de la normativa de circulació urbana.
- **Foment de la convivència** entre els usuaris de VMP i bicicleta amb la resta dels usuaris (en especial, vianants).
- Promoció del **manteniment de VMP i bicicletes**, mitjançant revisions periòdiques dels elements principals del vehicle. En el cas dels VMP, es recomana l'adquisició d'un equip de seguretat (casc, llums, timbre).
- Promoció d'**assegurances específiques per a usuaris de VMP** i cursos gratuïts per a usuaris sense permís de conducció.
- Estudi de l'**ampliació de l'ús obligatori del casc** per als col·lectius ciclistes més exposats (*delivery*, activitats econòmiques...).

Innovació i monitoratge

- Desplegament de **sensors i dades obertes** per monitorar els fluxos i la sinistralitat en temps real.
- Impuls d'**indicadors de qualitat de la xarxa pedalable** per orientar inversions (congestió, accidents, temps de recorregut).
- Realització d'**estudis periòdics de satisfacció** i hàbits d'ús vinculats a polítiques públiques.



La mobilitat quan arriba 1+ a la família (Barcelona i Madrid)

Tenir fills canvia la mobilitat de les famílies

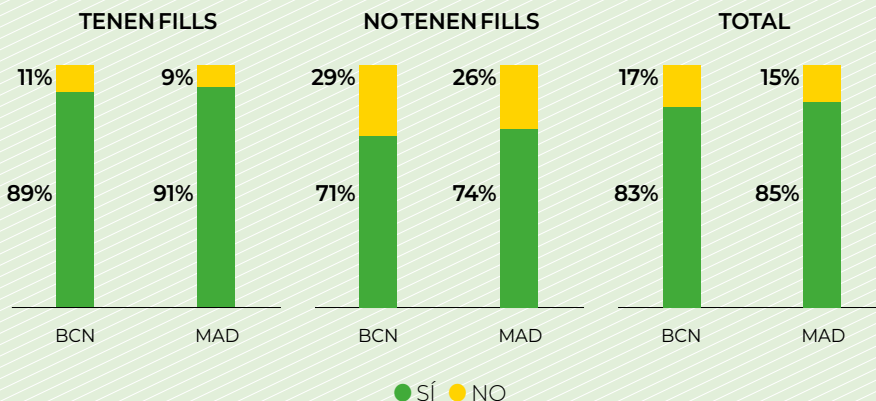
El RACC i Zurich Seguros col·laboren des de fa anys en l'anàlisi de la mobilitat des d'enfocaments nous, desenvolupant temàtiques alternatives que generen debat social. Així, han dut a terme estudis sobre la vinculació entre la pràctica esportiva i la qualitat de l'aire, la mobilitat i la pràctica del *running* des d'una perspectiva de gènere, o l'anàlisi dels efectes i l'acceptació de les zones de baixes emissions (ZBE). Aquestes investigacions s'han efectuat principalment a partir d'enquestes a la ciutadania, que han identificat aspectes de millora sobre els temes analitzats i han plantejat solucions a les entitats responsables.



PROP DEL **50%** DE FAMÍLIES CANVIEN ELS SEUS HÀBITS DE MOBILITAT AMB L'ARRIBADA DEL PRIMER FILL, AMB **DIFERÈNCIES SIGNIFICATIVES ENTRE MADRID I BARCELONA**

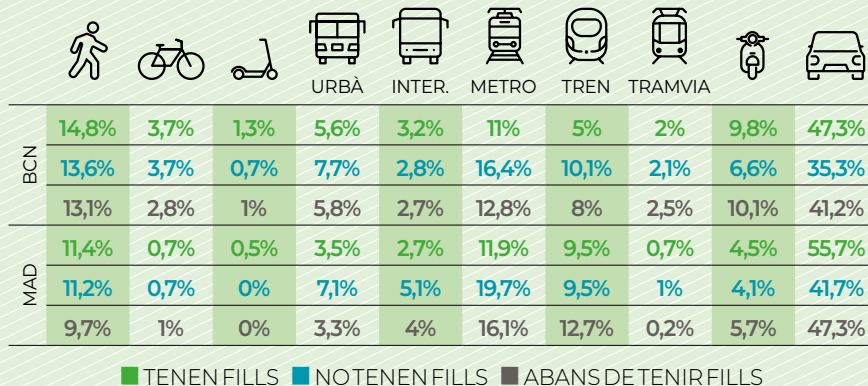
Disposició de vehicles a la unitat familiar

El 91% dels enquestats amb fills a Madrid i el 89% a Barcelona disposen de vehicle, uns percentatges més alts que en les famílies sense fills.

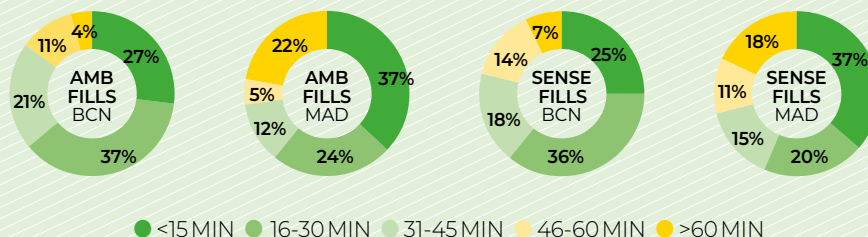


Mitjans habituals de desplaçament a la feina

Entre les persones enquestades amb fills, s'observa un increment més gran de l'ús dels mitjans actius a Barcelona que a Madrid, on augmenta més l'ús del cotxe.



DURADA DEL TRAJECTE A LA FEINA SIMILAR, AMB FILLS I SENSE FILLS



D'acord amb aquesta filosofia, el 2025, el RACC i Zurich Seguros van presentar l'estudi **"La mobilitat quan arriba 1+ a la família"**, que ha analitzat el comportament de les famílies de la demarcació de Barcelona i de la Comunitat de Madrid abans i després del naixement dels seus fills. Per fer-ho, s'han efectuat 2.000 enquestes a residents de 25 a 55 anys (1.000 en cada demarcació).

Més mobilitat activa i privada, menys transport públic

Les conclusions constaten que l'arribada del primer fill es tradueix en un augment tant dels mitjans actius com del vehicle privat, amb una dis-

minució del transport públic (prop del 50% de les famílies canvia els seus hàbits). A Madrid augmenta més significativament el cotxe per desplaçar-se a la feina (del 47,3% abans de tenir fills al 55,7%), davant d'un increment mínim a Barcelona. En canvi, a la capital catalana s'observen més percentatges de desplaçaments actius (un 19,8% respecte al 12,5% a Madrid, amb increments de 2,9 i 1,8 punts, respectivament).

Per la seva part, l'ús del transport públic disminueix 9 punts a Madrid i 5 a Barcelona, amb una caiguda concentrada en el metro i el tren. La conclusió és que la responsabilitat familiar condiona el mitjà de desplaçament i el cotxe o els mitjans actius són més pràctics i flexibles.



Desplaçament als centres educatius

Juntament amb els hàbits de mobilitat dels pares després de tenir un fill, l'informe també analitza les rutines de desplaçament dels menors als centres educatius. En pri-

mer lloc, destaca que les famílies reconeixen majoritàriament que **la mobilitat és un factor decisiu per triar un centre educatiu**, ja que prioritzen l'accessibilitat a peu o en bicicleta.

En els desplaçaments al centre educatiu també s'observen diferències significatives: a Madrid, l'opció més utilitzada pels pares és el cotxe (50%), per davant dels recorreguts a peu (41%). A Barcelona s'intercanvien els percentatges i és majoritari el desplaçament a peu (53%) davant l'ús del cotxe (33%). A les dues ciutats, **l'ús del transport públic amb prou feines assoleix el 10%**. La raó principal que plantegen les famílies per justificar l'escàs ús de les opcions públiques és l'absència d'una bona combinació, la qual esmenten prop d'un 60%. Per darrere, destaca la lentitud (al voltant d'un 35% assegura que va més de pressa amb el cotxe) i, en menys percentatge, la incomoditat i la inseguretats.



Infraestructures pensades per a la mobilitat familiar

L'enquesta també planteja quines mesures s'haurien d'aplicar per millorar els desplaçaments amb fills. Les famílies de les dues ciutats comparteixen les mateixes reivindicacions prioritàries, tot i que amb diferències rellevants. Entre les actuacions que més demanen els usuaris enquestats destaquen:

- **Voreres més amples i més ben mantingudes**, una millora que esmenten un 57% de les famílies a Barcelona i un 40% a Madrid. En relació amb aquest punt, també destaca la petició d'eliminar els obstacles físics que dificulten els desplaçaments a peu, com ara esglaons, vorades altes o desnivells.
- **Millora de l'accessibilitat en transport públic**, mitjançant ascensors o rampes (esmentada per un 54% de les famílies a Barcelona i un 36% a Madrid). També es demanda més espai per als cotxets al transport públic.
- **Increment de les zones amb prioritat per als vianants**, com ara zones 30 o carrers pacificats (35% a Barcelona i 22% a Madrid), juntament amb carrils bici adequats per circular amb infants (22% a Barcelona i 14% a Madrid).
- **Incentius per adquirir vehicles sostenibles**, elèctrics o híbrids (32% a Barcelona i 24% a Madrid).



Dacia Spring,
model 100%
elèctric amb la
millor puntuació
el 2025.

**Programa europeu Green NCAP sobre
l'impacte ambiental dels vehicles**

Cinc estrelles Green NCAP per als vehicles 100% elèctrics

Mitjançant la seva implicació en la iniciativa Green NCAP, el RACC participa en l'avaluació periòdica de les emissions i l'eficiència energètica de turismes del mercat europeu. Aquestes proves examinen el rendiment en condicions reals de circulació, amb uns estàndards més estrictes que els exigits legalment. Amb això, Green NCAP pretén promoure la fabricació de vehicles menys contaminants, més eficients i que suposin un estalvi de combustible més gran. A més, les seves proves proporcionen informació independent i rigorosa als usuaris a l'hora de comprar un vehicle i incentivar els fabricants.

El RACC dona difusió anualment als resultats de les diferents onades de proves que Green NCAP duu a terme al llarg de l'any, que el 2025 van sumar 20 vehicles provats. Els cinc models amb la màxima puntuació de cinc estrelles van ser elèctrics purs: **Dacia Spring** (100% de puntuació mitjana), **Hyundai Inster** (96%), **Mini Cooper E** (97%), **Fiat 600e** (96%) i **Citroën ë-C3** (90%).

Informació sobre l'experiència personal de conducció

Els informes de Green NCAP també ofereixen informació útil als usuaris sobre l'experiència de conducció de cada model en diferents entorns. Per exemple, permeten comprovar l'eficiència

energètica d'un vehicle en circular per ciutat, carreteres rurals, autopista o en una combinació de les tres. A més, els vehicles s'avaluen segons el consum, tant en climes càlids com freds, una distinció important, ja que l'autonomia d'una bateria es pot reduir significativament en condicions de conducció hivernal.

Green NCAP és una iniciativa internacional impulsada per administracions públiques, universitats i clubs de mobilitat. Entre els participants hi ha el RACC, com a membre de la FIA, i fins a una vintena d'organitzacions i laboratoris independents de vuit països europeus. Green NCAP està emparat pel Programa Europeu d'Avaluació d'Automòbils Nous (Euro NCAP, per les sigles en anglès).

Segons premis LCA a l'impacte més baix en el cicle de vida

Green NCAP va lliurar el 2025 la segona edició dels seus premis Life Cycle Assessment (LCA), que reconeixen els models amb un impacte real més baix sobre el medi ambient al llarg del seu cicle de vida complet (eficiència a la carretera i costos ambientals de la seva fabricació, subministrament d'energia, manteniment i eliminació al final de la seva vida útil). Amb aquests criteris, atorga un reconeixement als vehicles que, a més de les

cinc estrelles, obtenen un millor acompliment en LCA (llindar de 100 g de CO₂-eq/km). Cinc dels **18 vehicles elèctrics** que es van provar el 2024 van complir aquest criteri (28% del total): **el BYD Dolphin, el Hyundai KONA, el Jeep Avenger, l'Opel Corsa i el Tesla Model 3**. Els resultats mostren que els vehicles petits i eficients amb bateries relativament compactes són els que ofereixen un millor rendiment en el cicle de vida complet.





Relació amb entitats i participació en fòrums del sector

Compromís en la millora de la mobilitat de les persones

Juntament amb la realització d'estudis i la participació en les principals entitats del sector, encapçalades per la Federació Internacional de l'Automòbil (FIA), el RACC també desenvolupa una intensa relació amb organismes públics i entitats privades vinculades a la mobilitat. El Club participa en nombroses trobades en les quals comparteix la seva experiència en l'anàlisi i la proposta de millores amb un enfocament centrat en els usuaris. A més, és proactiu en l'organització de debats amb professionals de diverses disciplines per reflexionar sobre el paper transversal de la mobilitat com a motor de desenvolupament socioeconòmic.



mic. Mitjançant aquestes accions, el RACC reafirma el seu compromís amb la col·laboració entre institucions, operadors i societat civil com a via imprescindible per impulsar solucions reals que millorin la mobilitat.

Col·laboracions amb entitats del sector

Una de les entitats amb les quals el RACC manté una relació de més llarg termini és la **Cambra de Comerç de Barcelona**, amb la qual el Club treba-

lla històricament per impulsar l'execució de les infraestructures de mobilitat pendents a Catalunya. El 2025, el RACC també va participar en el Programa Primer de suport a emprenedors i start-ups tecnològiques, impulsat per la Generalitat de Catalunya amb el cofinançament del Fons Social Europeu. En aquest programa, el Club imparteix un dels mòduls de formació del curs de mobilitat sostenible.

Al llarg de l'exercici, també es va donar continuïtat a la col·laboració amb **ASTAC Condal (Associació de Transportistes Agrupats Condal)**, en el desenvolupament d'un visor *online* amb informació sobre les zones de baixes emissions (ZBE), amb el suport del Departament de Territori de la Generalitat de Catalunya. Aquesta eina permet que els conductors professionals disposin d'informació actualitzada sobre les condicions i les característiques de les ZBE en cada municipi.

Entre les noves col·laboracions figuren la feina feta amb FCC Medi Ambient i l'Ajuntament de Sant Cugat (Barcelona) en la realització d'informes tècnics. **FCC Medi Ambient** va encarregar al RACC l'elaboració d'un estudi sobre com havien afectat en el seu servei de recollida de residus urbans les actuacions que s'havien fet a l'espai públic de Barcelona (per exemple, les mesures de pacificació en determinades vies). Per la seva banda, l'estudi amb l'**Ajuntament de Sant Cugat** es va centrar a analitzar el projecte de conversió en zona de viants de la de l'àrea de Quatre Cantons de la ciutat, que preveu el Pla de mobilitat urbana (PMU). El RACC va demostrar la viabilitat de la proposta i va plantejar una sèrie de mesures per implementar-la amb èxit.

Entre les visites i les reunions mantingudes per representants del RACC al llarg de l'any, destaca el diàleg amb empreses operadores de transport públic, atès el creixement constant d'aquesta op-

ció entre la ciutadania i el seu impacte en la resta dels usuaris de les infraestructures de mobilitat. Una delegació del RACC encapçalada pel seu President, Josep Mateu, i el seu Director General, Xavier Pérez, va visitar l'ampliació de la línia T4 del **Tramvia de Barcelona**, entre les estacions de Glòries i Verdaguer. Aquest tram forma part de la primera fase del projecte de connexió de les dues xarxes de tramvia a la ciutat (Trambaix i Trambesòs) per l'avinguda Diagonal.

El 2025, Josep Mateu i Xavier Pérez també van participar en reunions de treball amb les direccions de **Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)** i **Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)**. La trobada amb el conseller delegat

de TMB, Xavier Flores, va permetre conèixer de primera mà el model de gestió dels serveis d'autobús i metro de Barcelona i la seva àrea metropolitana, en un any rècord en nombre de viatges anuals. El President i el Director General del RACC també van visitar els centres de control de Metro a l'estació de la Sagrera i d'autobús en el Triangle Ferroviari.

Per la seva part, la trobada amb FGC va permetre debatre amb el seu president, Carles Ruiz, i la seva directora general, Alicia Valle, sobre el present i el futur del transport públic a Catalunya, així com explorar sinergies per promoure conjuntament una mobilitat més intermodal, eficient i sostenible per a tota la societat.

Participació en jornades de mobilitat sostenible

Una altra via d'implicació en la promoció d'un model de mobilitat més sostenible és la participació en jornades especialitzades, organitzades per entitats diverses. Entre les nombroses intervencions dels professionals del RACC en aquests fòrums, cal destacar la participació del President del Club, Josep Mateu, en un diàleg amb la tinenta d'alcalde de l'Ajuntament de Barcelona, Laia Bonet, en el marc del **cicle "Fer metròpoli" de Foment del Treball**. En la seva intervenció, Josep Mateu va destacar la gran diferència entre l'eficiència del transport públic a la ciutat i la seva deficiència a l'àrea metropolitana. En aquest sentit, va reclamar més coordinació en les obres, més diàleg entre administracions i la prioritització d'inversions en transport públic.

Josep Mateu també va representar el RACC en la tercera edició del **fòrum BCN! Desperta, de**

Crònica Global. En aquesta ocasió, va compartir reflexions amb Josep Maria Martí, president de Moventia, sobre la necessitat de reforçar el transport col·lectiu per carretera com a alternativa al servei actual de Rodalies, per reduir la congestió als accessos a Barcelona.



Debats de mobilitat amb professionals de referència

El 2025, la seu del RACC va tornar a acollir la visita de professionals de referència en diversos sectors per debatre, juntament amb el President del Club, Josep Mateu, l'impacte de la mobilitat en els seus àmbits d'actuació respectius.



EL COMPROMÍS DE BARCELONA I MADRID AMB EL TRANSPORT PÚBLIC ZERO EMISSIONS. Trobada amb **Xavier Flores**, conseller delegat de TMB (Transports Metropolitans de Barcelona), i **Alfonso Sánchez**, director gerent d'EMT (Empresa Municipal de Transports de Madrid), per debatre sobre els reptes del transport públic davant la tendència de reducció del protagonisme del vehicle privat.

LA VISIÓ DE LA DGT I EL SCT PER REDUIR ELS ACCIDENTS. Reunió amb **Pere Navarro**, director de la Direcció General de Trànsit (DGT), i **Ramon Lamiel**, director del Servei Català de Trànsit (SCT), sobre les polítiques respectives per millorar la seguretat viària. Es van abordar aspectes com la reducció de les distraccions, la situació del consum d'alcohol i drogues o les accions de formació.



EL TREN, PEÇA CLAU PER A LA MOBILITAT METROPOLITANA.

Carles Ruiz Novella, president de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), i **Josep Enric Garcia Alemany**, director de Renfe Rodalies, van reflexionar sobre el paper del transport ferroviari en la mobilitat i les nombroses inversions en desenvolupament a Catalunya (Pla de Rodalies, tren a l'aeroport, connexió de l'L8 de FGC, noves estacions de la Sagrera o Sants, etc.).

02.

Mobilitat segura

Davant de la necessitat d'accelerar la reducció de la sinistralitat viària a les carreteres, el 2025 el RACC va intensificar l'anàlisi de l'evolució de l'accidentalitat. Com a novetats, destaca una edició especial de l'estudi del risc de la xarxa viària centrat en la demarcació de Tarragona; un informe de la situació a l'AP-7, una de les vies més conflictives de la xarxa catalana, i un informe sobre la qualitat d'àrees de servei de Catalunya. A més, va convocar una nova edició del concurs "Joves i Conducció" i va donar continuïtat al programa de formació per a escolars "Mou-te bé".



E-15 AP-7
Barcelona
Tarragona-València
Lleida-Zaragoza

500 m
B-3
E-9 C
Barce
Tunel V
Men

Balanços RACC d'accidentalitat de trànsit

La reducció dels accidents continua estancada

El RACC va mantenir la seva tasca de monitoratge continu de l'accidentalitat de trànsit a Espanya, Catalunya i la ciutat de Barcelona, a partir de l'elaboració de diversos informes al llarg de l'any (Setmana Santa, estiu i tancament). Els balanços del 2025 confirmen la tendència de l'última dècada: l'estancament en la xifra de morts des del 2013, amb lleus oscil·lacions anuals i frenant el ritme de descens continuat dels primers anys de segle.

Segona millor dada històrica a Espanya

El 2025 es van registrar a Espanya 1.119 morts a la carretera (un 3% menys que el 2024) i el segon millor registre històric, només per darrere del 2019. Malgrat aquesta reducció, l'estancament dels últims anys manté Espanya **molt lluny de l'objectiu de 551 morts per al 2030 marcat per la UE**. En el tancament d'any destaca la concentració de víctimes en vies convencionals (73% del total) i, de nou, l'elevada sinistralitat amb motocicleta. Com a dada positiva, el descens per tercer any consecutiu de la xifra de vianants morts.

Les dades de Catalunya recullen 144 morts a la carretera, un 5,9% més que el 2024. Aquesta xifra trenca la tendència negativa dels últims anys, que apropava lentament a l'objectiu català per al 2030 (87 víctimes



mortals). Malgrat això, i a diferència de les dades estatals, destaca que la xifra del 2025 és un 17,7% inferior a la del 2019. Per la seva banda, els 11 morts a la ciutat de Barcelona repeteixen la dada del 2024 i, amb això, l'indicador més baix en tres dècades.

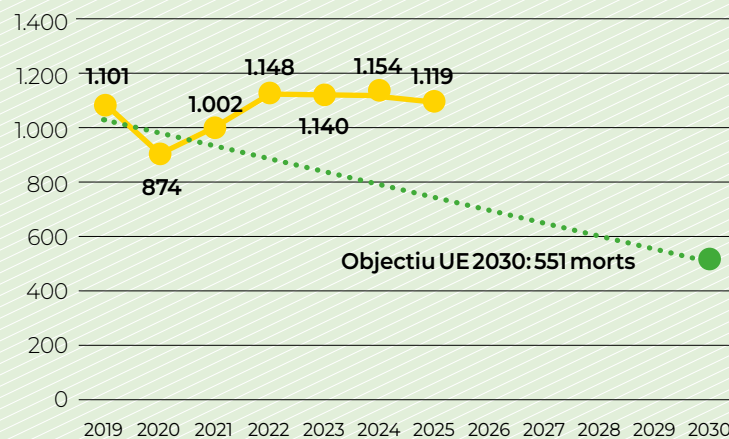
Necessitat de nous esforços

Les conclusions de l'informe anual presenten el mateix missatge dels últims anys: «Es necessiten nous esforços per revertir la situació actual i recuperar els descensos notables d'altres èpoques». El RACC va insistir a actuar decididament sobre els col·lectius més vulnerables —principalment, els motoristes— i reforçar la conscienciació sobre l'ús d'accessoris de seguretat i la lluita contra les distraccions.



Evolució del nombre de morts a la carretera a Espanya 2019-2025 (24 hores)

Les 1.119 víctimes mortals a la carretera registrades el 2025 a Espanya suposen la segona xifra més baixa de la sèrie històrica, només superada per les dades del 2019. Aquesta estadística no té en compte els resultats dels anys 2020 i 2021, condicionats per la pandèmia.



FONT: ELABORACIÓ PRÒPIA AMB DADES DE LA DGT.

Participació en la 4a Conferència Ministerial Mundial sobre Seguretat Viària

El RACC va reforçar el seu compromís en favor de carreteres més segures mitjançant la seva participació en la 4a Conferència Ministerial Global sobre Seguretat Viària, celebrada a Marràqueix (Marroc) el febrer del 2025. La conferència va reunir 2.500 líders i experts de 193 països per revisar els avenços del pla per al Decenni d'Acció per a la Seguretat Viària 2021-2030. En la trobada, el RACC va defensar un compromís i una implicació més grans del sector privat en la reducció de la sinistralitat viària. La seva presència també va permetre reforçar els vincles del Club amb els principals actors internacionals en seguretat viària.





Estudi iRAP de risc de la xarxa viària

Evolució del risc a les carreteres catalanes i de l'Estat

El 2025, el RACC va presentar els resultats de les noves edicions de l'estudi iRAP a les xarxes viàries de Catalunya i Espanya, que el Club desenvolupa des de fa més de dues dècades. L'informe analitza el risc a les carreteres a partir de la metodologia internacional iRAP (coneguda anteriorment com a EuroRAP), que compara el nombre d'accidents greus i mortals dels últims tres anys en un tram específic de carretera amb el volum de vehicles que hi circulen (intensitat mitjana diària de trànsit, IMD). Els resultats s'expressen en un mapa de risc, amb les vies classificades per colors. El 2025, juntament amb l'auditoria de les xarxes de Catalunya i Espanya, també s'ha presentat una anàlisi específica dels resultats a la demarcació de Tarragona.



HI HA UN
47%
D'ACCIDENTS
MORTALS
O GREUS
AMB MOTOS
IMPLICADES
A CATALUNYA
EL 2025, TOT I
QUE NOMÉS
REPRESENTEN
EL 3,2% DE LA
MOBILITAT

Resultats principals de l'anàlisi del risc de la xarxa de carreteres catalanes

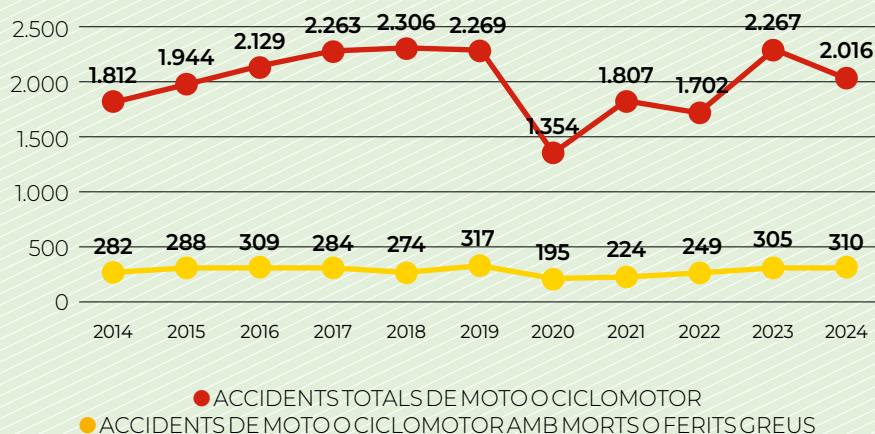
Lleu increment de l'índex de risc

La mitjana d'accidents greus o mortals i la mobilitat general han augmentat en un percentatge molt similar a Catalunya en el trienni analitzat per l'última edició de l'informe iRAP (2022-2024), per la qual cosa l'índex de risc s'ha incrementat únicament en un 0,44%. Aquesta evolució contrasta amb l'augment important registrat en el trienni anterior, que va assolir el 5,7%.

	2021-2023	Diferència	2022-2024
Mitjana d'accidents amb morts i ferits greus	584	4,97%	613
Mobilitat (vehicles * km)	32,1	4,50%	33,7
Índex de risc	18,1	0,44%	18,2

Augment de la sinistralitat amb motocicleta i ciclomotor

Segons les dades recollides per l'iRAP, els anys 2023 i 2024 van ser especialment crítics en la sinistralitat de motos i ciclomotors. Com mostra el gràfic, van suposar la tornada a les dades de sinistralitat prèvies a la pandèmia, amb el 2024 com el segon any amb més nombre d'accidents mortals i greus amb implicació d'aquests vehicles de l'última dècada.



Catalunya: alerta per la sinistralitat sobre dues rodes

El desembre del 2025, el Club va presentar els resultats de la 24a edició del mapa de risc de la xarxa catalana, corresponent al trienni 2022-2024. L'estudi va analitzar **més de 6.300 quilòmetres de carreteres interurbanes**, que concentren el 93% de la mobilitat del territori i el 79% dels accidents amb ferits greus i víctimes mortals. El risc de tenir un accident greu i mortal en el trienni analitzat ha augmentat únicament un 0,44% respecte al període anterior, a conseqüència d'un increment del 4,97% dels accidents greus i mortals davant l'augment del 4,50% de la mobilitat global a la carretera. Amb això, el valor global de risc es manté en nivells baixos.

La nova edició d'iRAP a les carreteres catalanes posa especial èmfasi en un nou increment de la presència de motoristes en els accidents mortals i amb ferits greus: en el 47% dels accidents de trànsit d'aquesta mena s'ha vist involucrada una moto o ciclomotor, tot i que aquests vehicles amb

prou feines representen un 3,2% de la mobilitat global a la carretera a Catalunya. En els resultats del conjunt de la xarxa destaca que **els quilòmetres de risc «alt» i «molt alt» representen el 26%** (dos punts per sobre de l'edició anterior) i que les carreteres convencionals (un carril per sentit) acumulen la totalitat de trams amb un índex de risc «molt alt», «alt» i «mitjà». La carretera amb més risc és la T-314 (entre Cambrils i Reus), que supera la BP-1417 (Arrabassada).

Espanya: concentració del risc en pocs trams

El gener del 2025, el RACC va presentar la 21a edició del **mapa de risc de la Xarxa de Carreteres de l'Estat (RCE)**, corresponent, en aquest cas, al trienni 2021-2023. En aquesta edició de l'informe es van revisar els criteris de tramificació, la qual cosa va suposar un increment molt considerable del nombre de trams analitzats (de 1.395 a 3.526), i els resultats no són directament comparables amb edicions anteriors de l'estudi.



Les seves conclusions mostren una concentració del risc en poques vies: **el 52% dels quilòmetres de risc “elevat” o molt elevat” se situen únicament en 13 carreteres de la RCE**, totes convencionals. Encapçala la llista l’N-420 (de Tarragona a Còrdova), seguida de l’N-630 (Ruta de la Plata) i l’N-260 (Eix Pirinenc). L’evolució de les xifres de sinistralitat en el conjunt de la xarxa espanyola demostra la dificultat d’aconseguir l’objectiu de reducció europeu.

Les més de dues dècades d’experiència en la inspecció de carreteres permet que el RACC tingui

un històric de gran rellevància per analitzar les tendències de sinistralitat. Els resultats de l’iRAP han de ser una referència a l’hora de determinar les polítiques prioritàries en seguretat viària. Per exemple, l’elevada accidentalitat de motos i ciclomotors a Catalunya indica la necessitat d’incrementar les accions de conscienciació i prevenció sobre aquest col·lectiu de conductors, mentre que la concentració d’accidents en determinades vies espanyoles convida a una anàlisi específica de la situació en aquestes carreteres per invertir en la correcció.



Edició especial d’iRAP a les carreteres de Tarragona

El RACC també va presentar el 2025 una edició especial de l’estudi iRAP centrat en les carreteres de Tarragona (trienni 2021-2023). Els resultats recullen **un augment del 7,4% dels accidents greus i mortals** en aquesta demarcació i un increment de la mobilitat global del 8,9%, la qual cosa es tradueix en un descens de l’índex de risc d’accidentalitat de l’1,4%. El tram amb més risc d’accident de la demarcació és la T-314 entre Cambrils i

Reus, tot i que l’informe també destaca l’elevada conflictivitat de l’AP-7, amb tres trams entre els deu amb més sinistralitat de vehicles pesants (més informació a la pàgina següent). Com passa en el conjunt de la xarxa catalana, els resultats de Tarragona també recullen l’elevada accidentalitat de motos i ciclomotors, involucrats en el 32% dels accidents greus, tot i que només suposen el 3,7% de la mobilitat.

Anàlisi de l'evolució del trànsit i l'accidentalitat

AP-7, millor prevenir que curar

Juntament amb l'anàlisi anual del nivell de risc de la xarxa de carreteres catalanes i espanyoles mitjançant la metodologia iRAP, el RACC també desenvolupa una tasca de monitoratge de vies especialment conflictives per la seva intensitat de trànsit o sinistralitat elevada. Entre aquestes destaquen l'N-340 i l'AP-7, unes infraestructures estratègiques en el desenvolupament de l'activitat econòmica a Catalunya.

Increment de la congestió i de l'accidentalitat de camions

El 2025, el RACC va publicar un informe sobre la situació de l'AP-7, que va indicar que aquesta via està **al límit de la seva capacitat**. Aquesta conclusió parteix de la constatació de dos punts. Primer, l'increment del trànsit i la congestió, a conseqüència principalment de l'alliberament dels peatges el 2021 i l'augment de la mobilitat per la millora de l'economia. Aquesta conjuntura, combinada amb l'augment d'averies mecàniques per l'envelliment del parc, provoca que qualsevol incidència generi retencions importants.



En segon lloc, l'estudi alerta de **l'increment d'accidents amb la participació de camions**. L'última edició del mapa de risc d'iRAP situa el percentatge d'accidents mortals i greus amb implicació de camions en el 40%-60%, segons els trams. L'AP-7 suporta actualment una mitjana de **més de 20.000 camions al dia** en la majoria dels seus trams, un grau d'intensitat també agreujat per l'envelliment del parc i la falta de professionals del transport per carretera.

L'informe del Club inclou una sèrie de recomanacions per paliar aquesta situació, plantejades en diversos marcs temporals. A curt termini, proposa millorar tant la gestió de la via com la formació i informació als professionals del transport per



carretera. A mitjà termini, reclama al Ministeri de Transports del Govern d'Espanya l'execució de les obres promeses i no executades (construcció de nous enllaços i millora dels existents, ampliació de carrils, etc.).

Accions transversals a llarg termini

Finalment, en l'actuació a llarg termini, l'informe recomana una visió estratègica que integri inversions en rutes alternatives, potenciació del transport de mercaderies per tren i plantejament del pagament per ús per al transport de llarg recorregut.

Síntoma de la falta d'inversions a Catalunya

L'anàlisi de l'evolució de l'AP-7 detalla que els problemes de capacitat que afectaven tradicionalment el tram central de la via s'han estès a tot el seu recorregut. El RACC considera que aquesta situació és símptoma del retard en les inversions en mobilitat a Catalunya, perquè **l'AP-7 està absorbint el trànsit que no pot circular per altres carreteres o amb tren**. En aquest sentit, aquesta infraestructura és víctima de la falta de planificació i inversions, tant en la xarxa viària com ferroviària, així com d'un alliberament de peatges dut a terme sense un pla per preveure'n les conseqüències. Finalment, l'informe anticipa que, si no es duen a terme aquestes inversions, l'AP-7 es convertirà en una via constantment congestionada, amb l'impacte conseqüent en la qualitat de vida de les persones i la competitivitat econòmica.





Anàlisi de les àrees de servei a les autopistes de Catalunya

Més seguretat i vigilància a les àrees de servei

El 2025, el RACC va completar l'anàlisi de les infraestructures viàries amb l'elaboració d'un estudi sobre l'estat de quatre àrees de servei a les principals vies d'accés a Catalunya: Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona), l'Hospitalet de l'Infant (Tarragona), Garrigàs (Girona) i Alfés (Lleida). Les àrees de servei són instal·lacions clau per al descans i l'avitallament dels conductors que fan recorreguts llargs, de manera que l'estudi es va focalitzar a analitzar les condicions d'accés, els serveis disponibles i l'estat de les infraestructu-

res. Com és habitual, l'informe va combinar la inspecció *in situ* de les àrees analitzades amb una enquesta a usuaris.

Les seves conclusions assenyalen que les àrees de servei han modernitzat les seves instal·lacions per adaptar-se a les noves necessitats dels viatgers. Malgrat aquesta transformació progressiva, detecta diferències significatives entre les àrees analitzades, amb deficiències que poden comprometre la seguretat, l'accessibilitat i el descans dels viatgers. La valoració mitjana és de 6,3/10, amb la nota mitjana més elevada per a la senyalització de l'àrea a la carretera (7/10) i la pitjor puntuació per al trajecte entre l'aparcament i l'edifici (5/10).

Vigilància intel·ligent i continuïtat per als vianants

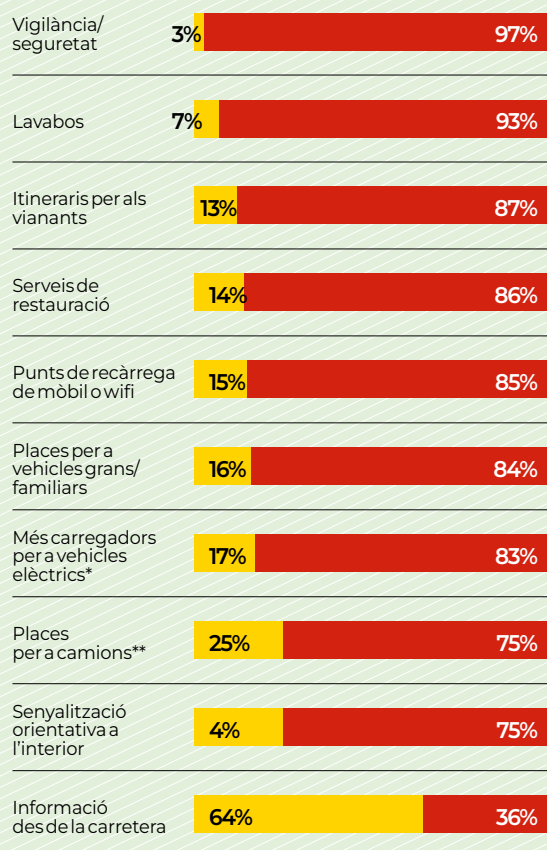
Com a solució als punts de millora identificats, el RACC advoca per intensificar la vigilància amb sistemes de càmeres intel·ligents que donin seguretat als usuaris que deixen pertinences als vehicles. Quant a la seguretat dels vianants, recomana millorar la continuïtat i el manteniment dels itineraris a peu entre les places d'aparcament i l'entrada dels edificis. En relació amb les places dels vehicles, assenjala que s'han de revisar les reservades per a camions, així com cre-

ar places específiques per a motos, furgonetes i caravanes. Com a recomanació final, esmenta la transformació progressiva de les àrees de servei amb la instal·lació de solucions de subministrament per a vehicles que funcionin amb energies alternatives.

NOTA MITJANA DE 6,3 SOBRE 10 PER A LES ÀREES ANALITZADES, AMB LA SENYALITZACIÓ COM L'ASPECTE MÉS BEN VALORAT

Demandes principals de millora per als usuaris

La reclamació principal dels usuaris de les àrees de servei és la millora de la vigilància i la seguretat, amb especial atenció als itineraris per als vianants. També demanen millorar els lavabos i els serveis de restauració, així com ampliar les dimensions de les places per a vehicles grans o familiars, o els punts de càrrega disponibles per a vehicles elèctrics.



● NO NECESSITA MILLORA ● NECESSITA MILLORA

* NOMÉS VEHICLES ENDOLLABLES ** NOMÉS CAMIONS/FURGONETES

Concurs “Joves i Mobilitat” (12-18 anys)

“Tots som vianants. Respectem-nos!”

Com a part dels seus programes educatius sobre mobilitat, el RACC convoca anualment el concurs “Joves i Mobilitat”, adreçat a estudiants d’entre 12 i 18 anys de centres de tot Catalunya. L’objectiu d’aquesta iniciativa, impulsada amb el Servei Català de Trànsit, és convidar els adolescents a reflexionar sobre la responsabilitat i els riscos relacionats amb diversos aspectes de la mobilitat quotidiana.

Iniciativa i creativitat dels estudiants

El concurs fomenta la iniciativa i la creativitat dels estudiants, que poden desenvolupar la seva visió sobre els temes proposats en formats com un anunci gràfic i un vídeo per a Instagram. La convocatòria també inclou reconeixements al millor projecte de millora de seguretat viària, a la millor classe i al millor docent.



El 2025 es va celebrar la 18a edició del concurs, desenvolupada amb el lema “Tots som vianants. Respectem-nos!”. En aquest cas, es va proposar als joves un debat sobre què implica ser vianant i la necessitat de desenvolupar un model de mobilitat segura i respectuosa amb tots els usuaris de l’espai públic. La convocatòria va assolir una **participació de prop de 1.300 alumnes** d’ESO, batxillerat i cicles formatius de grau mitjà de Catalunya, amb la presentació d’un total de 1.217 treballs (962 anuncis gràfics, 171 vídeos i 83 projectes de millora de seguretat viària).

Després de les xifres de l’última convocatòria, el nombre total de participants al llarg de les 18 edicions del concurs és de més de 25.300 adoles-



UN TOTAL DE
25.300
ESTUDIANTS
 HAN PARTICIPAT
 EN EL CONCURS
 EN LES
18 EDICIONS
CELEBRADES
FINS AL 2025

Generalitat de Catalunya, Abacus i PortAventura World. El lliurament de premis del concurs se celebra cada mes de juny en un acte multitudinari a la seu central del RACC.

cents de tot Catalunya, amb la presentació de més de 18.000 treballs relacionats amb la temàtica proposada cada any. El certamen té el suport del Departament d'Educació i Formació Professional de la Generalitat de Catalunya i la col·laboració de Ferrocarrils de la

Nova convocatòria: els riscos de les distraccions

A l'inici del curs escolar 2025-2026 es va llançar una nova convocatòria del concurs, dedicada a un dels principals factors d'accidentalitat en la mobilitat actual: les distraccions. **Amb el lema "Fem prou atenció?"**, aquesta nova temàtica posa el focus en una realitat molt pròxima al col·lectiu de joves: els riscos de la desconexió de l'entorn en els desplaçaments a causa de l'ús de l'*smartphone*, els auriculars o la falta d'atenció generalitzada. El repte és recuperar l'atenció plena per moure's de manera més conscient, connectant amb l'entorn i amb tot el que passa al seu voltant.

Programa “Mou-te bé!” (6-12 anys)

Formació en primera persona

La proposta de formació en mobilitat segura i sostenible del RACC també integra el programa “Mou-te bé!”, amb activitats especialment dissenyades per a infants de 6 a 12 anys. El programa consta de dues propostes: l'activitat presencial “**Mou-te bé! On Tour**” i la plataforma interactiva “**Mou-te bé! Play & Learn**”, que comparteixen l'objectiu de traslladar als usuaris del present i del futur una sèrie de bons hàbits en els seus desplaçaments quotidians. Aquest programa es caracteritza per adreçar-se als infants en un format proper i actual, amb continguts que s'actualitzen regularment i la possibilitat que se sentin protagonistes de la formació.

Joc interactiu per aprendre a distància

“Mou-te bé! Play & Learn” és un joc interactiu gratuït, dissenyat principalment com a eina perquè els educadors ensenyin educació viària a les aules i vinculat al desenvolupament curricular d'edu-



cació primària. Tanmateix, la facilitat d'ús i els elements interactius també permeten que es pugui fer servir lliurement en l'entorn familiar o en jornades presencials amb demostracions de la plataforma. Les activitats van acompanyades de guies didàctiques per a docents i famílies, amb l'objectiu d'orientar-los en el seu ús i proposar-los accions alternatives.

El 2025, “Mou-te bé! Play & Learn” va estar present en una nova edició de la **Mobilona – Diada de l'Educació Viària de Badalona** (Barcelona), amb la participació de 250 alumnes de 3r de primària de diferents escoles de la localitat. En el



conjunt d'entorns d'ús de la plataforma (escolar, familiar i presencial) s'han dut a terme més de 238.700 exercicis *on-line* en els últims cinc anys.

Joc de rols en una zona 30 tancada

Per la seva part, l'activitat presencial "Mou-te bé! On Tour" s'ha integrat el 2025 en activitats vinculades a la mobilitat de diverses localitats catalanes: la **Setmana de la Mobilitat Sostenible de Lloret de Mar (Girona)** i **Sant Pere de Riudebitlles (Barcelona)**, així com la **Festa de la Bicicleta de Bar-**

celona i una **jornada celebrada a Salou (Tarragona)**, en el marc de la celebració de la 60a edició del RallyRACC Catalunya-Costa Daurada. En total, les activitats que s'han fet presencialment el 2025 van arribar a 1.050 infants.

"Mou-te bé! On Tour" consisteix en un joc de rols en un circuit que simula una zona 30 urbana, en què els usuaris es desplacen en diferents vehicles (bicicleta, patinet...) o com a vianants. Abans de l'activitat pràctica, les persones que hi participen reben una breu formació teòrica sobre les normes bàsiques de circulació i convivència, impartida per educadors del RACC.

03.

Mobilitat del futur

Juntament amb l'anàlisi de la mobilitat en el seu entorn més proper, el RACC desenvolupa una activitat contínua d'intercanvi del coneixement que es vehicula principalment mitjançant dues línies de treball: la participació del Club en fòrums de debat de la mobilitat i, d'altra banda, la seva implicació en projectes internacionals d'innovació. A més de la consolidació del seu prestigi en l'ecosistema europeu de la mobilitat, aquesta línia de treball també permet una actualització constant de coneixements, que el RACC aplica posteriorment a projectes propis.



Participació en fòrums de debat internacionals

Innovació i cooperació, motors de transformació del sector

Com a part del seu compromís històric amb la innovació i l'intercanvi de coneixement, el RACC desenvolupa al llarg de l'any una intensa participació en tota mena d'esdeveniments i fòrums sobre la mobilitat a Espanya. El Club és també proactiu en l'**organització de jornades professionals** i trobades pròpies, emmarcades principalment en l'activitat del Mobility Institute, la plataforma especialitzada impulsada pel RACC i Deloitte (vegeu el capítol següent).

En totes aquestes trobades, el Club comparteix la seva experiència i el seu coneixement tècnic en dos àmbits d'especialització principals: d'una banda, la capacitat de **recopilar i interpretar els hàbits i les necessitats dels usuaris** de la mobilitat i, d'altra banda, el **desenvolupament d'accions de comunicació i sensibilització** adreçades directament a la ciutadania. Els esdeveniments amb presència del Club tenen en comú la seva repercussió internacional, amb la intervenció de ponents i visitants de tot el món, i la voluntat d'abordar la mobilitat des d'una visió transversal i col·laborativa, a partir de la implicació de companyies i professionals d'especialitats molt diversos.



Per ordre cronològic, durant el 2025 destaca la participació del RACC en l'ITS European Congress, organitzat per ERTICO a Sevilla, i el Tomorrow.Mobility World Congress a Barcelona. A més, una delegació del Club va visitar el Mobile World Congress a Barcelona, el congrés tecnològic a escala mundial més gran i influent.

ITS European Congress 2025 (ERTICO): l'usuari, al centre

L'ITS European Congress, celebrat del 19 al 21 de maig a Sevilla, és una de les principals trobades internacionals sobre sistemes intel·ligents de



Participació en un debat del Tomorrow.Mobility World Congress sobre mobilitat segura en ciutats.

transport (ITS) a Europa, amb representants dels sectors públic, privat i acadèmic. El congrés està organitzat per ERTICO, una organització fundada per la Comissió Europea, el Ministeri de Transports i la indústria de l'automòbil per promoure la creació i la difusió de sistemes intel·ligents de transport. El RACC forma part d'ERTICO des de l'any 2002.

Representants del Club van participar com a ponents en dues de les sessions del congrés: *"Bridging sectors for a sustainable, smart and resilient ITS future"*, centrada en la necessitat de reforçar la col·laboració entre sectors, i *"Towards Leadership in CCAM and Automated Driving Technologies"*,

dedicada al futur de la mobilitat connectada, cooperativa i automatitzada (CCAM). Les seves intervencions van posar èmfasi en la necessitat de situar l'usuari al centre de totes les estratègies i iniciatives relacionades amb els sistemes de transport intel·ligent a Europa.

Tomorrow.Mobility World Congress: tecnologia i mobilitat

Del 4 al 6 de novembre, Barcelona va acollir la cinquena edició del Tomorrow.Mobility World Congress (TMWC), la trobada més important del món dedicada a les ciutats intel·ligents. El

TMWC se celebra en el marc de l'Smart City Expo World Congress, que el 2025 va reunir 1.190 expositors i més de 27.000 assistents. El RACC és un dels *event partners* del congrés, impulsat per Fira de Barcelona i l'EIT Urban Mobility.

El Club va aprofitar el marc de la trobada per organitzar una edició especial dels Mobility Institute Talks, en la qual va presentar els resultats de l'enquesta "Líders de la Mobilitat 2025" (vegeu la pàgina dreta). El RACC també va organitzar la taula rodona "**Societal Readiness of C-ITS Services**", que va tenir la presència d'experts clau en ITS dels àmbits de la tecnologia, les infraestructures i el món acadèmic. El debat es va centrar en com alinear la utilitat que perceben els usuaris de la carretera

amb els beneficis socials per accelerar l'adopció dels C-ITS. També es van presentar casos d'ús del projecte europeu SCALE, del qual també forma part el Club.

Juntament amb les trobades organitzades directament pel RACC, representants de l'Àrea de Mobilitat van participar en dues sessions més del TMWC. D'una banda, el cicle "Solucions per a una mobilitat més segura a les ciutats", que va incloure una taula rodona sobre planificació per a sistemes de mobilitat més segurs. També destaca la intervenció en la taula rodona "Evolucionem cap a una mobilitat intel·ligent i connectada", organitzada per BSM, que va aprofundir en el pes de la digitalització com a eina per millorar la gestió de la mobilitat i l'ús de l'espai públic.

Visita al Mobile World Congress

El RACC també està atent a les tecnologies que contribueixen a millorar la mobilitat mitjançant l'assistència a fòrums especialitzats en innovació. El 2025, el Comitè de Direcció del Club va visitar els congressos tecnològics Mobile World Congress i 4YFN, celebrats a Fira de Barcelona.

Durant la visita, la delegació del RACC va descobrir les experiències interactives de l'**EIT Urban Mobility** i el **Barcelona Supercomputing Center**, ubicades en l'espai de la Fundació Mobile World Capital Barcelona. També va visitar l'estand de la GSMA i va explorar l'ús de la IA per optimitzar la seguretat viària amb els Mossos d'Esquadra i els **avenços en conducció remota** mitjançant la tecnologia 5G. A més, va participar en l'Open Innovation Challenge d'Acció, que connecta empreses i entitats públiques que busquen solucions innovadores amb altres que ofereixen tecnologia.





El Director General del RACC, Xavier Pérez, va presentar la jornada celebrada a Fira de Barcelona.

Debat sobre tendències de futur de la mobilitat en el Tomorrow.Mobility World Congress

El RACC va aprofitar la celebració d'una nova edició del Tomorrow.Mobility World Congress per organitzar una jornada especial de debat sobre les tendències principals que defineixen la mobilitat del present i el futur. La trobada, celebrada com a *side event* del TMWC, va presentar els resultats de l'última edició de l'enquesta "Líders de la Mobilitat 2025", que ha dut a terme el Mobility Institute.

Entre les conclusions de l'informe destaca la rellevància que els líders consultats atorguen a l'experiència d'usuari per a la millora contínua de les diferents opcions de mobilitat. Els experts coincideixen que els grans reptes que s'han d'afrontar són la falta d'integració entre mitjans de transport, la congestió del trànsit i la saturació del transport públic. Per superar-los, apunten principalment a

la millora de la coordinació entre els diferents actors de l'ecosistema de mobilitat i el reforç del finançament del sistema.

La jornada va incloure dues taules rodones: **"Coneixent l'usuari: claus per a una mobilitat més eficient i propera"**, amb Isabel García Frontera, *general manager* de Freenow by Lift a Espanya, i **"Madrid-Barcelona: cap a on anem?"**, amb María José Aparicio, coordinadora general de Mobilitat de l'Ajuntament de Madrid, i Ricard Font, gerent de Mobilitat, Infraestructures i Obres de l'Ajuntament de Barcelona i director general de BIMSA.

Resum complet de les intervencions de la jornada a l'enllaç següent (escanegeu el QR).



Iniciatives publicoprivades
d'especialització elevada

Participació en projectes europeus d'innovació en mobilitat

En la seva implicació activa en el desenvolupament i la recerca dels principals reptes de la mobilitat a mitjà i llarg termini, el RACC també participa en nombrosos projectes internacionals d'innovació. En aquests, el Club comparteix la seva experiència i coneixement en el desenvolupament de metodologies d'anàlisi del sector i, molt especialment, la capacitat d'interpretar les necessitats reals de la ciutadania i traslladar les solucions desenvolupades als usuaris finals.

El 2025 s'han celebrat els esdeveniments finals de dos dels projectes europeus amb participació del RACC: **Hi-Drive**, centrat en els reptes que plantejgen els diversos nivells de la conducció autònoma, i **#IN2CCAM**, que ha analitzat les possibilitats de l'aplicació de la tecnologia en la gestió de flotes corporatives i del trànsit. En paral·lel, s'han desenvolupat noves activitats de dues iniciatives europees més amb implicació del Club: **PIONEERS Ports**, que analitza les infraestructures de mobilitat dels ports per avançar en la millora de la seva sostenibilitat, i **SCALE**, focalitzada en el desenvolupament dels sistemes de transport intel·ligent cooperatius (C-ITS).



Per la complexitat i el cost elevat dels temes que aborden, la majoria d'aquestes iniciatives es gestionen mitjançant consorcis publicoprivats, amb la participació d'entitats de diversos sectors i el suport de fons de la Comissió Europea.

HI-DRIVE. Amb finançament del programa Horizon 2020, Hi-Drive ha analitzat, al llarg de més de quatre anys, la robustesa i la fiabilitat de les **funcions de conducció automatitzada connectada** (CAD, Connected Automated Driving), que han de permetre avançar del nivell 3 (automatització condicionada) al nivell 4 (automatització elevada). Els prop de 40 socis han avaluat les condicions de funcionament d'un vehicle autònom en diferents tipus de vies, considerant les diverses cultures de conducció que hi ha a Europa.



L'esdeveniment final de Hi-Drive es va celebrar el novembre del 2025 al Museu Autoworld de Brussel·les, amb més de 300 participants i l'exposició de prototips i vehicles de recerca, simuladors i demostradors. La mostra final es va centrar en tres temes: vehicles, elements crítics i operacions; avaluació d'efectes i impacte, i usuaris. Els membres del consorci van oferir perspectives pràctiques sobre tecnologies d'avantguarda i casos d'ús reals.

En la trobada de tancament del projecte, el RACC va participar en la sessió dedicada a usuaris, que va presentar les accions de formació i conscienciació desenvolupades juntament amb la FIA Region 1 i 10 clubs més de mobilitat europeus. Entre aquestes, destaquen les **jornades de formació**

sobre sistemes avançats d'assistència al conductor (ADAS), celebrades l'octubre del 2024 en el RACC Advanced Driving Center del Circuit de Barcelona-Catalunya. Aquestes sessions van ser una de les fites principals de la fase final de Hi-Drive, en la seva vocació d'apropar els diferents graus de tecnologies autònomes als usuaris.

#IN2CCAM. Un altre dels projectes finalitzats el 2025 ha estat #IN2CCAM, també finançat pel programa Horizon 2020, que ha tingut la participació de 22 socis de 10 països europeus. En els seus tres anys d'activitat, el projecte ha treballat en el desenvolupament, la integració i la implantació de serveis innovadors de CCAM ("Mobilitat Cooperativa, Conectada i Automatitzada", per les sigles en anglès) en sistemes de gestió de flotes i

del trànsit. Aquestes innovacions s'han basat en **la tecnologia, la regulació i el factor humà** (aspectes individuals i organitzatius), tres pilars que afecten la seguretat i la resiliència. L'objectiu final ha estat desenvolupar nous conceptes de mobilitat per a passatgers i mercaderies, amb l'objectiu de consolidar un model de transport més saludable, segur, accessible, sostenible, rendible i sensible a la demanda a tot el món.

L'equip de #IN2CCAM va celebrar el juny del 2025 la seva assemblea general a Torí, una ciutat que ha exercit un paper fonamental en el projecte, ja que ha provat i demostrat els serveis de CCAM en condicions reals. En l'assemblea, es van organitzar diverses sessions de treball amb l'objectiu de reflexionar sobre el camí recorregut en el projecte i preparar la fase d'avaluació de resultats. L'esde-

veniment final es va celebrar durant el mes d'octubre a Brussel·les, en unes jornades conjuntes amb el projecte CONDUCTOR de gestió avançada i d'alt nivell del trànsit i les flotes. La fase final del projecte #IN2CCAM s'ha centrat a assegurar l'escalabilitat i la replicabilitat de les seves solucions, cosa que ha contribuït a **accelerar el desplegament a gran escala de CCAM a Europa** i fomentar la competitivitat del sector de l'automoció automatitzada de la UE.

En els seus 36 mesos de treball, el projecte ha proporcionat una extensa llista de conclusions, de projectes pilot i de casos pràctics en forma d'articles tècnics, metodologies innovadores, recomanacions de polítiques i models de negoci. Com és habitual, el RACC ha aportat la seva experiència en el camp de la recerca de les necessitats, per-

El RACC presenta l'app MaaS per a passatgers de creuers (PIONEERS Ports)

Un dels projectes amb més activitat al llarg de l'any va ser PIONEERS Ports, que des del 2021 treballa per impulsar la **innovació en les activitats portuàries amb l'objectiu de reduir emissions** i assegurar la competitivitat d'aquestes infraestructures mitjançant una gestió ambientalment sostenible. El setembre del 2025, la localitat de Constança (Alemanya) va acollir l'assemblea general del consorci, en què el RACC va presentar els resultats del seu estudi sobre la implantació d'una aplicació de Mobilitat com a Servei (MaaS) destinada a **promoure desplaçaments més sostenibles entre els passatgers de creuers**. En el desenvolupament d'aquesta aplicació, el RACC ha col·laborat amb el Port de

Barcelona, que també forma part del projecte juntament amb les infraestructures portuàries d'Anvers (Bèlgica), Venlo (Holanda) i Constança. Durant la trobada, el Club va mantenir reunions amb representants del port alemany per explorar com adaptar les seves conclusions al context local.

El 2025, representants del Club també van participar en un dels esdeveniments del projecte MAGPIE (sMART Green Ports as Integrated Efficient multimodal hubs), una iniciativa germana de PIONEERS Ports, centrada, en aquest cas, en la recerca en nous combustibles i portadors d'energia.



cepcions i expectatives dels usuaris sobre l'ecosistema CCAM, així com en el desenvolupament d'activitats de comunicació i difusió.

SCALE. L'any 2025 va ser el primer exercici complet d'activitat de SCALE (Strengthening C-ITS Adoption and Lining-up across Europe), centrat a impulsar **la integració de les tecnologies de la informació i la comunicació (TIC) en les infraestructures viàries (transport per carretera), els vehicles i els usuaris.** El projecte és finançat pel programa Connecting Europe Facility (CEF), disposa de 12 centres pilot i operatius i la participació de socis a Espanya, França, Itàlia, Hongria i Àustria.

EL PROJECTE SCALE DISPOSA DE **12 CENTRES PILOT** PER A LA **INTEGRACIÓ DE TIC EN INFRAESTRUCTURES VIÀRIES, VEHICLES I USUARIS**

Iniciat el setembre del 2024, SCALE hereta el coneixement desenvolupat pel projecte C-Roads, que va treballar en diferents **pilots d'aplicació de sistemes de transport intel·ligent cooperatiu (C-ITS).** La nova iniciativa es configura com una de les propostes més ambicioses a escala europea per a l'estudi i el desenvolupament d'aquests sistemes, que permeten integrar tecnologies digitals amb infraestructures de transport, vehicles i usuaris, millorant la seguretat i l'eficiència. El RACC va presentar casos d'ús pràctics de SCALE a la taula rodona que va organitzar en l'edició del 2025 del Tomorrow.Mobility World Congress de Barcelona, amb representants d'ERTICO ITS Europe i C-Roads.





**MOBILITY
INSTITUTE
RACC**

En associació amb **Deloitte**

04.

Mobility Institute

El Mobility Institute, la plataforma independent creada pel RACC i Deloitte, ha analitzat un any més com estan canviant els models de mobilitat i els hàbits dels usuaris, i ha impulsat el debat rigorós i la col·laboració entre empreses i institucions vinculades a aquest sector. L'objectiu és generar i compartir coneixement sobre una mobilitat en evolució permanent que fa front a nous reptes de gestió, però també noves oportunitats de mercat.



Plataforma de coneixement

Transversalitat, rigor i diàleg en l'anàlisi de la mobilitat

El Mobility Institute és una plataforma de coneixement i centre d'estudis sobre mobilitat, creada el 2019 pel RACC en col·laboració amb Deloitte. En aquests sis anys d'activitat, s'ha aconseguit consolidar com a entitat de referència en un sector molt complex i transversal, d'impacte socioeconòmic creixent. Els eixos de la seva proposta diferencial són el desenvolupament de coneixement propi, el rigor tècnic en la recerca, la visió integral de la mobilitat i l'orientació a les necessitats dels membres associats.

A més, el Mobility Institute es caracteritza per la seva capacitat de seguiment i anàlisi de l'actualitat i la seva vocació de posar en contacte professionals d'entitats públiques i privades de perfils i sectors molt diversos.

Tendències de mobilitat a Barcelona i Madrid

Entre els estudis que desenvolupa la plataforma destaca el **"Baròmetre de la Nova Mobilitat"**. Aquesta eina de mesurament continu es basa en la realització d'enquestes mensuals a ciutadans i ciutadanes de Barcelona, Madrid i les primeres corones metropolitanas respectives (més



de 15.000 enquestes anuals entre les dues ciutats). Aquesta metodologia aporta informació rellevant i permanentment actualitzada sobre l'evolució dels hàbits de mobilitat i l'impacte de diferents tendències en les àrees metropolitanas de Barcelona i Madrid.

Entre altres dades d'interès, els resultats del baròmetre durant el 2025 recullen la consolidació del creixement sostingut de l'ús del transport públic a les dues ciutats, associada en gran mane-



La seu del RACC
va acollir un
Mobility Institute
Talks dedicat al
"Baròmetre de la
Nova Mobilitat".

ra a l'efecte de la bonificació dels abonaments iniciada a finals del 2022. En la valoració del mitjà de desplaçament habitual s'identifiquen diferències significatives entre ciutats, especialment pel que fa al transport públic (opció majoritària en els dos territoris): a Barcelona, els usuaris destaquen principalment la comoditat i la facilitat d'ús, mentre que el factor

EL MOBILITY
INSTITUTE TÉ
MÉS DE
50 ENTITATS
ASSOCIADES,
ENTRE EMPRESES
PRIVADES I
ADMINISTRACIONS
PÚBLIQUES

preu adquireix un pes clarament superior en la resta d'atributs a Madrid.

Així mateix, l'informe analitza l'expectativa de canvis en el mitjà de transport i aporta indicadors clau per al mercat de l'automòbil, com la intenció de compra d'un vehicle en els propers 12 mesos, les motoritzacions preferides o les bar-



L'Atelier Alpine de Barcelona va acollir el Mobility Institute Talks sobre mobilitat elèctrica.

res que perceben els futurs compradors d'un nou vehicle a l'hora d'adoptar el vehicle elèctric. Finalment, el baròmetre també permet monitorar l'evolució del grau de penetració dels serveis de mobilitat compartida en les dues àrees metropolitanes.

Mobility Institute Talks: debat i 'networking'

Els resultats de l'edició del 2024 del **"Baròmetre de la Nova Mobilitat"** es van presentar en una sessió especial dels Mobility Institute Talks, el cicle de trobades monogràfiques organitzades pel Mobility Institute amb l'objectiu de fomentar el debat i la reflexió sobre les principals tendències de mobilitat urbana. La jornada dedicada al baròmetre es va celebrar a la seu central del RACC a

Barcelona i va tenir la participació de Marc Iglesias, de la Direcció de Serveis de Mobilitat Sostenible de l'Autoritat Metropolitana de Barcelona (AMB), i José Rodríguez, *data scientist* i membre del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya (CTESC).

Al llarg del 2025 es van celebrar dues edicions més dels Mobility Institute Talks: "El vehicle elèctric a Espanya: situació actual i perspectives de futur" (vegeu la pàgina dreta) i la sessió especial "Líders de la Mobilitat 2025", celebrada com a *side event* del Tomorrow.Mobility World Congress (que s'ha tractat en el capítol anterior d'aquesta memòria). Aquestes trobades combinen la presentació d'informes propis i la realització d'entrevistes i taules rodones amb professionals experts del sector, en què es promouen entorns de *networking* i col·laboració entre tots els assistents.

Situació i perspectives de futur del vehicle elèctric a Espanya

Un dels Mobility Institute Talks celebrats el 2025 va analitzar la situació actual del vehicle elèctric a Espanya i els reptes principals per al seu desenvolupament. La trobada es va celebrar a l'Atelier Alpine de Barcelona i va tenir la intervenció inicial de Gemma Bedia, *senior project manager* de Climate Change de Alinnea, que va presentar les conclusions d'un informe desenvolupat per aquesta plataforma especialitzada en acció climàtica.

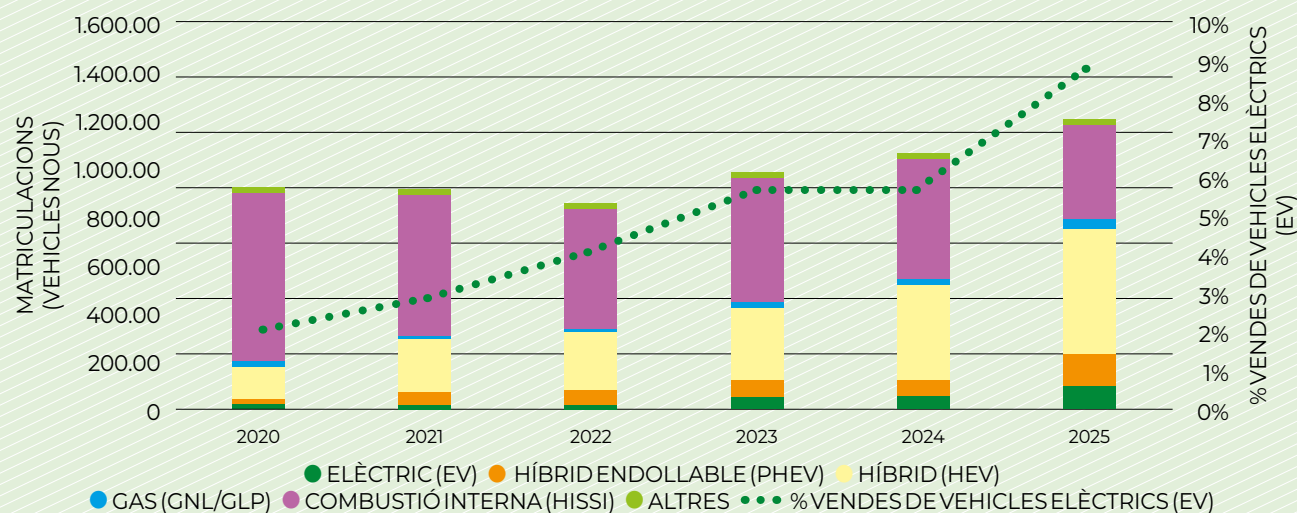
A continuació, es va celebrar una taula rodona amb la participació de Marta Morera, directora general d'Energia de la Generalitat de Catalunya; Pablo Samaura, responsable de Gestió de Mobilitat Corporativa d'Endesa, i Joan Rius, responsable de màrqueting de BYmyCAR Barcelona.



Entre els temes tractats van destacar el model d'ajuts públics a la compra de vehicles elèctrics i la instal·lació de punts de recàrrega, la necessitat d'adaptar la xarxa energètica a la futura demanda o la qualitat de la informació que s'ofereix al consumidor.

Evolució de matriculacions a Espanya per tipus de motorització

Des del 2024, les alternatives als motors de combustió ja són majoritàries entre les noves matriculacions, amb els híbrids no endollables (HEV) com l'opció més popular. En finalitzar el 2025, les matriculacions d'elèctrics purs (BEV) van assolir una quota propera al 10% de les noves matriculacions, una xifra que duplica el seu pes del 2022.




Juntament amb el baròmetre i l'organització d'esdeveniments, el Mobility Institute comparteix regularment amb les seves entitats associades diverses modalitats d'informes sobre temes d'interès en el sector. Entre aquests, figuren el butlletí mensual de notícies **InfoMobility**, les publicacions monogràfiques **InnoFlash** i **Mobility Pills**, o els nous **Consumer Facts** (vegeu el requadre inferior).

Entre les notícies i les tendències analitzades per aquestes publicacions durant el 2025 hi figuren temàtiques tan variades com la iniciativa del bitllet únic a Espanya, l'anàlisi del cicle de vida del cotxe que fa Green NCAP, la valoració el nou peatge urbà a Manhattan, els robotaxis com a alternativa de futur en la mobilitat urbana o una selecció de les propostes més innovadores presentades en l'Smart City World Congress.

Serveis personalitzats de consultoria estratègica

Juntament amb els continguts i les trobades per a entitats associades, el Mobility Institute també ofereix serveis personalitzats de consultoria estratègica a entitats o empreses interessades en l'anàlisi d'aspectes de mobilitat que impactin en la seva activitat. Entre els projectes del 2025 figuren la realització d'un estudi sobre la mobilitat del futur per a Europcar Mobility Group, presentat a FITUR (Fira Internacional de Turisme); un estudi amb FREENOW sobre l'impacte de la seva plataforma multimodal en la digitalització i modernització del sector del taxi de Madrid i Barcelona, i l'organització d'una jornada tècnica sobre el nou marc legal i asseguraor dels VMP, impartida a l'equip de la companyia d'assegurances Occident.



Consumer Facts: les tendències de mobilitat urbana, en dades

En la seva vocació de compartir regularment continguts exclusius d'interès amb les entitats associades, el Mobility Institute va llançar

el 2025 la nova publicació Consumer Facts. Aquests informes, de periodicitat trimestral, ofereixen píndoles executives sobre temes d'actualitat basades en els resultats del “Baròmetre de la Nova Mobilitat” de Barcelona i Madrid.

Les dades de l'enquesta de mesurament continu es contextualitzen amb informació d'altres fonts, amb l'objectiu d'oferir una visió fidel i actualitzada d'algunes de les tendències de mobilitat urbana que impacten més en el dia a dia de la ciutadania. Les tres edicions del Consumer Facts que es van llançar el 2025 van abordar els temes següents: “Evolució del *bikesharing* i *motosharing* a Madrid i Barcelona”, “De la propietat a l'ús: claus dels nous models d'accés a l'automòbil a Espanya” i “Radiografia del cotxe elèctric a Espanya”.

Una representativitat àmplia i prestigiosa

Organismes públics, empreses privades i associacions professionals, tant d'àmbit nacional com internacional, de sectors econòmics molt diversos, formen part del Mobility Institute, i aporten a aquesta plataforma col·laborativa una representativitat molt àmplia que reflecteix l'enorme transversalitat que implica la mobilitat actual.



Comissions i òrgans de participació



FIA (Federació Internacional de l'Automòbil).

El RACC n'és membre de ple dret des del 1997 i hi participa activament en els òrgans de governança. Forma part de l'Euroboard i el seu grup coordinador, i també dels grups de treball tècnics, legals i de transport i mobilitat. A més, presideix la Mobility Services Commission i també és membre de la Mobility Policy Commission.



iRAP (International Road Assessment Programme).

El RACC és membre d'iRAP, el programa general d'avaluació de carreteres (RAP) a tot el món que treballa per salvar vides establint mapes de risc de la xarxa viària en diferents països del món.



DGT (Direcció General de Trànsit). En aquest organisme, que depèn del Ministeri de l'Interior, el RACC participa com a membre en el Consell Superior de Trànsit, Seguretat Viària i Mobilitat Sostenible, òrgan de consulta i participació que es va crear el 2015. També participa en grups de treball específics sobre auxili a la carretera i sobre motocicletes i ciclomotors.



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica

Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica (Generalitat de Catalunya). El RACC manté una participació activa en cinc organismes dependents d'aquest departament del Govern català que versen sobre temàtiques molt diverses, vinculades totes a la mobilitat, les infraestructures i la seguretat viària: el Consell de la Mobilitat; la Mesa de Treball sobre el nou marc concessional del transport públic per carretera; el Grup de Treball sobre la determinació de criteris dels estudis de mobilitat viària; la Comissió de Coordinació Aeroportuària, i la Mesa de la Bicicleta.

El RACC contribueix a una mobilitat més segura i sostenible des de la seva vinculació a comissions i òrgans de participació de referència en l'àmbit de la mobilitat que depenen d'entitats públiques i privades, tant en l'àmbit internacional com nacional i local.



ERTICO. El RACC és membre, des del 2002, de l'organització europea per a la implantació dels sistemes intel·ligents de transport (ERTICO) i participa en dos dels seus òrgans de governança i estratègia, el Supervisory Board i l'Strategy Committee.



CARNET (Cooperative Automotive Research Network). És un *hub* obert a la cooperació industrial i acadèmica que investiga sobre la conducció autònoma. El RACC participa en un grup de treball i és *partner* institucional.



Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural (Generalitat de Catalunya). El RACC forma part de la Mesa Social, dedicada al canvi climàtic.



Servei Català de Trànsit (Generalitat de Catalunya). El Club aporta la seva experiència a la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària, al grup de treball específic dedicat a la seguretat viària de motocicletes i al Pacte Nacional per la Mobilitat Segura i Sostenible.

Comissions i òrgans de participació



ITS España. ITS España té l'objectiu d'associar els sectors públic, privat i acadèmic relacionats amb els sistemes intel·ligents de transport per fer més segura, sostenible i eficient la mobilitat de persones i mercaderies a través dels diferents mitjans de transport. El RACC forma part del Consell Directiu.



AMB (Àrea Metropolitana de Barcelona). El Club és membre del Consell de Mobilitat de l'AMB, un òrgan consultiu que aglutina tots els agents socials de la metròpolis implicats en la mobilitat. El seu objectiu és establir unes bases sòlides i consensuades per fer realitat una mobilitat metropolitana més neta i sostenible.



Consell General de Cambres de Catalunya. El RACC ha ocupat la vicepresidència de la Comissió d'Ordenació del Territori com a òrgan consultiu al llarg del mandat 2019-2023.



Cambra de Comerç de Barcelona. Després de presidir la Comissió d'Infraestructures i Transports durant el període 2019-2023, el RACC ha renovat aquesta responsabilitat per al període 2024-2027. La Comissió és un òrgan de caràcter consultiu i centrada en l'ordenació del territori, la planificació d'infraestructures i el dèficit d'inversió i gestió i finançament públic, prioritant els estudis i les activitats a la xarxa viària d'altres prestacions, Rodalies i el Corredor Mediterrani, ports i aeroports i el transport interurbà de viatgers i mercaderies.



ATM (Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona). El RACC forma part del Consell de la Mobilitat, òrgan de consulta i participació cívica i social respecte del funcionament del sistema de transport públic col·lectiu i de la mobilitat.



Foment del Treball Nacional. Com a membre del Fòrum Energia i Empresa de Foment, el RACC aporta la visió de la mobilitat i el seu impacte en el sector energètic, especialment en la implantació del vehicle elèctric. El Fòrum constitueix un espai de trobada per a la difusió i l'intercanvi d'experiències sobre el sector energètic en l'empresa, entès com a element de gestió, competitivitat econòmica i progrés social.



Ajuntament de Barcelona. El Club participa en cinc organismes dependents del govern municipal: el Pacte per la Mobilitat, el Consell de Ciutat, el Consell d'Innovació Pedagògica, la Mesa contra la Contaminació de l'Aire i el Consell Assessor d'Infraestructures, acabat de crear.



Ajuntament de Badalona

Ajuntament de Badalona. El RACC és membre de la Comissió del Pla de Seguretat i Educació Viària de la ciutat.



Ajuntament de Sabadell. Participació en el Consell Local de Seguretat Viària.



Ajuntament de Sant Cugat del Vallès. El Club forma part de la Mesa de Mobilitat per millorar la qualitat de l'aire i fomentar una mobilitat saludable.



Ajuntament de Sant Just Desvern. Participació en el Consell Municipal de Seguretat i Prevenció, Vialitat i Mobilitat.

La Memòria Anual Àrea Mobilitat RACC 2025
és una obra de l'Àrea de Comunicació Corporativa
i Relacions Institucionals del RACC.

Disseny: Grafilògic Studio
Impressió: Serafí I.G.P.
Correcció i traducció: Incyta

Abril del 2026

RACC
Av. Diagonal, 687
08028 Barcelona
Telèfon: 93 495 50 00

racc.cat
mobilitat.racc.cat

areamobilitat@racc.es



Av. Diagonal, 687 - 08028 Barcelona