

FUNDACIÓ **RACC**
20 anys

Passió per la mobilitat

20 anys
contribuint
a millorar
la societat



Índex

Fundació RACC, 1994-2014.	
20 anys de passió per la mobilitat	4
20 anys al servei de la societat	6
20 anys, 20 fites	10

Hem contribuït a millorar la seguretat dels vehicles

Fita 1. Cofundadors d'Euro NCAP	14
Fita 2. Promoure l'ABS per a les motos	16

Hem contribuït a millorar la seguretat de les infraestructures

Fita 3. Mostrar els trams de risc amb EuroRAP	20
Fita 4. Auditories en defensa de l'usuari	22
Euro TAP, atenció als túnels	24

Hem contribuït a canviar l'actitud dels usuaris de la mobilitat

Fita 5. Campanya passos de vianants	28
Fita 6. Campanya de motocivisme	30

Hem estat pioners incorporant temes a l'agenda de la seguretat viària

Fita 7. Pioners en alertar sobre les distraccions	34
Fita 8. Full de Rescat: ajuda per als qui ajuden	36

Hem contribuït a reduir l'impacte de la mobilitat en el medi ambient

Fita 9. Suport a l'R+D del vehicle elèctric	40
Fita 10. L'Econducció com a actitud	42
Fita 11. EcoTest, per a la qualitat de l'aire	44

Hem contribuït a la difusió de les noves tecnologies de mobilitat

Fita 12. Difondre la tecnologia eSafety	48
Fita 13. R+D per a la mobilitat futura	50
Fita 14. El trànsit en temps real amb Infotransit	52

Hem contribuït en la formació dels diferents usuaris de la mobilitat

Fita 15. Educació en la mobilitat a les escoles	56
Fita 16. Estudi i concurs Joves i Conducció	58

I sobretot hem contribuït a defensar els interessos dels usuaris davant les administracions públiques

Fita 17. La veu dels usuaris es diu Via Directa	62
Fita 18. Sistemes de retenció infantils més segurs ..	64
Fita 19. El cost de la mobilitat: fiscalitat i peatges ...	66
Fita 20. Influir en la política pública de mobilitat	68



SEBASTIÀ SALVADÓ
PRESIDENT DEL RACC

Fundació RACC, 1994-2014

20 anys de passió per la mobilitat

Vint anys són molts anys, però passen molt de pressa. Sobretot si es viuen amb passió i hom té la sort de poder incidir en una qüestió tan cabdal per al benestar i el progrés del país com és la mobilitat dels seus ciutadans.

Fa vint anys, l'ús del casc i el cinturó no estava generalitzat entre els conductors i passatgers de cotxes i motos; avui, sí. Fa vint anys, la majoria de cotxes no incorporaven sistemes de frens ABS ni el control electrònic d'estabilitat; avui, aquests sistemes són obligatoris. Fa vint anys, un cotxe contaminava com deu en l'actualitat. Fa vint anys, hi havia a Espanya 6.000 quilòmetres d'autopistes i autopistes; avui, n'hi ha 15.000. Fa vint anys, morien a Espanya 110 persones cada setmana en accident de trànsit; avui, 30. I encara són massa.

Els orígens

Les transformacions han estat espectaculars i la Fundació RACC ha estat darrera de totes elles. Fent estudis i enquestes per denunciar problemes i proposar solucions. Llançant campanyes massives de sensibilització per intentar incidir sobre el comportament dels usuaris. Oferint eines de formació als col·lectius més vulnerables de la mobilitat, des de nens i joves, fins a motociclistes i viants, sobretot els més grans. Treballant amb les administracions per empènyer grans reformes legislatives.

Val a dir que les accions del RACC en l'àmbit de la mobilitat i seguretat viària van començar, de fet, abans de la creació de la Fundació RACC l'any 1994.

Amb l'adveniment dels ajuntaments democràtics, el RACC comença una col·laboració intensa amb l'Ajuntament de Barcelona, liderat per l'alcalde Pasqual Maragall i el regidor de Via Pública Joan Torres, persones cabdals per entendre la transformació de la mobilitat de la capital catalana. Es va establir així una relació de compliment –i també de discrepància clara i franca quan tocava– que va transformar la mobilitat de Barcelona amb l'impuls de mesures com l'ús del casc en la moto i del cinturó en el cotxe dins la ciutat, abans fins i tot que fossin obligatoris per llei.

El RACC va ser molt actiu també en tot el debat ciutadà relatiu a la mobilitat que va tenir lloc a finals dels anys vuitanta, en ocasió de la transformació que va patir la ciutat amb l'organització dels Jocs Olímpics de l'any 1992. La construcció de les Rondes, particularment, va suposar un canvi extraordinari, ja que va permetre esponjar el trànsit de dins de la ciutat i fer-lo més fluït, i va fer evident la necessitat –llargament reclamada des del RACC– de distingir entre “carrers d'estar” i “carrers de passar”.

És molt simptomàtic que fos en aquests anys quan progressivament es va anar deixant de parlar de trànsit i de transport viari, dos conceptes “durs”, i es va generalitzar el concepte de mobilitat, un terme més “humà” que pretén centrar l'atenció en les necessitats de les persones com a usuàries de les vies i dels diferents modes de transport. No va ser aquest un canvi purament semàntic, sinó un de gran impacte en la manera de concebre i gestionar la ciutat.

Expansió i consolidació

Al llarg dels últims 20 anys, les actuacions de la Fundació RACC s'han estès a la resta de Catalunya, d'Espanya i del món.

La Fundació va jugar així un paper molt actiu reivindicant, ja des de 1994, la implantació d'un sistema de permís per punts, que no va veure la llum fins l'any 2006, gràcies a la valentia política d'Alfredo Pérez Rubalcaba com a ministre de l'Interior i de Pere Navarro com a director de la DGT. Segurament, aquesta ha estat la iniciativa més important en la història de la seguretat viària a Espanya i la que ha permès que finalment ens homologuéssim amb els països més avançats del nostre entorn.

També la Fundació va tenir un paper clau en temes com la lluita contra la conducció sota els efectes de l'alcohol o la generalització o l'obligatorietat de l'ús dels sistemes de retenció infantil (les populars cadiretes); o en d'altres qüestions, fins fa poc oblidades, com alertar sobre el perill de les distraccions, un risc no percebut, malgrat tenir una importància decisiva com a factor concurrent en molts accidents.

La millora de les infraestructures ha estat també objecte d'atenció prioritària. Des dels informes recurrents del GTI-4, alertant del dèficit clamorós en matèria d'inversions de l'administració central a Catalunya, fins les inspeccions sobre el terreny i els estudis de risc anuals de la xarxa viària espanyola, per detectar punts negres, la Fundació s'ha erigit en un potentíssim auditor independent en defensa dels interessos dels usuaris. I tot això sense oblidar la denúncia que va fer ja l'any 2010 dels excessos en les inversions en la xarxa de l'AVE, encara que llavors aquesta crítica passés desapercebuda.

A nivell internacional, la projecció de la Fundació ha estat fenomenal i ha permès que avui el RACC sigui membre dels màxims òrgans de govern de la FIA i la FIA Foundation, així com d'altres institucions capdavanteres a escala mundial en l'àmbit de la mobilitat, com ara ERTICO o EuroRAP. No són fites menors.

Potser, el reflex més clar de la consolidació de la Fundació com a entitat de referència en qüestions de mobilitat ha estat la seva involucració i col·laboració amb molts ajuntaments a Catalunya i al conjunt d'Espanya. Particularment il·lusionants i rellevants van resultar, en aquest

sentit, els diversos estudis i campanyes que es van fer a Madrid en cooperació amb Pedro Calvo, regidor de Mobilitat entre el 2004 i el 2012, que va ser el gran impulsor de la modernització de la mobilitat a la capital de l'Estat.

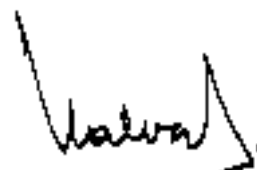
Tasca d'equip

La Fundació RACC va néixer amb la vocació declarada de ser un instrument al servei d'una mobilitat cada vegada més segura, més neta, i més eficient, prioritzant sempre la defensa dels interessos dels usuaris.

Passats 20 anys podem afirmar que la Fundació RACC ha complert el seu mandat amb escreix. Ha aconseguit convertir-se en un referent quan es parla de mobilitat; un referent, capaç d'establir complicitats molt profundes amb d'altres agents claus, com ara les administracions o fabricants de vehicles, però que mai ha vacil·lat en mantenir posicionaments crítics quan ho ha cregut necessari.

Tot plegat ha estat possible gràcies a l'esforç de moltes persones. Pere Duran Farell, Juan Antonio Samaranch, Jaume Tomàs, Josep Manuel Basáñez, Lluís Bassat o Josep Miquel Abad van ser els membres del primer Patronat de la Fundació i li van donar alçada intel·lectual i independència de criteri.

Alfons Perona, primer, com a secretari, i Joan Torres, després, com a coordinador, van ser claus en les primeres etapes de la Fundació, ajudant a consolidar-la sobretot en l'àmbit de Barcelona i Catalunya. I amb la incorporació de Miquel Nadal com a director, a partir del 2005, la Fundació va fer un salt endavant en la seva projecció a Espanya i a escala internacional, sobre la base d'un equip reduït però molt eficient. Dit amb tota la modèstia, però sense amagar l'ambició que ens mou, avui podem dir que la Fundació ha aconseguit consolidar-se com un referent de la mobilitat en l'àmbit local i global. En podem estar ben orgullosos.





En defensa de l'usuari

20 anys al servei de la societat

Al llarg de 20 anys, la Fundació ha estat fidel als principis que la van fer néixer: promoure la seguretat viària i defensar una mobilitat sostenible. El seu punt de partida innovador, aplegant totes les iniciatives que el nostre Club desenvolupava en l'àmbit de la mobilitat, l'han convertit en l'instrument de defensa dels drets dels conductors i en portaveu d'una societat civil sensibilitzada amb la mobilitat segura.

Avui la Fundació RACC segueix sent un òrgan independent a l'hora de prendre decisions relacionades amb la mobilitat; que mostra la seva oposició a l'Administració quan s'apliquen mesures poc raonades, però que també sap treballar amb el sector públic fent-li costat quan toca. Així ho ha fet al llarg d'aquestes dècades, primer en l'àmbit més proper de la ciutat de Barcelona i després en altres indrets de Catalunya, amb actuacions per tot Espanya i més enllà, en iniciatives d'àmbit europeu o fins i tot d'altres continents.

De Barcelona al món

Barcelona sempre ha estat pionera en l'àmbit de les polítiques de mobilitat i la Fundació RACC, en la part que li correspon, ha ajudat a fer que això sigui així. Ja el 1998 vam ser membres fundadors del Pacte per a la Mobilitat,

un instrument que volia aplegar sota un mateix paraigua totes les entitats que tenien coses per aportar en aquest àmbit.

A través del Pacte, o fora d'ell, la Fundació RACC ha fet durant tots aquests anys aportacions rellevants en temes clau com ara el paper de les motos i la necessitat d'augmentar-ne la seguretat i de millorar la convivència amb altres modes de transport; la política d'aparcament a la ciutat i, particularment, la creació de l'àrea verda que ha servit per reduir substancialment el trànsit provinent de l'àrea metropolitana i per millorar la qualitat del vida de molts barcelonins.

També ha col·laborat en la millora del transport públic i, particularment, en el desplegament, encara en curs, de l'anomenada xarxa ortogonal d'autobusos, que està permetent una racionalització del servei i, per tant, una millora de les seves prestacions.

En el seu moment, la Fundació RACC també va tenir un paper molt actiu en iniciatives que finalment no s'han dut a terme (com ara el desplegament del tramvia per la Diagonal) o que, amb el temps, han estat rectificades (com ara l'absurda limitació de la velocitat a 80 km/h en tots els corredors d'accés a Barcelona, suposadament per raons



(D'esquerra a dreta).
Guies escolars de
trànsit, iniciativa del
RACC; patrons de la
Fundació RACC en la
presentació del Fòrum i
les Aules de Mobilitat el
1996; campanya a favor
del casc a Barcelona;
Casimiro Aumacelles,
promotor del Programa
d'Educació Viària.

mediambientals). I en l'actualitat la Fundació RACC està treballant a fons en temes encara oberts com les mesures necessàries per millorar la qualitat de l'aire a la ciutat o la implantació de les anomenades Superilles, que suposaria un canvi radical en l'ordenació urbanística de la ciutat.

L'àmbit català

La col·laboració entre el RACC i els diferents governs de la Generalitat ha estat sempre molt intensa i ha resultat en iniciatives que, en el seu moment, han estat molt innovadores.

Així, l'any 1997, la Generalitat i el RACC van entrar de la mà com a membres fundadors del consorci Euro NCAP, dedicat a la millora de la seguretat dels cotxes a partir de la realització de proves de xoc molt exigents. Euro NCAP és avui un referent de la seguretat viària a nivell mundial.

Així mateix el Servei Català de Trànsit i la Fundació RACC han estat membres, des de l'any 2002, del Consorci Euro-RAP, dedicat a l'avaluació de l'estat de les carreteres i a la identificació de trams negres, fet que ha estat darrera de la millora que ha experimentat la nostra xarxa els últims anys. Moltes d'aquestes accions s'han vist potenciades pel paper que ha jugat el RACC en la Comissió Catalana de

Trànsit i Seguretat Viària, de la qual ostenta la vicepresidència des de la seva creació l'any 1998.

També a Catalunya, la feina conjunta amb la Cambra de Comerç de Barcelona, Foment del Treball i el Cercle d'Economia, en el marc del GTI-4, ha permès l'elaboració recurrent d'informes alertant sobre certs dèficits d'infraestructures del transport i ha servit per accelerar moltes inversions pendents, particularment l'ampliació de l'aeroport de Barcelona.

De manera més puntual el RACC ha elaborat estudis que han acabat tenint una repercussió pràctica rellevant, com ara el que demanava el desviament de camions des de carreteres nacionals cap a autopistes (a Girona, de la N-II a l'AP-7, o a Tarragona, de la N-340 a l'AP-7); o moltes auditories que han denunciat el mal estat i mala qualitat de la senyalització al nostre país i que ha servit perquè la Generalitat decidís posar en marxa una política de millora en aquest àmbit; o també, una gran quantitat d'auditories de travesseres urbanes, túnels, aparcaments...

Espanya, més enllà del permís per punts

La implicació de la Fundació RACC en qüestions de se-



guretat viària i mobilitat en l'àmbit espanyol no ha estat tampoc menor. El RACC és membre del Consejo Superior de Tráfico des de l'any 1998, però ja l'any 1994 va proposar l'establiment d'un sistema de carnet per punts i, quan finalment aquest es va implantar, l'any 2006, el RACC va jugar un paper molt actiu en les discussions tècniques que hi va haver en el marc de la Subcomisión sobre Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico.

Uns anys més tard la Fundació RACC es va involucrar també a fons en el procés de reforma del Codi Penal que tipificava certs delictes de trànsit.

També la Fundació RACC va posar el crit d'alerta sobre l'elevada sinistralitat dels conductors joves a Espanya, creant una comissió d'experts internacionals que va analitzar a fons la qüestió i va proposar mesures d'acció en un estudi publicat l'any 2007. Bona part de les recomanacions d'aquest informe han estat assumides per les autoritats en diferents campanyes de prevenció o aplicades pels legisladors, afavorint una clara davallada en l'accidentalitat d'aquest col·lectiu.

Així mateix, la Fundació RACC ha tingut un paper destacat en les modificacions necessàries que hi ha hagut en la fiscalitat de l'automòbil, per fer-la més justa i més ajustada

a criteris mediambientals. També en l'àmbit espanyol, els estudis EuroRAP i l'avaluació de túnels, a través del protocol EuroTAP, ha tingut un paper significatiu en les millores viàries forçant les administracions a prioritzar algunes inversions que d'altra manera haurien tardat molt més temps en produir-se.

Dimensió internacional

L'entrada del RACC a la FIA el 1998 va ser un revulsiu per a la projecció internacional de la Fundació RACC. Avui en dia la nostra Fundació manté una estreta col·laboració amb el club més importants del món (els europeus, els americans i alguns asiàtics), fer que permet fer molts estudis conjuntament. Així mateix, a través de la Fundació, el RACC és present en els grans òrgans de decisió de la FIA, el Consell Mundial de la Mobilitat, per temes d'àmbit global, i l'Euroboard, per temes d'àmbit europeu.

La Fundació RACC ha estat, al llarg de tots aquests anys, molt implicada en els treballs del Consorci EuroRAP, tant a nivell espanyol com mundial. En el marc d'aquests programes, la Fundació RACC ha fet inspeccions de carreteres a països tan diversos com Xile, Argentina, Perú, França i Grècia, entre altres. Com a reconeixement a aquesta feina la Fundació RACC forma part avui del con-



(D'esquerra a dreta).
"Todos somos peatones",
campanya de prevenció a
Madrid; el pilot Sébastien
Loeb, amb 'Choose ESC';
simulació del RACC sobre
l'ús del cinturó; exposició
Euro NCAP organitzada pel
RACC a l'estadi Bernabéu;
presentació de l'estudi de
distraccions amb el ministre
Rubalcaba i el director de la
DGT Pere Navarro.

sell de direcció d'EuroRAP i d'iRAP (l'extensió mundial d'EuroRAP).

Així mateix convé destacar que, des de l'any 2003, el RACC, a través de la Fundació, és membre d'ERTICO, una plataforma públicoprivada a través de la qual la Fundació RACC participa en nombrosos projectes d'R+D a escala europea. Aquesta pertinença a ERTICO –la Fundació és membre del seu Supervisory Board– ha obert un nou àmbit d'actuació a la Fundació RACC vinculat a projectes innovadors en l'àmbit de les tecnologies intel·ligents aplicades al transport. Alguns dels projectes d'R+D en què ha participat la Fundació han acabat derivant en serveis que el RACC ofereix als seus socis. L'exemple més paradigmàtic d'això és, sens dubte, l'Infotransit, un servei d'informació de l'estat del trànsit en temps real, que sens dubte es troba entre els millors que s'ofereixen en el mercat espanyol.

Moure's, un dret i una responsabilitat

Més enllà de tots aquests projectes realitzats en múltiples àmbits geogràfics, el gran èxit de la Fundació RACC ha estat sens dubte la seva capacitat de donar veu i defensar els drets dels usuaris. Perquè entenem que la mobilitat és un dret essencial de les persones i de les societats; un dret

que cal fomentar, garantint la mobilitat privada i l'accés a un transport públic de qualitat i a l'abast de tothom; però un dret que va associat, també, a unes obligacions, ja sigui exigint un comportament cívic a tot usuari de les vies o fent que aquest suporti una part dels costos de la mobilitat, ja siguin econòmics o mediambientals. Moure's: un dret i una responsabilitat.

Al llarg d'aquests vint anys hem anat adaptant-nos al reptes que imposaven els nous temps. Hem canviat. Però no hem perdut els orígens ni tampoc, mai, el compromís i la il·lusió. Ni el gust per la feina ben feta. Ni la mirada ampla, europea, global. Som una Fundació compromesa socialment. Independent políticament. Rigorosa tècnicament. Orgullosa corporativament. Som part essencial del RACC.

Vint anys són molts anys i passen molt de pressa. Però la Fundació ha caminat a bon pas: les vint fites d'impacte que us presentem en són el millor exemple.

Passió per la mobilitat!



20 ANYS,
20 FITES





HEM CONTRIBUÏT A MILLORAR LA SEURETAT DELS VEHICLES

Avui un cotxe nou incorpora de sèrie molts més elements de seguretat activa i passiva que 20 anys enrere. Els estudis i assajos efectuats en aquestes dues dècades per part d'entitats de defensa dels usuaris com el RACC han impulsat una legislació molt més estricta i han traslladat als fabricants la creixent exigència de seguretat que demanen els conductors.

Cofundadors d'Euro NCAP

El programa Euro NCAP (European New Car Assessment Programme), del qual el RACC, juntament amb la Generalitat de Catalunya, en fou membre fundador, va ser creat l'any 1997 per classificar els nous cotxes que sortien al mercat en funció de les prestacions de seguretat que oferien en cas d'impacte. Inicialment vistes amb desconfiança pels fabricants (que no entenien perquè entitats de defensa dels usuaris havien d'avaluar els seus cotxes), avui les estrelles d'Euro NCAP s'han convertit en un gran argument de venda i tots, fabricants i conductors, aspiren a disposar de vehicles amb la qualificació més elevada. D'aquesta manera, aquest programa que va impulsar el RACC en els seus inicis s'ha convertit en un gran factor de millora de la seguretat dels cotxes que circulen pels nostres carrers.

Euro NCAP qualifica un turisme amb estrelles (d'una a cinc) segons la protecció que ofereix a conductor i ocupants (adults i nens) en cas d'impacte frontal i lateral, avalua la protecció que ofereix als vianants en cas d'atropellament i analitza l'eficàcia dels nous sistemes de seguretat activa com ara l'avisador d'ús del cinturó i el control d'estabilitat.

Des de l'any 1997 el programa Euro NCAP ha avaluat

prop de 600

cotxes que s'han posat a la venda al mercat europeu.





Un impacte frontal a 64 km/h contra una barrera deformable és una de les proves dels assajos de xoc que realitza Euro NCAP.

Promoure l'ABS per a les motos

Les motocicletes, essencials en el nostre model de mobilitat ja que contribueixen a reduir la congestió del trànsit i augmenten l'autonomia individual a cost competitiu, han millorat les seves prestacions en seguretat en els últims 20 anys, però a un ritme molt inferior al dels cotxes. Això ajuda a explicar que la probabilitat de patir un accident en motocicleta hagi caigut amb menys intensitat que en el cas dels cotxes.

Des de la Fundació RACC hem treballat intensament per tal que les motocicletes incorporin cada vegada més elements de seguretat. Hem influït a nivell del Parlament Europeu per tal que la legislació comunitària inclogui l'obligatorietat que les motocicletes noves de més de 125 cc incorporin el sistema ABS d'antiblocatge de frens a partir de l'any 2017. I hem treballat amb els fabricants per donar a conèixer entre els usuaris els avantatges d'aquest sistema i per intentar que, mentre no sigui obligatori, el sol·licitin quan es comprin una motocicleta.

Si totes les motos incorporessin el sistema ABS,
les morts de motociclistes es reduirien en un

17%

segons informes de la Comissió Europea.





Una campanya del RACC, amb Bosch i Honda, va demostrar l'eficàcia de l'ABS en frenades d'emergència a les motos.





HEM CONTRIBUÏT A MILLORAR LA SEGURETAT DE LES INFRAESTRUCTURES

Els errors humans en la conducció sempre existiran; per això cal tenir infraestructures viàries capaces de compensar-los. Amb aquest enfocament, conegut com a 'safe system approach', la Fundació RACC s'ha implicat en estudis EuroRAP per elaborar mapes de risc de la xarxa viària i ha analitzat la seguretat dels túnels i de nombroses infraestructures.

Mostrar els trams de risc amb EuroRAP

Des del l'any 2002, la Fundació RACC participa com a membre en el Programa EuroRAP (European Road Assessment Programme), que té per objectiu fer una avaluació sistemàtica de l'estat de les carreteres als països europeus.

Des de la creació d'EuroRAP, la Fundació RACC ha elaborat anualment un mapa de risc de les carreteres espanyoles i catalanes, que ha ajudat els usuaris a conèixer el nivell de perillositat de tots els trams de la xarxa viària i ha propiciat que les administracions prenguessin mesures per reduir l'accidentalitat en aquells trams de major risc.

Així mateix, amb el laboratori mòbil Movitest, desenvolupat per la Fundació RACC, hem inspeccionat una part important de la xarxa de carreteres de Catalunya, d'Espanya i d'altres països d'Europa i Amèrica Llatina (Perú, Costa Rica, Xile, Argentina i Paraguai), avaluant-ne la seguretat del disseny i proposant mesures de baix cost, però d'alt impacte, per tal de millorar-ne la seguretat.

Hem ajudat a identificar prop de

7.834

trams negres i hem inspeccionat

36.000

quilòmetres de la xarxa viària espanyola.





Amb el laboratori mòbil Movitest, el RACC ha inspeccionat la xarxa de carreteres de països tan llunyans com el Perú.

Auditories en defensa de l'usuari

Conscients del nostre paper de defensa dels interessos de l'usuari, hem auditat en aquests 20 anys elements essencials de les infraestructures viàries, per tal d'avaluar-ne l'estat i ajudar les administracions i entitats encarregades de l'explotació a identificar possibles accions de millora.

Hem fet auditories de senyalització urbana i interurbana, rotondes, aparcaments, travesseres, serveis de bicicleta pública, passos de vianants, afectació d'obres o eficàcia del transport públic, entre d'altres, tant a Catalunya com a Espanya, a partir de protocols de creació pròpia que avaluen el nivell de servei i qualitat amb l'exigència que demana l'usuari de la infraestructura.

Totes aquestes accions han servit per enviar un senyal d'alerta a les administracions, que moltes vegades han reaccionat reparant els defectes que havíem denunciat en les nostres auditories; o, encara més important, perquè tant des de l'administració central com l'autonòmica es posessin en marxa programes sistemàtics de manteniment i millora d'alguns d'aquests elements tan importants per a la seguretat viària.

45

auditories realitzades, on hem avaluat diferents infraestructures de la xarxa viària, tant urbana com interurbana.





Els aparcaments soterranis, objecte d'una de les auditories d'infraestructures realitzades per la Fundació RACC.

Des de l'any 2000 s'han avaluat

54

túnels, xifra que representa pràcticament el 100% dels túnels de més d'1 km de longitud que hi ha a Espanya.

EuroTAP, atenció als túnels

Per les seves característiques, els túnels són un element singular de les infraestructures i tenen un gran impacte en la seguretat del trànsit.

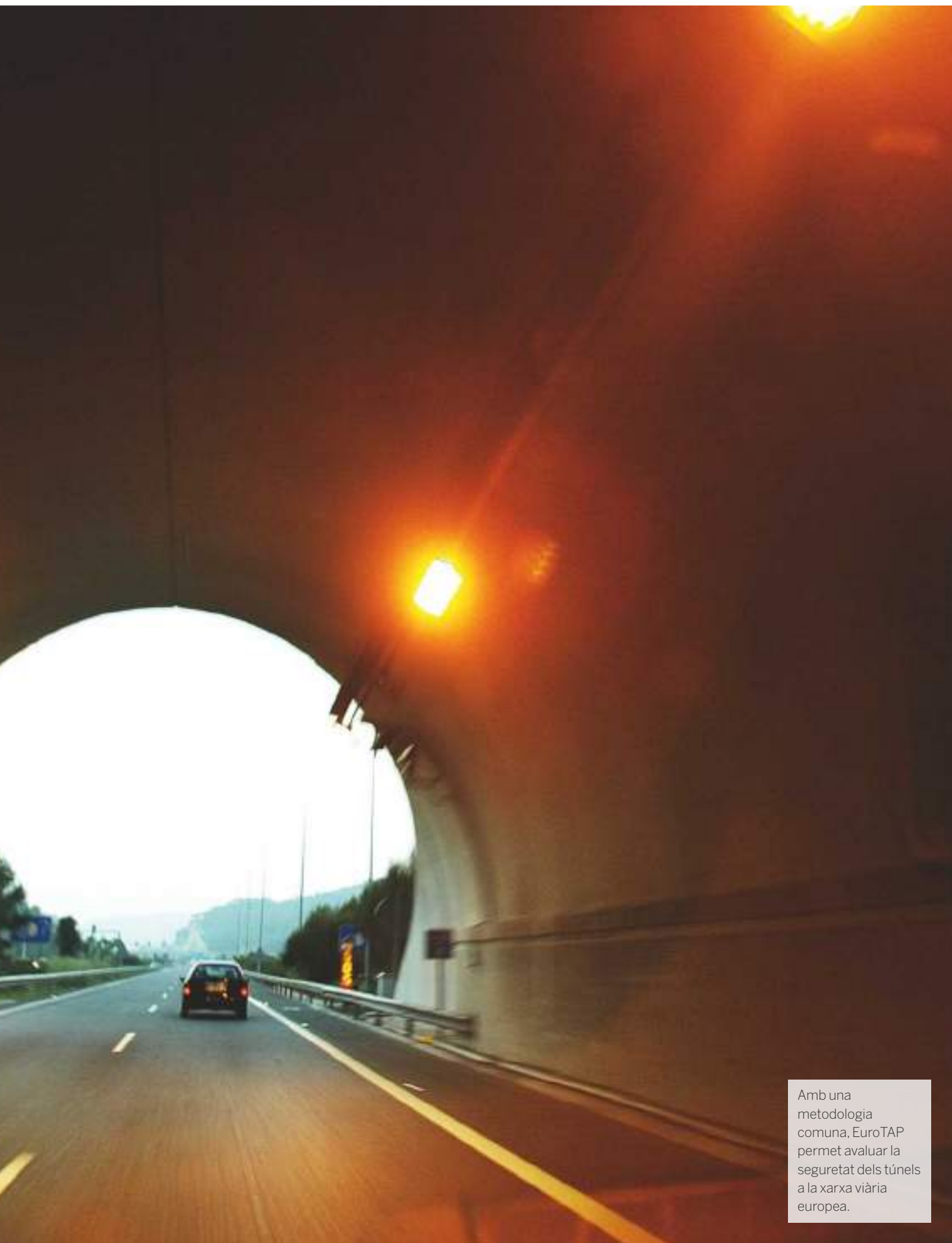
Des de l'any 2000 la Fundació RACC ha participat activament en el programa EuroTAP (European Tunnel Assessment Programme), creat arran de les catàstrofes ocorregudes als túnels de Montblanc i Saint-Gotthard.

Avançant-se a l'aplicació de la directiva de seguretat en túnels de l'any 2003, aquest programa, cofinançat per la Unió Europea, té per objectiu avaluar la seguretat dels túnels a partir d'un protocol comú que permet avaluar, de manera molt exhaustiva, tots els elements constructius i de manteniment que incideixen sobre la seguretat dels usuaris.

En tractar-se d'un protocol comú, EuroTAP permet fer una comparativa dels nivells de seguretat dels túnels a Europa, tot classificant-los de millor a pitjor i posant així pressió a les administracions per tal que millorin aquells túnels que surten amb avaluacions més baixes.

A Espanya les avaluacions d'EuroTAP han servit, per exemple, per accelerar les obres de millora del Túnel de la Rovira a Barcelona, del de Sant Joan a Alacant, del de Sóller a Mallorca, o la construcció d'un segon túnel a Viella.





Amb una metodologia comuna, EuroTAP permet avaluar la seguretat dels túnels a la xarxa viària europea.





HEM CONTRIBUÏT A CANVIAR L'ACTITUD DELS USUARIS DE LA MOBILITAT

L'avenç més important que hi ha hagut en aquests darrers 20 anys en matèria de seguretat viària ha estat el canvi d'actitud per part dels conductors i dels usuaris de la mobilitat. Amb diferents campanyes endegades en col·laboració amb administracions i altres entitats, la Fundació RACC ha ajudat a aconseguir que la major part de la ciutadania entengui avui que moure's és un dret, però també una responsabilitat.

Campanya passos de vianants

Més enllà de les millores que hi ha hagut en l'àmbit dels vehicles i les infraestructures, el gran canvi en les últimes dues dècades ha estat l'actitud dels usuaris, que avui ja no accepten com a "inevitables" els accidents de trànsit. La ciutadania ha assumit que cadascun de nosaltres, com a conductors, vianants o usuaris de la mobilitat, tenim un paper destacat en la lluita contra la sinistralitat viària.

Des de la Fundació RACC hem endegat en aquests anys un gran nombre de campanyes de conscienciació per tal d'incidir sobre patrons de comportament: ús del casc i del cinturó de seguretat, prevenció dels excessos de velocitat i crida sobre els perills de barrejar conducció i alcohol.

La campanya "Atenció! Tots som vianants", que es va posar en marxa l'any 2008, va resultar especialment reeixida pel seu caràcter innovador. Uns missatges directes pintats a terra, als passos de vianants, alertaven del perill d'atropellament i recordaven la necessitat de parar atenció en creuar el carrer.

Es va llançar inicialment a Barcelona i Madrid, i es va estendre a Terrassa, Múrcia, la Corunya, Mallorca, Almeria, Granada, Sevilla, Cadis, entre altres localitats.

L'any de la posada en marxa de la campanya, a Barcelona van reduir-se un

17%

els atropellaments, i als passos de vianants senyalitzats amb la campanya, un **53%**.





Missatges directes al centre de les ciutats alertaven els vianants en aquesta campanya de la Fundació RACC.

Campanya de motocivisme

En els últims anys, les campanyes de la Fundació RACC s'han centrat preferentment en els usuaris més vulnerables de la mobilitat. Així, s'han desenvolupat accions preventives, fent campanyes orientades als vianants, la gent gran, els joves i els motoristes, per exemple.

Un aspecte clau de totes aquestes campanyes ha estat ressaltar la importància que hi hagi una bona convivència entre els diferents usuaris de la via pública la qual cosa, a efectes pràctics, suposa una invitació a l'adopció d'actituds cíviqes per part de tothom.

La campanya Motocivisme n'és un exemple paradigmàtic. Aquesta campanya va comptar amb la col·laboració de grans campions de motociclisme com Laia Sanz, Jorge Lorenzo, Marc Márquez i Dani Pedrosa, entre d'altres, i la seva difusió es va fer principalment a través de les xarxes socials a partir d'uns vídeos on els pilots donaven consells i recomanacions als motoristes per a una conducció més responsable.

En el període de 1994 a 2013 hi van haver

8.474

morts en accidents de moto a Espanya.

L'any 2013 el parc de motos a Espanya era de

2.891.204



motocivisme

un ús responsable de la moto

RACC



Marc Márquez, els germans Espargaró, Dani Pedrosa i Efrén Vázquez, pilots que van participar a Motocivisme.





HEM ESTAT PIONERS INCORPORANT TEMES A L'AGENDA DE LA SEGURETAT VIÀRIA

Fa uns anys, ningú no es qüestionava la relació entre les distraccions i els accidents de trànsit, fins que la Fundació RACC, en un estudi pioner, va denunciar amb xifres contundents la incidència directa entre la manca de concentració en la conducció i la sinistralitat viària. És un exemple de la capacitat del RACC per obrir nous focus d'atenció i debat sobre una mobilitat més segura.

Pioners en alertar sobre les distraccions

Els índexs de sinistralitat viària han millorat de manera espectacular al nostre país. Si fa 20 anys érem a la cua de la classificació europea, avui som un país capdavanter amb un dels índexs de sinistralitat més baixos de tota la UE. Per tal que aquesta millora fos possible, ha estat necessari identificar nous camps d'acció sobre els quals incidir per reduir la sinistralitat o les seves conseqüències.

La Fundació RACC va ser pionera en alertar sobre la importància de les distraccions en la conducció i en l'accidentalitat. L'any 2008 es va publicar l'estudi "Distraccions: un risc no percebut", que va anar acompanyat d'un seguit de simulacions, molt reals, realitzades al simulador de CTAG (Centro Tecnológico de Automoción de Galicia) a Vigo, que en aquells moments era un dels més avançats d'Europa.

En part gràcies a aquest informe, avui és normal que des de les diferents administracions es facin recurrentment campanyes advertint del perill de les distraccions. Però encara queda molt per fer, perquè amb la generalització de les aplicacions mòbils (missatgeria, navegació, etc), la falta de concentració esdevé un problema que té una incidència cada vegada més elevada en la conducció.

Els registres estadístics diuen que al

38%

dels accidents, les **distraccions estan presents** com a factor concurrent.





"Distraccions: un risc no percebut" va ser un estudi pioner de la Fundació RACC que va obrir un nou front en la prevenció d'accidents.

Full de rescat: ajuda per als qui ajuden

Un dels aspectes més crítics dels accidents de trànsit és el rescat de les víctimes; particularment en accidents greus, quan no és fàcil accedir a l'interior dels vehicles. La primera hora després de l'accident (coneguda com a *golden hour*) és essencial per salvar vides i minimitzar lesions.

Per ajudar a resoldre aquesta problemàtica, la Fundació RACC va llançar l'any 2011, amb altres clubs europeus, la campanya "Full de Rescat". L'objectiu d'aquest full, que l'usuari es descarrega d'Internet i diposita al para-sol del conductor, és fer més segura i ràpida la tasca d'excavació per part dels bombers, proveint-los d'informació tècnica (nombre i disposició dels coixins de seguretat, situació de bateries, sistema elèctric, dipòsit de combustible, etc) d'aquell model i versió de cotxe.

La campanya es va presentar a Barcelona amb la participació de Bombers de la Generalitat de Catalunya i Bombers de l'Ajuntament de Barcelona, i ràpidament es va estendre a Terrassa, Gijón, Vigo, Lugo, la Corunya, Sevilla i Palma de Mallorca, entre altres localitats.

Des del llançament de la campanya s'han fet més de

300.000

descàrregues del full de rescat.





El full de rescat facilita als bombers l'excavació més ràpida i segura dels accidentats que es troben a l'interior dels vehicles.





HEM CONTRIBUÏT A REDUIR L'IMPACTE DE LA MOBILITAT EN EL MEDI AMBIENT

La necessitat de promoure una mobilitat cada vegada més sostenible està impulsant la recerca sobre noves fonts d'energia que acotin el paper gairebé monopolístic que té el petroli en la motorització dels vehicles. La Fundació RACC està plenament implicada en nombroses iniciatives per desenvolupar una mobilitat cada vegada més respectuosa amb el medi ambient.

Suport a l'R+D del vehicle elèctric

El motor elèctric aplicat al cotxe o a les motos ha sorgit com una alternativa amb molt de potencial que podria, en pocs anys, substituir en part el motor de combustió interna i ajudar així en la lluita contra el canvi climàtic i en la millora de la qualitat de l'aire a les ciutats.

Des de la Fundació RACC hem estat molt actius en aquest debat, intentant no generar expectatives excessives. La mobilitat elèctrica és una opció força interessant però no sembla que suposi, si més no a curt termini, un canvi “disruptiu”; tot apunta més aviat a que el cotxe elèctric anirà guanyant quota de mercat mantenint-se els pròxims anys com a una modalitat minoritària, mentre que la moto elèctrica sí que podria tenir un desplegament més accelerat.

En aquests anys hem fet enquestes entre els usuaris en relació amb el seu coneixement i valoració del cotxe elèctric; hem fet estudis d'impacte i hem participat en diversos projectes pilot. Amb Honda i l'Ajuntament de Barcelona vam fer l'any 2011 un projecte conjunt de prova del nou model Honda NEO com a vehicle per a diferents serveis municipals.

L'any 2013 vam participar amb Applus IDIADA, i amb finançament de la UE, en el projecte Volar-e, que va consistir en la construcció d'un prototip de cotxe elèctric de gran potència (1.000 cv) amb l'objectiu de fer arribar al gran públic la idea que la motorització elèctrica també podia anar associada a grans prestacions en termes de disseny, potència, velocitat i seguretat.





Volar-e, prototip d'esportiu d'altres prestacions i 100 % elèctric, un projecte finançat per la UE en el qual va participar la Fundació RACC.

L'Econducció com a actitud

L'usuari juga un paper clau a l'hora de dissenyar polítiques que redueixin l'impacte de la mobilitat en el medi ambient. No tots els modes de transport, ni tots els vehicles, ni totes les formes de conduir contaminen igual. I en tots aquests aspectes, les eleccions que fa l'usuari són determinats.

Al llarg d'aquests anys, des de la Fundació RACC hem dut a terme nombroses actuacions per millorar el coneixement i la sensibilitat dels usuaris de la mobilitat amb relació al medi ambient. La campanya "Econducció, per un ús més racional de l'automòbil", llençada l'any 2009 coincidint amb el Dia Mundial del Medi Ambient, ha estat l'element central d'aquestes actuacions i ha consistit en la difusió a l'usuari de tècniques de conducció ecològica per canals molt diversos. La campanya es va presentar a Barcelona i Madrid, i es va estendre a Granada, Vigo, Lugo, Oviedo, la Corunya i Múrcia, entre d'altres.

A nivell més pràctic, des de la Fundació RACC hem contribuït al desplegament massiu per part del RACC dels cursos de conducció eficient, tant per a empreses com per a particulars. En aquests cursos, els conductors aprenen una sèrie de tècniques molt senzilles que permeten estalvis en el consum de carburant, i també d'emissions de CO₂, de fins a un 20%.

+ de 65.000

persones formades en cursos RACC de conducció eficient des de l'any 2004.





La campanya "Econducció" de la Fundació RACC ofereix consells als usuaris per a un ús més racional del vehicle privat.

Ecotest, per a la qualitat de l'aire

Els motors de combustió interna emeten dos tipus d'agents contaminants: el CO₂, que afecta a escala global del planeta al canvi climàtic generant l'efecte hivernacle; i gasos i partícules contaminants, que afecten a la qualitat de l'aire en àmbit local. Aquests dos tipus d'emissions representen un repte per la mobilitat i el medi ambient.

Des del 2003 el RACC participa en el projecte EcoTest, que classifica els turismes nous que surten al mercat en funció dels seus nivells d'emissions d'efecte local o global, a partir de protocols més representatius de la conducció real que no pas els aplicats per a la normativa d'homologació.

L'objectiu del programa EcoTest és ajudar els usuaris a tenir informació acurada de l'impacte mediambiental dels cotxes que es venen al mercat i tractar així d'influir en la seva decisió de compra perquè optin pels cotxes més respectuosos amb l'entorn.

Així mateix, EcoTest vol influir en els fabricants per tal que reduixin cada cop més les emissions contaminants dels seus models i puguin aspirar a tenir les 5 estrelles, la valoració màxima. L'estudi EcoTest s'ha convertit així en un element de referència i de valor per a les marques, conscients de la seva responsabilitat amb el medi ambient.

Des de l'inici del projecte

1.650

cotxes han estat valorats per Ecotest.





NOS HAN PUESTO VERDES

El Škoda Octavia Scout RS 2.8 FSI 180P, 470-Cv y el Škoda Octavia Foresti 2.8 FSI 115 CV son los coches con mejores consideraciones de diseño y gestión que mejor conservan según el ECO-INDEX 2007*. Y eso, por su sencillez. Como siempre lo es disfrutar de la máxima potencia con el mínimo consumo. Aunque a algunos les cuesta un poquito.



Impactant
campanya d'Škoda
(2007) reflex de la
importància creixent
del factor ecològic
en la fabricació de
nous vehicles.





HEM CONTRIBUÏT A LA DIFUSIÓ DE LES NOVES TECNOLOGIES DE MOBILITAT

El mercat ofereix cada vegada més tecnologies que augmenten significativament la seguretat dels vehicles. Sovint, però, els usuaris tenen poca informació dels beneficis que aporten aquests nous sistemes i per això no n'aprofiten tot el potencial. La Fundació RACC participa en iniciatives de tota mena per ajudar a difondre tots els avantatges de les noves tecnologies.

Difondre la tecnologia eSafety

Des de la Fundació RACC hem posat en marxa diverses iniciatives per acostar a l'usuari els millors avenços que desenvolupen els fabricants en l'àmbit de la seguretat dels vehicles.

Amb aquest objectiu, l'any 2010 vam organitzar a Madrid la jornada eSafety, amb la participació dels pilots Fernando Alonso i Carlos Sainz, per difondre tecnologies com el control electrònic d'estabilitat (ESC), advertència i frenada d'emergència, monitorització d'angles morts, alerta de velocitat i l'eCall o trucada automàtica d'emergència.

Més recentment, a mitjans del 2014, vam celebrar a Barcelona l'iMobility Challenge que, finançat per la Comissió Europea, tenia per objectiu difondre les tecnologies intel·ligents més recents desenvolupades per a una mobilitat segura i eficient, com ara el sistema de detecció de vianants i d'obstacles amb frenada d'emergència o els sistemes autònoms d'aparcament.

L'AEB (sistema automàtic de frenada d'emergència) implantat en tot el parc de turismes d'Espanya salvaria

300

vides anuals i reduiria

900 milions

d'euros anuals els costos socials lligats a l'accidentalitat.



safety a bordo

Madrid 2010



Fernando Alonso i Carlos Sainz van demostrar a l'Escola RACC de Conducció de Madrid l'eficàcia de les noves tecnologies en seguretat.

R+D per a la mobilitat futura

Al llarg d'aquests anys, la Fundació RACC ha participat de forma creixent en consorcis d'R+D nacionals i europeus vinculats a l'àmbit de la mobilitat. Ho hem fet, en part, a partir de la nostra pertinença a ERTICO, una associació europea que agrupa més de 100 membres i que promou la innovació en telemàtica aplicada al transport (ITS).

Els 17 projectes d'R+D en els quals hem participat han estat molt diversos: projectes que tenien per objectiu desenvolupar sistemes de comunicació entre els vehicles i les infraestructures (CVIS), projectes pilot del sistema eCall (HeERO), projectes que exploraven la vinculació entre mobilitat i Internet (MOBiNET), projectes de desenvolupament de carregadors elèctrics mòbils (CARMEN), etc.





Vehicle d'assistència RACC 100% elèctric que forma part del projecte europeu CARMEN de carregadors elèctrics mòbils.

El trànsit en temps real amb Infotransit

Sens dubte el projecte més important que la Fundació RACC ha creat i desenvolupat ha estat Infotransit, fins al punt que ha esdevingut el servei més tecnològic del RACC cap als seus usuaris.

Amb el suport del CDTI i d'ACCIÓ en successives rondes de finançament, hem desenvolupat una plataforma d'informació del trànsit en temps real on s'apliquen algorismes de fusió de dades provinents de diferents fonts: sensors en carretera, navegadors connectats i vehicles flotants.

El resultat és una aplicació multidispositiu (web i app) que proporciona els nivells de congestió a la xarxa en temps real i predictiu i té informació de benzineres, radars, pàrquings i càmeres de trànsit.

Des del llançament de l'aplicació d'Infotransit s'han fet

300.000

descàrregues de l'app.





RACC Infotransit, l'aplicació gratuïta desenvolupada per la Fundació RACC que ofereix informació de trànsit en temps real.





HEM CONTRIBUÏT A LA FORMACIÓ DELS DIFERENTS USUARIS DE LA MOBILITAT

La Fundació RACC acompanya els usuaris de la mobilitat en totes les fases de la vida. Des de ben petits, mitjançant la formació viària en la seva etapa escolar, passant per les seves primeres passes com a conductors de bicicletes, motos i cotxes, fins a l'edat adulta i també atenent les característiques especials de mobilitat de la gent gran.

Educació en la mobilitat a les escoles

La formació dels diferents usuaris de la mobilitat ha estat sempre un eix vertebrador de les activitats de la Fundació RACC. La mobilitat, en tant que activitat social, requereix d'actituds responsables on tots els usuaris es respectin els uns als altres: conductors, vianants, ciclistes i motoristes, prioritzant sempre, per suposat, els col·lectius més vulnerables.

L'any 1994 la Fundació RACC va llançar el PEM (Programa d'Educació per a la Mobilitat), dirigit als més petits. El PEM, totalment gratuït, va tenir un gran èxit a les escoles de tot Espanya, gràcies, en part, a la implicació dels mestres i dels monitors RACC que anaven a les escoles i realitzaven amb els nens les diferents activitats lúdico-formatives del programa.

Amb el desenvolupament de les tecnologies digitals, el PEM va deixar pas, l'any 2011, al RACC Educa, un programa, també gratuït, de formació on-line, en forma de jocs on els nens poden aprendre de manera interactiva a moure's en contextos molt diferents. L'arquitectura al núvol del RACC Educa ha permès arribar a un nombre encara més alt d'alumnes i ha tingut molt bona acollida tant en el col·lectiu de professors, com en el de mares i pares.

Des del seu inici, les activitats d'educació viària de la Fundació RACC han arribat a més de

340.000

escolars d'arreu del país.





Visites escolars al
laboratori d'assajos
de xoc de Jané,
iniciativa conjunta
amb el RACC
en l'àmbit de la
formació viària.

Estudi i concurs Joves i Conducció

Els joves són especialment vulnerables quan parlem de mobilitat perquè són un col·lectiu nombrós i perquè per qüestions vitals, no sempre òbvies, tendeixen a incórrer en més comportaments de risc, sobretot els nois.

L'any 2007 la Fundació RACC va fer públic l'estudi "Joves i Conducció: un dret i una responsabilitat", que va tenir un gran impacte mediàtic. L'estudi, elaborat per una comissió d'experts nacionals i internacionals creada pel RACC, denunciava que més de 1.400 joves, una mitjana de 4 cada dia, morien cada any en accident de trànsit a les nostres carreteres, i proposava diferents iniciatives per fer front a aquest greu problema. Avui, en part gràcies a aquestes recomanacions, la xifra anual de joves morts en accident de trànsit ha baixat a 209. No és un avenç menor.

De l'estudi se'n van derivar iniciatives diverses ara com un programa per a escoles, una campanya de conscienciació, i un concurs de vídeos, fotos i relats. Aquest concurs ha estat un gran èxit i ja va per la seva vuitena edició.

En les set edicions del concurs Joves i Conducció,

8.036

joves hi han participat i han presentat

5.318

treballs entre vídeos, fotografies i relats.





L'any 2007 la Fundació RACC va presentar l'estudi Joves i Conducció, inici d'una llarga campanya de prevenció viària.





I SOBRETOT, HEM CONTRIBUÏT A DEFENSAR ELS INTERESSOS DELS USUARIS DAVANT LES ADMINISTRACIONS PÚBLIQUES

Per vocació i per convicció, un objectiu essencial de la Fundació RACC és la defensa i protecció dels interessos dels usuaris. Això ho fem per tres vies: d'una banda, donant-los veu perquè ens facin arribar les seves queixes i les puguem traslladar a l'Administració; de l'altra, fent arribar a aquests usuaris informació clara i rigorosa que els ajudi a prendre decisions; i, finalment, participant activament en el procés de disseny de polítiques públiques.

La veu dels usuaris es diu Via Directa

La manera més senzilla i directa de protegir els interessos dels usuaris és donant-los veu. Això és el que hem fet amb el servei Via Directa, que vam llençar l'any 1996 i que ha estat un dels nostres bucs insígnia des de llavors.

Aquest servei és una finestra oberta al soci del RACC i al ciutadà en general per tal que denunciï situacions que afecten la mobilitat: des de senyalitzacions defectuoses o poc clares, fins a trams amb un estat del ferm deficient, cruïlles i passos de vianants perillosos o radars situats en llocs on només poden tenir un objectiu recaptatori.

A través de Via Directa hem rebut milers de denúncies dels usuaris que la Fundació RACC, després d'estudiar detingudament, ha tramitat a les administracions corresponents, afegint-hi sempre la proposta de solució recomanada per l'equip d'experts tècnics del RACC.

El servei Via Directa constitueix un instrument molt útil per millorar la mobilitat, accessible des de fa temps 24 hores al dia on-line. I pròximament la Fundació RACC presentarà una app que permetrà fer les denúncies de manera immediata des del telèfon mòbil, amb l'avantatge de poder incorporar les dades de geolocalització del problema facilitades per l'usuari.

Amb Via Directa, la Fundació RACC ha tramitat

5.707

reclamacions a les administracions corresponents.





Les incongruències, mal estat o inadequació dels senyals de trànsit són tema de queixa freqüent dels usuaris de Via Directa.

Sistemes de retenció infantils més segurs

Vivim en un món on, malgrat haver-hi un excés d'informació, sovint aquesta no arriba, o no ho fa de forma prou clara, al consumidor, que pot així acabar prenent decisions que no siguin les millors.

Al llarg d'aquests anys, la Fundació RACC ha participat en nombrosos programes de testeig de tota mena de productes vinculats a la mobilitat. Des de cadiretes, portabici-cletes, cascs, reposacaps, fins a cadenes per a neumàtics i bateries, la Fundació RACC ha anat publicant regularment informes on es valoren tots aquests productes i es classifiquen, seguint protocols d'avaluació independents, amb l'objectiu de facilitar les decisions de compra per part dels usuaris. Tota aquesta informació serveix de base d'una web dedicada als consells per als usuaris.

Sens dubte els informes que han tingut més èxit són aquells on s'han fet testeigs dels sistemes de retenció infantil, incloent-hi proves de xoc per valorar-ne la seguretat. Per als pares es tracta d'una decisió molt important que segurament prendran poques vegades a la vida i que, per tant, té una gran transcendència.

En els últims 15 anys s'han avaluat

més de 400

sistemes de retenció infantil.





Estudis de la Fundació RACC han contribuït a fer els sistemes de retenció infantils més segurs i la legislació molt més estricta.

El cost de la mobilitat: fiscalitat i peatges

La defensa d'una mobilitat assequible, en la qual els conductors paguin la part dels costos que els correspon però no més, ha estat un dels eixos vertebradors de la nostra feina davant les administracions públiques al llarg d'aquests anys.

En matèria impositiva, la Fundació ha defensat, des de fa temps, la necessitat de simplificar la fiscalitat de l'automòbil, fent prevaler les figures que engraven l'ús per sobre de les que engraven la compra o la propietat. Aquest enfocament ha estat recollit recentment en l'anomenat *Informe Lagares* de reforma de la fiscalitat a Espanya.

D'altra banda, hem defensat la conveniència d'incorporar criteris mediambientals en el disseny de les diferents figures impositives que graven la mobilitat, d'acord amb el principi "qui contamina paga"; de fet, la reforma de l'any 2008 de l'impost de matriculació, que va establir un import en funció de les emissions de CO₂ del vehicle, va seguir en part les propostes que vam fer des de la Fundació.

En l'àmbit dels peatges, la Fundació també ha estat molt activa, particularment amb el grup de treball *ad hoc* impulsat per la Generalitat. Conscients que es tracta d'un tema molt sensible, amb diferències importants entre els territoris, hem defensat la necessitat urgent de dissenyar i posar en marxa un sistema homogeni i transparent, respectant els drets de les concessionàries. Hem proposat així la possibilitat d'introduir un mecanisme de deduccions dels peatges vigents a l'IRPF, com a punt de partida per poder anar cap a un sistema de finançament de les infraestructures viàries més equitatiu, que finalment haurà d'estar basat en un ventall ampli de figures: aportacions pressupostàries, afectació d'alguns impostos (com el de les benzines) i, puntualment, peatges o vinyetes.





La Fundació RACC, partidària que la fiscalitat tingui en compte el criteri d'ús efectiu del vehicle, en lloc de gravar-ne la propietat.

Influir en la política pública de mobilitat

Un dels trets diferencials de la Fundació RACC és que sempre hem intentat influir en el disseny de les polítiques públiques de mobilitat, tot defensant els interessos dels usuaris, que es corresponen, en general, amb els del país.

Hem col·laborat així nombroses vegades amb les Administracions competents, hem anat al Parlament quan se'ns ha demanat per tal d'aportar el nostre coneixement i també, quan ho hem considerat necessari, hem mantingut posicionaments divergents o contraris a iniciatives legislatives que pensàvem que no eren les més adequades.

L'aprovació i posada en marxa del carnet per punts o la reforma de la fiscalitat de l'automòbil per fer-lo més sensible a qüestions mediambientals, són dos exemples de qüestions a les quals la Fundació RACC ha donat suport i que avui en dia formen part del context regulatori en què es mou la mobilitat al nostre país.

D'altra banda, en altres temes com ara: la limitació fixa de la velocitat a 80 km/h en els corredors d'accés a Barcelona, suposadament per raons mediambientals; la possible implantació d'un tramvia al tram central de la Diagonal de Barcelona, vetant-hi l'accés al vehicle privat; la ubicació puntual de certs radars, amb un afany aparentment recaptatori; o la reducció a 110 km/h de la velocitat màxima en autopista, suposadament per motius mediambientals; el posicionament de la Fundació RACC ha estat més bel·ligerant i hem aconseguit que aquestes iniciatives finalment no s'hagin dut a terme.





La reducció a 110 km/h de la velocitat màxima en autopistes va ser una mesura del tot qüestionada per la Fundació RACC.

COL·LABORACIONS



PROJECTES EUROPEUS





Av. Diagonal, 687 08028 Barcelona