

El Estudio RACC sobre el uso de la motocicleta en Barcelona pretende mejorar su encaje en la movilidad futura de la ciudad

El 47% de los motoristas considera peligroso circular en moto por Barcelona

- El 53% de los motoristas cree que los giros en cruces con carriles bici de doble sentido son inseguros. También creen que lo son por las bicicletas y VMP.
- Los lugares que consideran más peligrosos para circular son la rotonda de Plaça Espanya, seguida de las Rondas y la calle Aragón.
- Los comportamientos de riesgo más habituales observados entre los motoristas son: no ceder el paso a peatones, circular entre carriles o haciendo zigzag y utilizar el carril bus.
- Aunque solo realizan el 6% del total de desplazamientos, los motoristas están implicados en el 36% de los accidentes y representan más de la mitad (51,4%) de las víctimas mortales de los siniestros viarios en Barcelona.
- Eliminar carriles de circulación para el vehículo privado es la medida del Ayuntamiento peor valorada por los motoristas: un 59% está en contra.
- La mayoría de los motoristas (el 74%) realizan desplazamientos internos con origen y destino en la misma ciudad, mientras que 1 de cada 4 proviene de municipios del área metropolitana.

Barcelona, 7 de abril de 2022 – El RACC ha presentado el “Estudio sobre el uso de la motocicleta en Barcelona 2022”, un informe que analiza en profundidad los hábitos y comportamientos de las personas que se desplazan en motocicleta y ciclomotor por la ciudad, y también evalúa su perfil y su percepción del entorno.

En Barcelona, respecto a otras ciudades del mundo, la presencia de la moto es muy elevada. En 2020, en la ciudad había censadas 271.090 motocicletas y ciclomotores, que representaban un 33% del parque de vehículos, un porcentaje bastante superior a sus equivalentes catalán (20%) y español (15,4%). De hecho, el número de motos en el censo municipal ha aumentado un 6,7% en la última década, convirtiéndose en el único medio de transporte que ha crecido, además de las furgonetas. Si comparamos Barcelona con ciudades europeas de su entorno, es la metrópoli con mayor ratio de motos por habitante, con 0,17, por delante de Roma (0,13), Milán (0,13), Valencia (0,12) o Madrid (0,08). En el ranking de motos por km² de superficie, Barcelona es también la ciudad líder destacada, con 2.660 motos/km².

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



El elevado uso de la moto va acompañado de una alta siniestralidad: entre 2010 y 2020, más de la mitad de las víctimas mortales en accidentes de tráfico en Barcelona fueron motoristas; y, en 2021, 8 de los 12 fallecidos en siniestros circulaban en moto. Ante esta problemática, el RACC ha estudiado la situación desde el punto de vista del motorista en clave estratégica, con el fin de recomendar acciones que mejoren el encaje de la motocicleta en la movilidad futura de la ciudad.

Para realizar el estudio, el RACC ha observado el comportamiento de 13.276 motoristas en hora punta (de 7:30 a 10:00 h. y de 17:00 a 20:00 h.) y por la noche (22:00 a 24:00 h.), en once localizaciones distintas de la ciudad. Estas observaciones se han realizado en puntos con condiciones propicias para generar conductas inapropiadas por parte de los motoristas. También se han realizado 600 encuestas a usuarios de motocicleta y ciclomotor (la mitad eran hombres y la otra mitad mujeres) en 12 localizaciones repartidas por los 10 distritos de la ciudad.

Las ventajas de la moto

El RACC considera que el uso de la motocicleta tiene una serie de puntos fuertes que deben potenciarse para conseguir que su encaje en la movilidad del futuro de Barcelona sea satisfactorio. Las ventajas de la moto respecto a los otros medios de transporte son las siguientes:

- **Aporta flexibilidad, comodidad e independencia a los usuarios**, frente a las problemáticas del coche y la rigidez del transporte público. La moto **puede responder a muchas necesidades en recorridos de distancias medias**, entre 8 y 15 kilómetros.
- **Es más económica que un turismo** tanto en su adquisición como en su mantenimiento, siendo también menor el consumo de carburante.
- **Su electrificación es más sencilla**: no es necesario instalar puntos de carga a domicilio ni construir infraestructuras, ya que existen soluciones como la carga de la batería portátil, que es **recargable con un enchufe doméstico**.
- **Tiene una menor ocupación del espacio público que un turismo**, tanto en calzada como en estacionamiento, y es un **vehículo de alta ocupación**, con una ocupación media de 1,18 en desplazamientos internos en Barcelona durante 2019.
- **El servicio de motosharing** en la ciudad de Barcelona está consolidado.

Por otra parte, el Club es consciente de que las motocicletas también tienen puntos débiles que **deben afrontarse de cara a su futuro en la movilidad de la ciudad**. Algunas de estas desventajas son: el **mayor riesgo de accidentalidad** y la gravedad de las lesiones, un **nivel de eficiencia energética bajo** comparado con el transporte público, una exposición por parte del usuario a las **condiciones meteorológicas** ya los agentes alérgenos, el **elevado nivel de ruido** que provoca en algunos casos y la pérdida de espacio para el peatón que supone el **estacionamiento de motos en las aceras**.

Para más información:
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



La moto en Barcelona, en cifras

- **En Barcelona, cada día se producen alrededor de 450.000 desplazamientos en moto** en los que el origen o destino están en Barcelona, que representan un 6,2% del total de trayectos.
- La mayoría de las motocicletas en Barcelona (55%) tienen entre 75 y 125 centímetros cúbicos, y tan solo el 3% del parque de motos y ciclomotores son vehículos de propulsión eléctrica. Estos son, en gran medida, vehículos de la flota de motosharing. **El parque de motos de la ciudad está envejecido: el 49% de las unidades tiene más de 11 años de antigüedad** y, entre los ciclomotores, esta cifra alcanza el 66%. Del total de vehículos de 2 ruedas, hasta un 13% tiene más de 20 años.
- **De todos los vehículos implicados en accidentes de tráfico en Barcelona en los últimos 10 años (2010-2020), un 36% fueron motos o ciclomotores.** Respecto al 6,2% de desplazamientos, esto indica que el riesgo de sufrir un accidente en moto en la ciudad es 6 veces más elevado que en coche.
- **En el global de los últimos 12 años, los motoristas representan el 51,4% de las víctimas mortales en accidentes de tráfico en Barcelona.** En 2021, este porcentaje aumenta al 67%, con 8 usuarios muertos que conducían una moto.
- **Los puntos de mayor concentración de accidentes con víctimas mortales de motoristas en Barcelona son los cruces de calles (un 37%).** En las vías secundarias se producen el 24% de los siniestros, el 13% en las Rondas y un 6% en los accesos de la ciudad. El día de la semana con mayor accidentalidad de motoristas en la ciudad es el viernes, con un 20% de los accidentes, y si se tienen en cuenta las horas en que se producen los siniestros, el período diurno entre las 6h y las 14h es cuando más hay (el 44%).
- **Barcelona tiene 82.000 plazas de aparcamiento de motocicletas señalizadas,** de las cuales el 94% se encuentran en la calzada y el 6% restante en la acera. La ciudad tiene una ratio de 3,3 motos por plaza, aunque la proporción varía mucho en función del distrito. Hay zonas en las que no hay aparcamientos para motos señalizados, como los barrios de montaña (Collserola, Montjuïc) o la Zona Franca.

Distrito	Motos/Plaza
Sant Martí	2
Les Corts	2,2
Eixample	3,3
Media Barcelona	3,3
Sarrià-Sant Gervasi	3,3
Sants-Montjuïc	3,6
Horta-Guinardó	3,7
Sant Andreu	4
Gràcia	4,5
Nou Barris	5,4
Ciutat Vella	6,3

Para más información:
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:

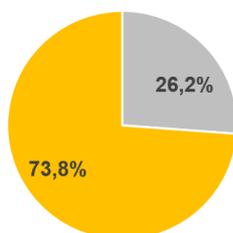


1. OBSERVACIÓN DEL COMPORTAMIENTO DE LOS MOTORISTAS

Conductas de los usuarios de motocicletas y ciclomotores

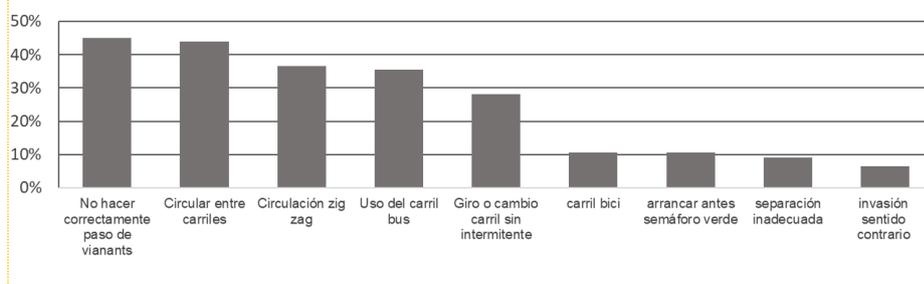
- El **74% de las observaciones muestran conductas correctas** en circulación por parte de los motoristas, y el 26% de observaciones restantes denotan actitudes de riesgo que pueden poner en peligro su integridad o la del resto de usuarios.
- En la observación de pasos de peatones, el **44,9% de los motoristas no han cedido el paso correctamente**. Es la observación que ha detectado una mayor ratio de incumplimientos.
- En las vías rápidas con carriles anchos, como la Ronda de Dalt, la Ronda del Litoral o la Avenida Meridiana, y en los momentos de mayor congestión, se ha observado que un 44% de los motoristas **circulan entre carriles** y un 36,7% **circulan haciendo zigzag**.
- En las calles donde se ha observado **el uso incorrecto del carril bici por parte de motos y ciclomotores**, se han observado infracciones en un 35,6% de los casos; y donde se ha observado si los motoristas **accionan el intermitente por dar un giro** o un cambio de carril, un 28,2% no lo hacen de forma correcta.

Comportamiento en observaciones (Media)



■ Mal comportamiento ■ Buen comportamiento

% Comportamiento incorrecto por tipo de observación



- La circulación de los motoristas por el carril bus, en la mayoría de los puntos de observación, **empeora por las mañanas, en los momentos de mayor congestión**. Los lugares observados donde más motoristas utilizan el carril bus en horario matinal son la Avenida Diagonal a la altura de la calle Martí i Franquès, en sentido de entrada a Barcelona (43%), la Avenida Meridiana a la altura del calle Rosellón y Porcel (42%) y en la Gran Vía de les Corts Catalanes, en el cruce con la calle Bailèn (41%).
- En cuanto al ruido durante la noche, en la observación realizada en la calle de Balmes, en el tramo entre calle Còrsega y Rosselló, en el período de 22h. a 00h., **todas las motos hacían**

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



más de 45 decibelios de ruido, que es el nivel recomendado por la OMS en horario nocturno. De hecho, el 24% de las motos superaba los 65 dB.

- Las observaciones hechas en calles con **carriles de 30km/h muestran a un 96% de motoristas que respetaban el límite de velocidad**. Por el contrario, en la calle de Balmes, entre Córcega y Rosselló, durante la noche, el 22% de los motoristas sobrepasaban los 50km/h de velocidad máxima permitida.

2. ENCUESTA A LOS USUARIOS DE MOTO EN BARCELONA

Perfil y hábitos de las personas que van en motocicleta

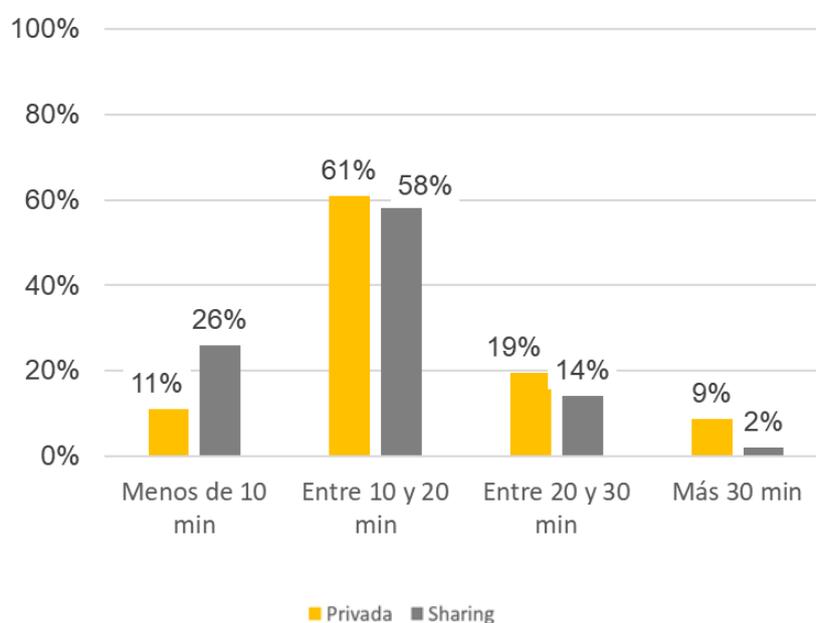
- **Prácticamente 6 de cada 10 motoristas (59%) tienen más de 5 años de experiencia** circulando por la ciudad, mientras que 1 de cada 5 (19%) tiene menos de 1 año de experiencia.
 - Entre los usuarios de motosharing, sólo el 45% llevan 5 o más años circulando en moto por Barcelona.
- **El 69% de los motoristas utiliza la moto más de 2 días a la semana**. De hecho, entre los propietarios de motos privadas, el 45% lo utiliza muy frecuentemente, más de 4 días cada semana.
 - En cambio, la mayoría de usuarios de motos compartidas las utilizan 1 día a la semana (47%) o muy esporádicamente (44%).
- **El uso de la moto privada en Barcelona difiere del de la moto compartida**. Entre los usuarios de moto privada, la mayoría (69%) la utilizan para ir a trabajar o al centro de estudios, y más de la mitad (53%) también la utilizan por motivos de ocio.
 - En cambio, para los usuarios de motosharing, el ocio (68%) y las gestiones (45%) son las principales razones.
- **La comodidad y la rapidez son las características mejor valoradas por los motoristas sobre el uso de los vehículos de dos ruedas**, seguidas de la flexibilidad que permite su uso. El bajo coste, en cambio, es un rasgo que no se valora tanto, sobre todo entre los usuarios de movilidad compartida.
- A pesar del extenso uso de la moto, **el 78% de los motoristas complementan sus desplazamientos por la ciudad utilizando el transporte público**, y el 31% también lo hacen yendo a pie.
- Preguntados sobre el medio de transporte que cogerían si no fueran en moto, **el 75% de los motoristas optaría por el transporte público**. A mucha distancia, un 18% iría en coche, un 13% utilizaría bicicletas privadas o compartidas, un 7% iría a pie y un 6% en VMP.

Para más información:
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



- **El 76% de los usuarios que ahora se mueven en moto antes lo hacían en transporte público.** 1 de cada 4 lo hacía con movilidad activa (a pie o en bicicleta) y el 17% se pasaron del coche a la moto.
- **6 de cada 10 motoristas realizan desplazamientos que tienen una duración de entre 10 y 20 minutos de duración.** Esto denota que los trayectos en moto en Barcelona suelen ser de proximidad, recorriendo pocos kilómetros de distancia.
- Entre los usuarios de motos compartidas, el 26% las utiliza por trayectos de menos de 10 minutos, más del doble que entre los usuarios de moto privada



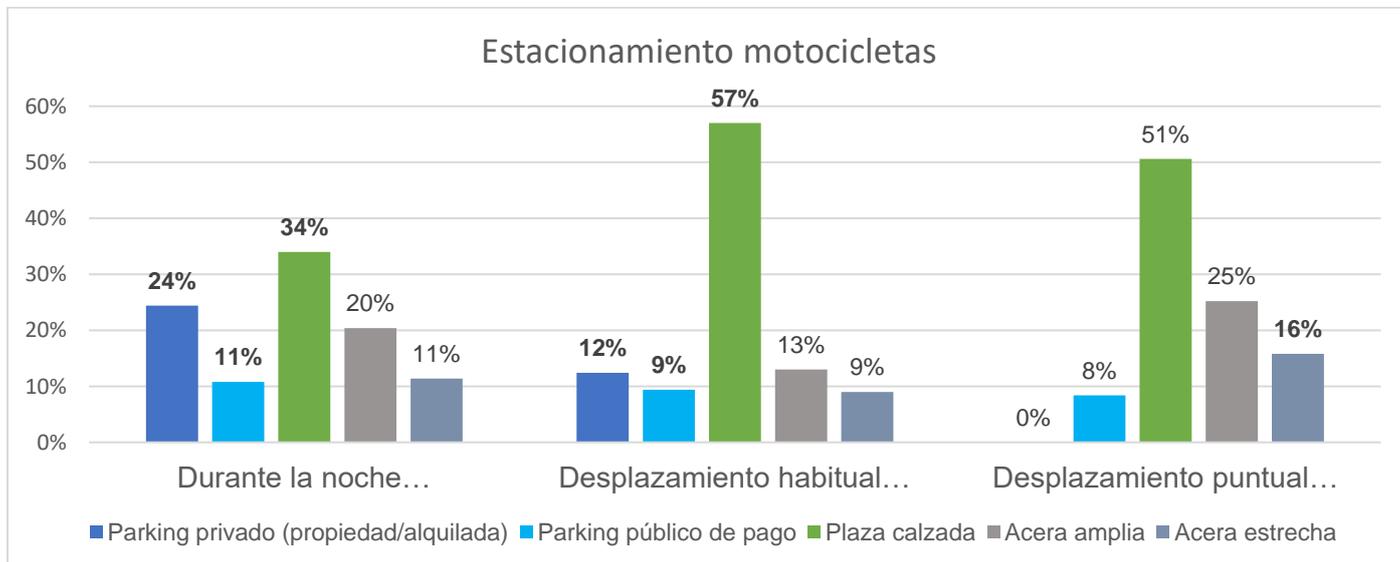
- **Entre los conductores de motos privadas, el 74% de los conductores encuestados realizan desplazamientos internos, con origen y destino en la misma ciudad.** Por el contrario, el 25% proceden de municipios del área metropolitana. Solo un 1% se desplaza en moto a Barcelona desde municipios más lejanos.
- **Estacionar la moto en plazas en la calzada es lo habitual entre los motoristas de Barcelona.** El impacto de las motos en las aceras cambia según el tipo de desplazamiento.
- En los estacionamientos programados, que se realizan durante la noche y también al aparcar la moto en un trayecto habitual, se estacionan pocas motos en las aceras de la ciudad. Entre las plazas señalizadas en la calzada y en los aparcamientos privados y públicos, se aparcan el 79% de las motos en estacionamientos habituales y el 69% en estacionamientos nocturnos.

Para más información:
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



- Estacionar la moto en la acera es más habitual cuando se realizan desplazamientos puntuales: un 25% aparca en aceras anchas y un 16% lo hace en aceras estrechas, donde dificultan el paso a los peatones.



Percepción de seguridad de los motoristas en Barcelona

- **Un 47% de los motoristas encuestados cree que es peligroso circular en moto por Barcelona.** De éstos, el 22% lo consideran muy peligroso y el 25% bastante peligroso. Solo un 19% cree que no es nada peligroso.

- Entre los conductores más experimentados, que llevan más de 5 años circulando por la ciudad, la sensación de peligrosidad es prácticamente la misma: un 46%.

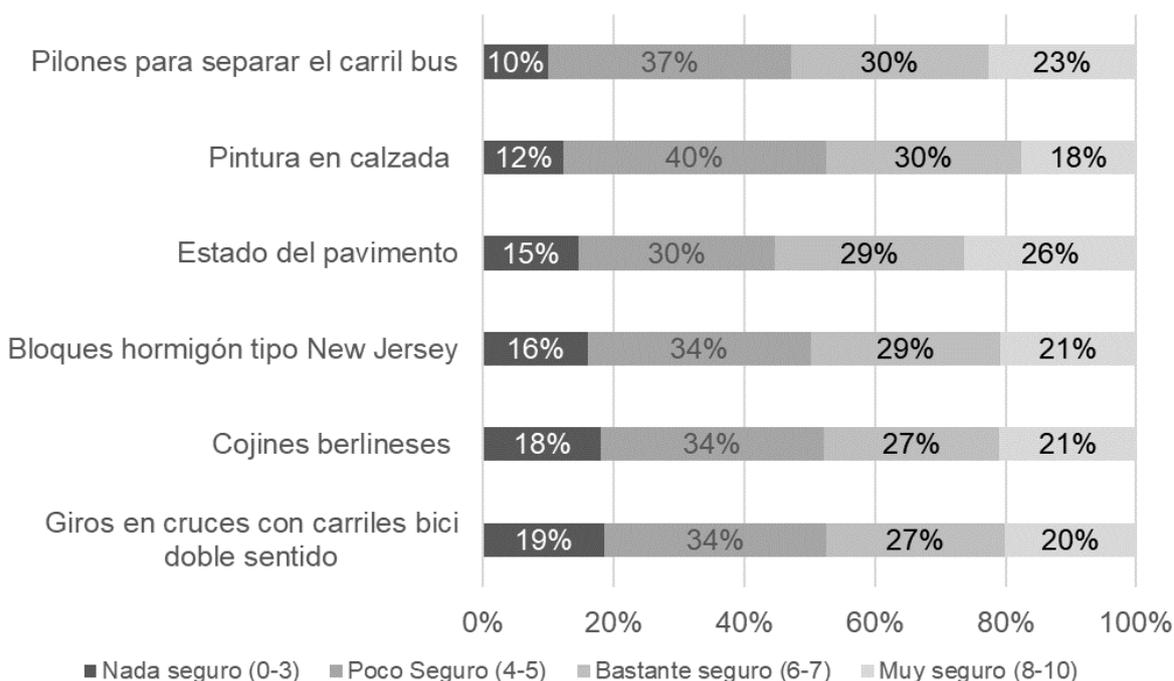
- **El 53% de los motoristas considera poco seguros los giros en cruces con carriles bici de doble sentido. Creen que es el elemento más peligroso de la ciudad para la circulación en moto,** y el 54% de los encuestados cree que este tipo de cruces también son peligrosos para las bicicletas y los VMP.
- **Los cojines berlineses para reducir la velocidad y la pintura en el asfalto son los siguientes elementos que más inseguridad generan entre los motoristas: un 52% los considera peligrosos.** A continuación, un 50% también opinan que los bloques de hormigón tipo "New Jersey" son inseguros, seguidos de los pilones para separar el carril bus (47%) y el estado del pavimento (45%).

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:





- **El espacio de Barcelona que consideran más peligroso para circular con moto es la rotonda de Plaça Espanya (29%).** A poca distancia, encontramos la Ronda del Litoral y la Ronda de Dalt y también la calle Aragó, con un 26%, la Ronda del Mig (24%), la calle Balmes (17%) y la plaza Francesc Macià (14%).

Valoración del civismo en moto y de las propuestas del Ayuntamiento

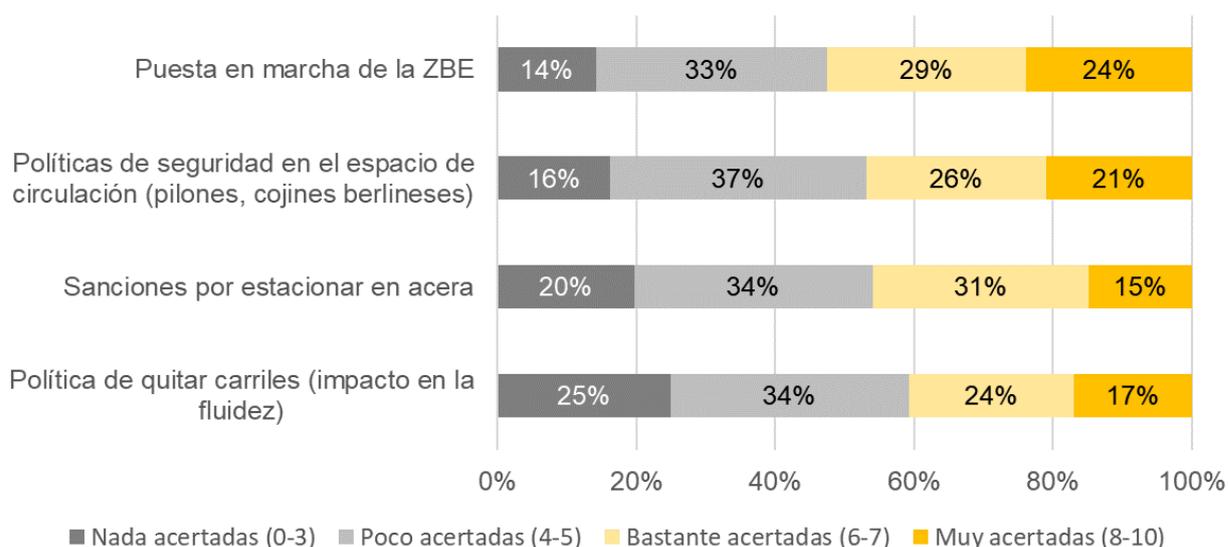
- **La nota que los motoristas ponen sobre su propio civismo a la hora de circular en motocicleta por la ciudad es de 6,21 puntos sobre 10.** Entre aquellos que han respondido con un 6 o menos, las razones principales que dan para justificarlo son:
 - El 42% argumenta que **el poco civismo global de los usuarios de la vía pública en Barcelona y querer ir lo más rápido posible con la moto** les lleva a ser incívicos.
 - El 36% asegura que **los malos hábitos para reducir el tiempo de espera en las congestiones** también les lleva a cometer infracciones.
- **La medida del Ayuntamiento en materia de movilidad que menos popular resulta entre los usuarios de motocicletas y ciclomotores es disminuir los carriles de circulación,** por su impacto en la fluidez del tráfico; un 59% está en contra, con un 34% que lo ve poco acertado y un 25% nada acertado.

Para más información:
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



- Las siguientes medidas con peor valoración son: **poner sanciones económicas por estacionar motos en acera** (un 54% está en contra) y las **políticas de seguridad en la vía pública con elementos como las pilonas o los cojines berlineses** (un 53% de rechazo).
- De las últimas grandes actuaciones, la ZBE es la que genera menos oposición entre los motoristas; el 47% están disconformes.
- **La nota media que los motoristas ponen al Ayuntamiento de Barcelona respecto a la moto es un 5,6.**



3. RECOMENDACIONES DEL RACC

Estrategia general

- **Aprovechar las ventajas que ofrece la moto y minimizar sus inconvenientes.**

Seguridad vial

- **Rediseñar los espacios de mayor peligrosidad: los cruces.** Mejor control de los semáforos, revisión de los cruces de carril bici de doble dirección para mejorar la seguridad de todos los vehículos que circulan por el mismo, la adherencia del pavimento pintado, etc.
- Reforzar los mensajes para mejorar el **equipamiento** de los motoristas. Adicionalmente al casco, es necesario reforzar el uso de **chaquetas con protección, guantes y calzado adecuado.**

Para más información:
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



- Ofrecer **cursos de conducción segura específicos para motoristas** que permitan la recuperación de puntos del carnet de conducir.
- Llevar a cabo **campañas de seguridad vial específicas para cada infraestructura vial**: buenos comportamientos y circulación en Rondas, accesos/salidas a la ciudad, rotondas, calles urbanas, etc.
- Intensificar el **control sobre los comportamientos de riesgo de los motoristas**, en su propio interés, así como campañas para reducir su velocidad en horario nocturno.

Convivencia de la moto en el espacio público

- Crear **más plazas por estacionamiento fuera de las aceras** con el objetivo de liberarlas de motos: más plazas en calzada o subterráneas. Estudiar barrio a barrio. **Plantear opciones dinámicas**; la demanda cambia según el momento.
- **Revisar las políticas de impacto acústico** de las motos, impulsar campañas de información, aplicar más controles.
- Realizar una **apuesta decidida por la motocicleta eléctrica**, que ofrece una reducción del ruido y de las emisiones sin una inversión en puntos de recarga.
- Políticas más estrictas de sostenibilidad y ruido para los que hacen un **uso profesional** de las motos.

La oportunidad del motosharing

- Ser coherente en el fomento del uso de motos y ciclomotores de sharing, **fomentar el uso combinado con la red de transporte público**. Estudiar fórmulas de integración tarifaria.
- Fomentar la puesta en marcha de un **servicio de motosharing metropolitano** para facilitar su integración con el transporte público.
- **Regular el volumen de licencias por operador** de las flotas de motosharing. El modelo debe garantizar un buen servicio a los usuarios y la viabilidad económica de los operadores.

Para más información:
RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:



Sobre el RACC

El RACC es una entidad que ofrece cobertura y servicios de alta calidad para atender las necesidades de más de 10 millones de personas en cualquier lugar del mundo. Es especialista en la prestación de asistencia personal, familiar, mecánica, sanitaria urgente y en el hogar y tiene la mayor red de autoescuelas del Estado. Para cubrir sus necesidades, la entidad realiza más de un millón de asistencias al año y gestiona 425.000 pólizas de seguros de distintos ramos. El RACC promueve una nueva cultura de la movilidad más segura y respetuosa con el medio ambiente, y tiene una gran capacidad de divulgación e influencia en aspectos relacionados con la mejora de la seguridad viaria, la reducción de los accidentes y las infraestructuras.

Para más información:

RACC Prensa saladeprensa.racc.es 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Síguenos en:

