

Memoria Anual Área Movilidad RACC



120
ANIVERSARIO

2025



Índice

Editorial	04		
Nuevos ámbitos de análisis de la movilidad	06		
01. MOVILIDAD SOSTENIBLE	08	03. MOVILIDAD DEL FUTURO	44
Evolución de la movilidad urbana en bicicleta y VMP	10	Innovación y cooperación, motores de transformación del sector	46
Tener hijos cambia la movilidad de las familias	18	Participación en proyectos europeos de innovación en movilidad	50
Cinco estrellas Green NCAP para los vehículos 100% eléctricos	22	04. MOBILITY INSTITUTE	54
Compromiso en la mejora de la movilidad de las personas	24	Transversalidad, rigor y diálogo en el análisis de la movilidad	56
02. MOVILIDAD SEGURA	28	05. COMISIONES Y ÓRGANOS DE PARTICIPACIÓN	62
La reducción de los accidentes sigue estancada	30		
Evolución del riesgo en las carreteras catalanas y del Estado	32		
AP-7, mejor prevenir que curar	36		
Más seguridad y vigilancia en las áreas de servicio	38		
“Todos somos peatones. ¡Respetémonos!”	40		
Formación en primera persona	42		



Defendiendo el derecho a la movilidad de las personas

En el 2025 la actividad del RACC en el ámbito de la movilidad ha sido especialmente intensa en un contexto de difícil **equilibrio entre las urgencias ambientales, la seguridad de los usuarios y la situación del transporte público** de personas y del transporte de mercancías, aspectos, todos ellos, que afectan al día a día de la sociedad y la competitividad del tejido empresarial.

Como cada año, para defender los derechos de los usuarios, hemos querido conocer su opinión y, en este sentido, **hemos realizado encuestas a más de 19.000 ciudadanos para escuchar y comprender**

sus inquietudes. Así, **hemos llevado a cabo estudios con el máximo rigor**, sabiendo cuáles son sus comportamientos y expectativas cuando se mueven en bicicleta, en patinete eléctrico o en transporte público, y también cómo valoran el estado de las carreteras y la seguridad de las áreas de servicio de las autopistas.

Además de los barómetros anuales sobre el comportamiento de los usuarios de Barcelona y su área metropolitana, este año hemos realizado un estudio pionero para analizar **cómo cambian los hábitos de movilidad de las familias con la llega-**

da de un hijo y hemos elaborado estudios de ámbito local, como el del uso del patinete y la bicicleta en Lleida y el estudio sobre la red vial en las comarcas de Tarragona.

El estudio de Tarragona forma parte de las auditorías que hacemos anualmente para **analizar el riesgo de accidentalidad de la red vial catalana y la red de carreteras del Estado**, un análisis que, en el caso catalán, muestra una presencia preocupante en los siniestros más graves de colectivos vulnerables como los motoristas.

En un año con más de 1.100 muertos en las carreteras de España —lejos de los objetivos marcados por la UE— y con un aumento del 6% de víctimas mortales en Cataluña, nos hemos reunido con **los directores de la DGT y del Servei Català de Trànsit** para analizar a fondo los datos y poner sobre la mesa posibles soluciones.

Otro rasgo significativo del 2025 ha sido la constatación, en Cataluña, de la **incapacidad de Rodalies para responder a las necesidades de movilidad de los ciudadanos y ciudadanas**. Los retrasos, incidencias y paros que han sufrido casi a diario los usuarios han generado situaciones caóticas, impropias de un país desarrollado, con un coste económico millonario por las horas de trabajo perdidas.

Ante la situación, el RACC ha vuelto a reclamar un **plan de choque de inversiones en transporte público** con visión de futuro y un control estricto de los plazos, con el fin de compensar los incumplimientos presupuestarios crónicos del Estado en el mantenimiento y la mejora de la red ferroviaria. Es una reivindicación

ción que ya habíamos planteado hace más de una década, cuando advertimos de los riesgos que suponía restringir fuertemente el vehículo privado en el entorno metropolitano con un transporte público alternativo insuficiente, inseguro y muy poco fiable.

Para estudiar a fondo la situación del transporte público **hemos dialogado con los actores principales del sector**, tanto empresas públicas —como TMB, EMT (Empresa Municipal de Transportes de Madrid), Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya y Renfe Rodalies— como operadores privados de transporte de viajeros por carretera.

El caos de Rodalies ha tensado una red vial ya saturada, con un tráfico de camiones que, en vías como la AP-7, esta ya al límite de su capacidad. Aquí, de nuevo, el papel del RACC ha sido reclamar valentía a las administraciones para mantener y modernizar las carreteras y construir conexiones que den más robustez a la red, pidiendo máxima prioridad para proyectos como la B-40 o la conversión de la N-II en Tordera.

Otro hecho que el Club ha denunciado en el 2025 por su impacto en la Gran Barcelona ha sido la **falta de planificación en las obras, con la coincidencia de más de 200 intervenciones simultáneas** en la vía pública que han complicado enormemente la movilidad obligada —por falta de alternativa ferroviaria— en vehículo privado.

Y a través del Mobility Institute, la plataforma de conocimiento impulsada con Deloitte, **hemos generado estudios y espacios de encuentro con expertos, empresas y entidades del sector**, con el fin de

analizar la situación presente y las tendencias de futuro en los hábitos de los usuarios y en los nuevos servicios vinculados con la movilidad.

Esta intensa actividad da paso a un 2026 especialmente significativo, en el que **el RACC conmemora su 120.º aniversario**. Esta efeméride nos permite hacer una mirada retrospectiva y constatar que, ya desde sus inicios, el Club actuó con la voluntad firme de contribuir a mejorar la seguridad de los usuarios, de los vehículos y de las carreteras.

Con el paso del tiempo, el RACC ha experimentado una profunda evolución. De ser un Club de conductores, se ha convertido en un **Club de Servicios a la Movilidad, comprometido con la defensa de los usuarios en cualquier medio de transporte**. El RACC analiza sus necesidades para garantizar la protección y estudia con rigor, a menudo en el marco de proyectos de ámbito europeo, las oportunidades que ofrecen las nuevas tecnologías para impulsar una movilidad de presente y de futuro cada vez más segura, sostenible, ágil y accesible.

La movilidad es un derecho fundamental de las personas y desde el RACC, con una voluntad de mejora constante y con el deseo de anticiparnos a las necesidades de los usuarios, seguimos trabajando a fin de que este derecho sea una realidad y no una simple declaración de intenciones.

Josep Mateu
Presidente del RACC

Comisión de Movilidad

Josep Mateu
Presidente 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
Asesor externo

Cristian Bardají
Director del Área de Movilidad

Josep Maria Miret
Director de Comunicación Corporativa

Blanca Ramos
Secretaria de la Comisión



Nuevos ámbitos de análisis de la movilidad

La experiencia del Área de Movilidad del RACC en el análisis y la interpretación de la evolución de la movilidad ha tomado especial relevancia en el 2025. El ejercicio estuvo marcado por la continuidad del aumento progresivo del uso del transporte público, el estancamiento en el descenso de las cifras de siniestralidad o la todavía lenta renovación del parque automovilístico, entre otras tendencias. En este contexto, cabe destacar novedades normativas de especial calado, como la aprobación de la nueva ley de movilidad sostenible española, la presentación del “paquete de automoción” de la Comisión Europea o, a escala municipal, la entrada en vigor de la nueva Ordenanza

de circulación de Vehículos de Movilidad Personal (VMP) en la ciudad de Barcelona, completada en enero del 2026 con una nueva regulación estatal.

El Club analizó estas novedades desde varias perspectivas, al tiempo que profundizó en su visión transversal de la movilidad mediante dos líneas de actuación complementarias. Por un lado, la continuidad de los estudios propios que realiza regularmente y que permiten un análisis histórico de indicadores; por otro, el desarrollo de investigaciones sobre nuevos temas vinculados a la movilidad cotidiana. En los siguientes capítulos se detalla la acción del Área de Movilidad del RACC, dividida en cuatro grandes ámbitos: movilidad sostenible, movilidad segura, movilidad del futuro y la actividad del Mobility Institute.

La principal novedad en **movilidad sostenible** es el desarrollo de una pionera investigación sobre el impacto de la llegada de los hijos en la movilidad de las familias, realizada en Barcelona y Madrid en colaboración con Zurich Seguros. En paralelo, se



realizaron nuevas ediciones de los barómetros sobre movilidad en bicicleta y VMP en Barcelona y sus accesos, siguiendo una metodología de análisis que en el 2025 se aplicó por primera vez en Lleida. Además, el RACC siguió comunicando los resultados de las pruebas de Green NCAP sobre el impacto ambiental de los vehículos y mantuvo una intensa relación con administraciones, compañías y profesionales del sector de la movilidad. De este modo, reforzó un año más su posicionamiento como una de las entidades con mayor reconocimiento en el mundo de la movilidad en Europa.

En el ámbito de la **seguridad vial**, el Club siguió centrando sus esfuerzos en el análisis de los datos de siniestralidad vial y la evolución del riesgo de accidentalidad en las carreteras, a partir de la publicación regular de informes especializados y de las nuevas ediciones del estudio iRAP en Cataluña, España y, por primera vez, en la demarcación de Tarragona. Además, el Club presentó un análisis monográfico de la situación en la AP-7 y una auditoría de la calidad de las principales áreas de

servicio de Cataluña. También siguió desarrollando sus programas de educación vial “Mou-te bé!” y “Joves i Mobilitat”, con actividades de formación y concienciación para escolares y adolescentes.

El apartado de **movilidad del futuro** pone el foco en la participación del RACC en los principales foros de debate sobre las tendencias que marcarán la evolución de la movilidad y su impacto socioeconómico los próximos años. Entre otros eventos, destaca la implicación del Club en el Tomorrow. Mobility World Congress de Barcelona, mediante la organización de jornadas y mesas redondas propias, o la participación de los técnicos del Área de Movilidad en otros encuentros realizados en el marco de este salón de referencia global.

El Club también contribuye al seguimiento y el desarrollo de los próximos retos del sector mediante su participación en proyectos europeos de innovación. En el 2025 destaca el cierre de los proyectos Hi-Drive e #IN2CCAM y la continuidad de Pioneers Ports y SCALE. Estas iniciativas ejemplifican la importancia de la cooperación y el trabajo colaborativo para avanzar conjuntamente hacia la meta compartida de una movilidad más sostenible, segura y accesible para todos.

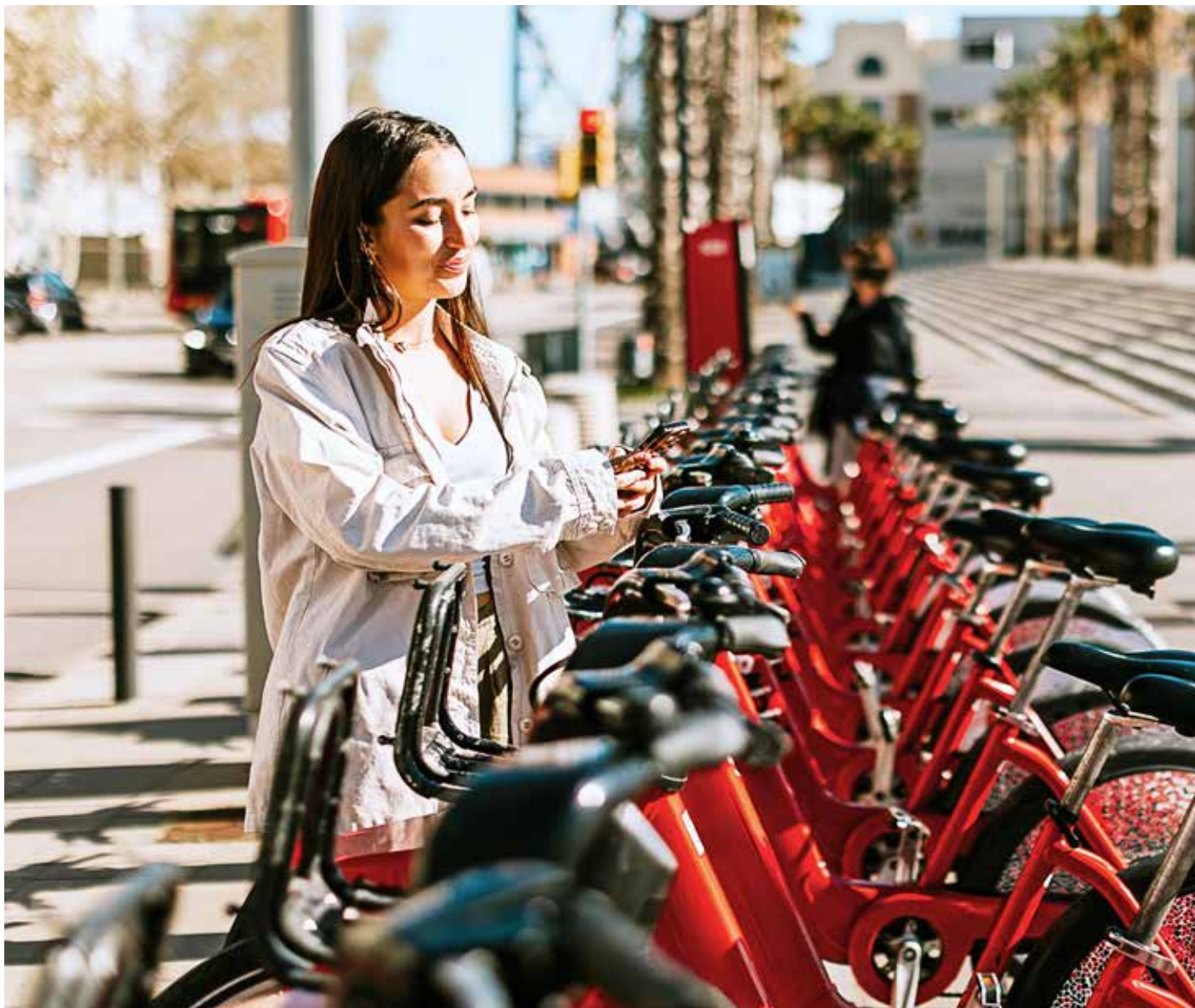
El último capítulo está dedicado a la actividad del **Mobility Institute**, la plataforma de generación e intercambio de conocimiento desarrollada por el RACC y Deloitte, con más de 50 entidades asociadas. En su vocación de análisis de la evolución de la movilidad, destacan los nuevos encuentros del ciclo Mobility Institute Talks y los distintos informes monográficos compartidos a lo largo del año, con el lanzamiento de la nueva publicación Consumer Facts. Además, el Mobility Institute siguió desarrollando el barómetro de medición continua sobre las tendencias de movilidad en Barcelona y Madrid, así como servicios técnicos personalizados de investigación y formación.

01.

Movilidad sostenible

En el 2025, el RACC profundizó en el análisis de la movilidad urbana desde enfoques muy diversos, poniendo siempre al usuario en el centro del debate. Destacaron los barómetros sobre el uso de la bicicleta y los vehículos de movilidad personal (VMP) en Barcelona y sus accesos, y el primer barómetro de bicicletas y VMP en la ciudad de Lleida. El Club también impulsó una innovadora investigación sobre cómo afecta el nacimiento de los hijos en la movilidad de las familias. Además, mantuvo su vocación histórica de diálogo y colaboración con organismos públicos, entidades privadas y profesionales de referencia.





Barómetros RACC en Barcelona y Lleida

Evolución de la movilidad urbana en bicicleta y VMP

Una de las principales tendencias de la movilidad urbana en la última década ha sido el auge de la micromovilidad como opción cotidiana de desplazamiento entre segmentos de población cada vez más numerosos y diversos. La generalización del uso de bicicletas en una ciudad como Barcelona se inició hace más de 15 años, impulsada en gran medida por el lanzamiento del servicio público Bicing. La irrupción de los vehículos de movilidad personal (VMP)—principalmente, del patin-



nete eléctrico— es más reciente y está relacionada con la aparición en el mercado de modelos cada vez más asequibles y fáciles de utilizar.

El RACC fue pionero en el análisis de la expansión de estos modos de transporte y su impacto en la movilidad urbana, mediante el lanzamiento de barómetros de medición continua del uso de la bicicleta y los VMP en la ciudad de Barcelona. Estos informes han consolidado una metodología

propia de análisis, que combina la realización de encuestas a usuarios con observaciones *in situ* de sus hábitos en puntos estratégicos de la ciudad, además de la recopilación de datos oficiales de uso y accidentalidad.

La continuidad de esta metodología y de unos mismos parámetros de análisis año a año permite contar con una base de datos histórica para analizar de forma objetiva e independiente la evolución del uso de estos modos de transporte en los últimos años. Por ejemplo, la comparativa de todos los informes realizados hasta la fecha (siete ediciones del barómetro de bicicleta y cinco ediciones del barómetro de VMP) permite observar el particular incremento en la etapa de pospandemia y la posterior consolidación de su uso.

Esta evolución ha llevado a ampliar progresivamente el alcance de los barómetros a dos niveles: en el caso de Barcelona, mediante la inclusión en el análisis de las vías de acceso a la ciudad, y, en el 2025, mediante el primer barómetro fuera de la capital catalana, realizado en la ciudad de Lleida. En todos los casos, los objetivos son estudiar cómo se integran estos vehículos en el conjunto de la movilidad urbana y proporcionar información precisa a las autoridades para contribuir a fomentar su uso. Para ello, todas las ediciones del Barómetro RACC integran recomendaciones prácticas a las administraciones.

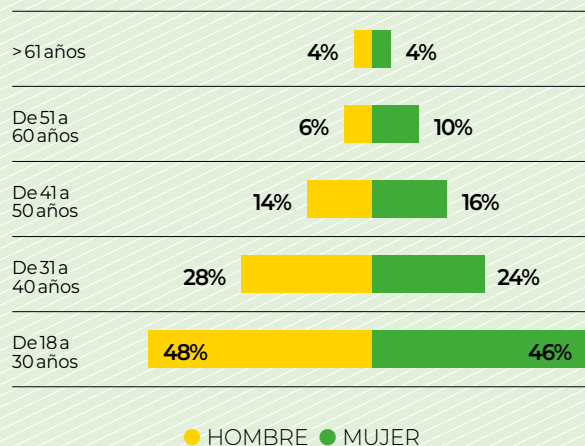
Estancamiento del uso de la bicicleta en Barcelona

El estudio más veterano es el “**Barómetro RACC de la movilidad ciclista en Barcelona y sus accesos**”, que en el 2025 presentó su séptima edición. La investigación realizó más de 40.000 aforos en 14 carriles bici representativos de la ciudad y sus accesos en días laborables, así como 800 encues-

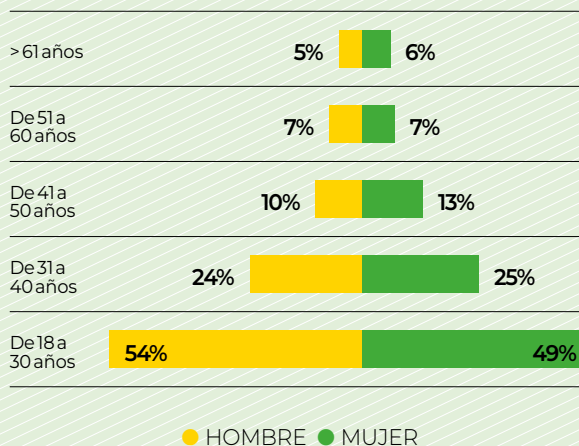
Perfil de los usuarios de bici y VMP en Barcelona y accesos

Cerca del 50% de usuarios habituales de bici y VMP están en la franja de 18 a 30 años, con un porcentaje ligeramente mayor en el caso de los VMP. Por género, destaca un mayor uso de bicicleta en mujeres de 41 a 60 años. La valoración de los puntos fuertes de cada modo también es muy similar, aunque los usuarios de VMP citan en mayor porcentaje la facilidad de aparcamiento.

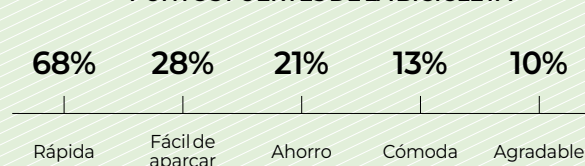
¿Cómo son los usuarios de bicicleta?



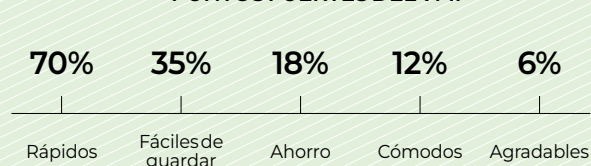
¿Cómo son los usuarios de VMP?



PUNTOS FUERTES DE LA BICICLETA



PUNTOS FUERTES DEL VMP



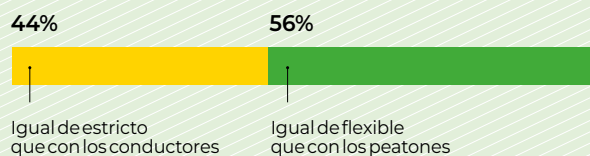
tas a ciclistas y cerca de 3.000 controles de velocidad. La conclusión más relevante es el estancamiento del uso de la bicicleta en Barcelona y sus accesos, con una caída del 6% en los carriles estudiados respecto a la edición anterior. El dato contrasta con el crecimiento de más de un 10% que recogieron los dos últimos barómetros.

El RACC interpreta esta tendencia como el agotamiento de las medidas dirigidas a ampliar la cifra de usuarios de la bicicleta como medio de despla-

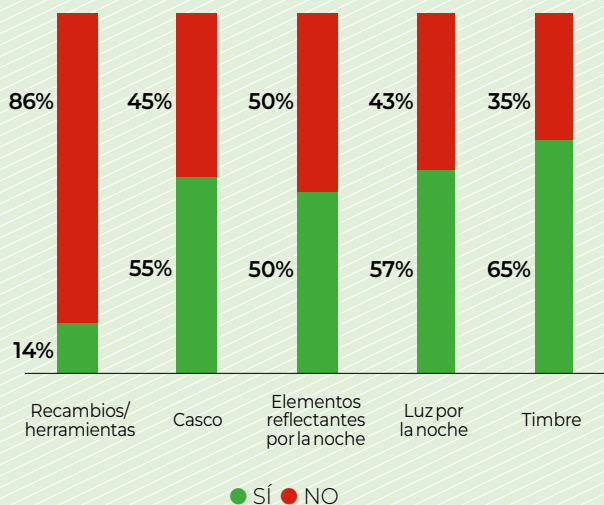
zamiento habitual. Las políticas actuales se siguen centrando en la expansión de la red de carriles bici, lo que ha llevado a que la oferta supere a la demanda real. Un ejemplo es el carril bici de la Via Augusta, analizado por primera vez en el barómetro tras la reforma realizada entre el 2022 y el 2023. Apenas el 1,5% de los usuarios de esta vía son ciclistas, pese a que el carril representa un 21% del espacio para vehículos. En el conjunto de la red analizada, el 7% de usuarios son ciclistas y los carriles segregados ocupan el 16% del espacio de circulación.

A la hora de sancionar...

Más de la mitad de los ciclistas creen que deberían ser considerados con la misma flexibilidad que los peatones en el momento de poner multas.



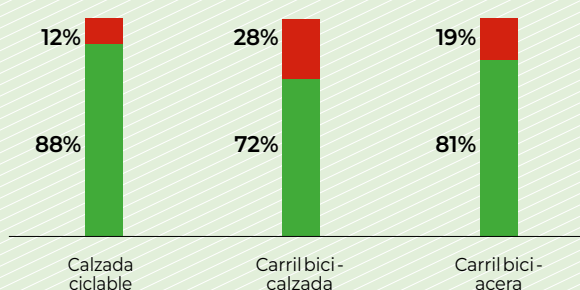
¿QUÉ ELEMENTOS DE SEGURIDAD USAN LOS CICLISTAS URBANOS?



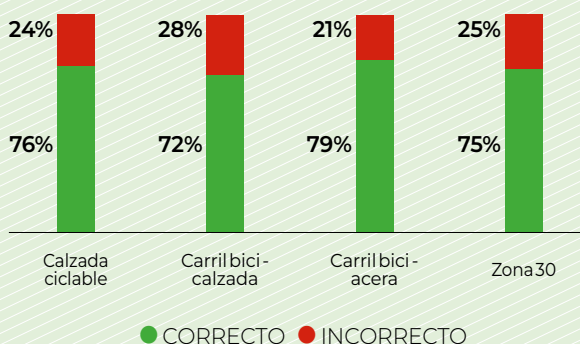
Hábitos a corregir entre los usuarios de VMP

¿Qué hábitos negativos tienen los usuarios de VMP encuestados en el Barómetro?

SALTARSE EL SEMÁFORO Y CRUZAR



NO RESPETAR EL PASO DE PEATONES



Las recomendaciones del estudio apuntan a consolidar la red ciclable actual, mejorando y completando la conectividad entre los carriles bici ya existentes. En este sentido, destaca que únicamente un 13% de usuarios encuestados consideran que pueden realizar todo su recorrido habitual utilizando únicamente la red ciclable actual, con carencias de continuidad especialmente urgentes en los tramos de acceso a la ciudad. Otra reclamación de los usuarios es la mejora de la oferta de aparcamiento seguro en la calle.

El cumplimiento de la normativa, foco del análisis del uso de VMP

Por su parte, las principales conclusiones de la quinta edición del **“Barómetro RACC de la movilidad en VMP en Barcelona y en sus accesos”** se centraron en el cumplimiento de la normativa. El año 2025 ha resultado especialmente relevante en este aspecto, debido a la entrada en vigor en el mes febrero del 2025 de la nueva Ordenanza de circulación de VMP en la ciudad de Barcelona, que incluye

01. MOVILIDAD SOSTENIBLE

la obligatoriedad del uso del casco, la prohibición de la circulación por las aceras y la limitación de velocidad a 25 km/h, entre otras medidas.

Los resultados del barómetro, elaborado a partir de 800 encuestas a usuarios y 4.330 observaciones, presentan luces y sombras en el cumplimiento de la normativa municipal actual. Como

aspecto positivo, destaca que el 91% de los usuarios cumplen la obligatoriedad del uso del casco. Además, el 79% valora favorablemente esta obligación y la considera necesaria también para los ciclistas, para los que el uso del casco es solo recomendable. Como aspectos negativos, figuran la persistencia de las infracciones de circulación ya detectadas en ediciones anteriores del estudio



Los usuarios de bici y VMP de Lleida reclaman más infraestructura ciclable

El RACC también presentó en el 2025 la primera edición del **“Barómetro de la movilidad ciclista y de VMP en Lleida”**, un estudio pionero en la ciudad que realizó 480 encuestas a usuarios y cerca de 1.400 observaciones en 10 puntos estratégicos. Según los últimos datos de La Paeria —Ayuntamiento de Lleida—, las bicicletas y patinetes representan un 2% de la cuota modal de movilidad en la ciudad (datos del 2021), aunque el objetivo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) es alcanzar el 5% en el horizonte 2030.

El barómetro destaca la elevada sensación de vulnerabilidad de los usuarios, con una percepción de inseguridad del 61% entre los ciclistas y del 54% entre los usuarios de VMP. Estos datos no difieren en exceso a los registrados en los barómetros de Barcelona (53% en bici y 55% en VMP). La encuesta destaca también que el 80% de los usuarios de VMP y el 69% de bicicleta creen que debe ampliarse la red ciclable. En la actualidad, Lleida dispone de 245 kilómetros de red ciclable, 71 km correspondientes a carriles bici.

y un desconocimiento todavía elevado de otras obligaciones. Por ejemplo, recoge que cerca de un 25% de los usuarios de VMP se saltan los semáforos o no respetan los pasos de peatones, una infracción que ha aumentado un 12% respecto al 2024. En conocimiento de normativa, un 93% de usuarios desconocen que en el 2026 deben disponer de un seguro obligatorio y el 73%, que deben registrar su vehículo (ambas obligaciones se recogen en la nueva regulación de ámbito estatal aprobada en julio del 2025 y en vigor desde enero del 2026).

**UN 93% DE
USUARIOS DE VMP
DESCONOCEN
QUE EN EL 2026
DEBEN DISPONER
DE UN SEGURO
OBLIGATORIO Y EL
73% QUE DEBEN
REGISTRAR SU
VEHÍCULO**

Ante esta realidad, las dos principales recomendaciones del estudio son la necesidad de una mayor difusión de la normativa y el impulso de la convivencia entre distintos tipos de usuarios de las vías, con especial foco en la relación entre usuarios de VMP y peatones. Como en el caso de la bicicleta, el barómetro muestra la estabilización en el número de usuarios de los carriles analizados, con una ligera caída del 4% respecto a la edición anterior. Sin embargo, cabe matizar el incremento del número de usuarios de los carriles de acceso a la ciudad.



Recomendaciones RACC para promover la movilidad ciclista y en VMP

Los barómetros incluyen siempre un apartado final de recomendaciones a administraciones públicas y otras entidades implicadas para impulsar la movilidad en bici y VMP, garantizando la seguridad de los usuarios. Pueden identificarse una serie de líneas de acción comunes para ambos modos de desplazamiento y para las dos ciudades analizadas (Barcelona y Lleida).



Infraestructura ciclable con visión urbana e interurbana

- Mejora de las **conexiones metropolitanas** de la red ciclable (interurbanas en el caso de Lleida).
- Consolidación de una **red ciclable continua y segura**, con soluciones y criterios estándares.
- Instalación de una **señalización coherente y clara** que facilite el entendimiento; en especial, en vías que pasen de un municipio a otro. Se propone el uso de semáforos específicos y señales reflectantes o con luz.
- **Homogeneización de criterios normativos** para VMP y bicicletas en espacios compartidos.

Mejora de la infraestructura

- **Auditorías de carriles bici** para detectar riesgos y garantizar un buen mantenimiento.
- **Mejora de la calidad de la red actual**, resolviendo puntos negros en cruces, rotondas, giros en puntos sin visión o con giros de vehículos pesados, etc.
- **Actualización de la infraestructura:** renovando carriles bici obsoletos, repintando o renovando la señalización, mejorando la delimitación del espacio entre modos, etc.
- Creación de una **red de estacionamientos seguros** en *hubs* de movilidad y equipamientos públicos (en superficie y subterráneos). También el fomento de iniciativas privadas de aparcamiento.
- En Lleida, destaca la recomendación de estudiar la **viabilidad de un servicio de bicicleta pública**, con opciones mecánicas y eléctricas.

Mejora continua del comportamiento de los usuarios

- Aumento de la **publicidad y conocimiento de las reformas normativas** para usuarios de VMP (en vigor desde enero del 2026), respecto al registro de VMP y el seguro obligatorio.
- **Promoción de la formación** y de un mayor conocimiento de la normativa de circulación urbana.
- **Fomento de la convivencia** entre los usuarios de VMP y bicicleta con el resto de los usuarios (en especial, peatones).
- Promoción del **mantenimiento de VMP y bicicletas**, mediante revisiones periódicas de los principales elementos del vehículo. En el caso de los VMP, se recomienda la adquisición de un kit de seguridad (casco, luces, timbre).
- Promoción de **seguros específicos para usuarios de VMP** y cursos gratuitos para usuarios sin permiso de conducción.
- Estudio de la **ampliación del uso obligatorio del casco** para los colectivos ciclistas más expuestos (*delivery*, actividades económicas...).

Innovación y monitorización

- Despliegue de **sensores y datos abiertos** para monitorizar flujos y siniestralidad en tiempo real.
- Impulso de **indicadores de calidad de la red ciclable** para orientar inversiones (congestión, accidentes, tiempo de recorrido).
- Realización de **estudios periódicos de satisfacción** y hábitos de uso vinculados a políticas públicas.



La movilidad cuando llega 1+ a la familia (Barcelona y Madrid)

Tener hijos cambia la movilidad de las familias

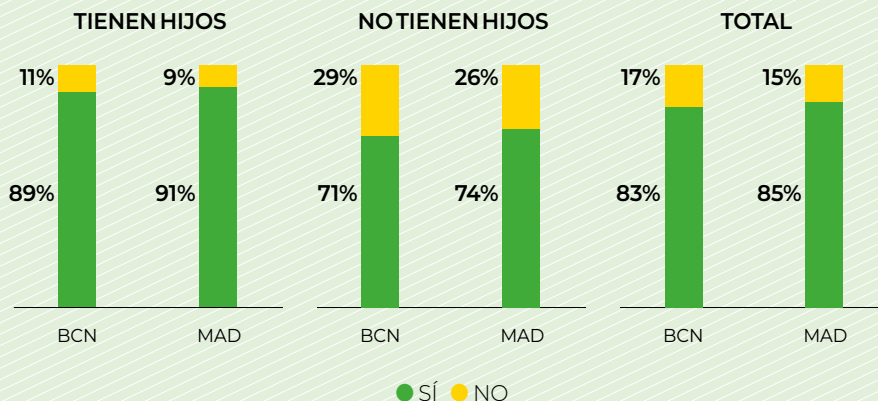
El RACC y Zurich Seguros colaboran desde hace años en el análisis de la movilidad desde enfoques novedosos, desarrollando temáticas alternativas que generan debate social. Así, han realizado estudios sobre la vinculación entre la práctica deportiva y la calidad del aire, la movilidad y la práctica del *running* desde una perspectiva de género, o el análisis de los efectos y la aceptación de las zonas de bajas emisiones (ZBE). Estas investigaciones se han realizado principalmente a partir de encuestas a la ciudadanía, que han identificado aspectos de mejora sobre los temas analizados y planteado soluciones a las entidades responsables.



CERCA DEL **50%** DE FAMILIAS CAMBIAN SUS HÁBITOS DE MOVILIDAD CON LA LLEGADA DEL PRIMER HIJO, CON **DIFERENCIAS SIGNIFICATIVAS ENTRE MADRID Y BARCELONA**

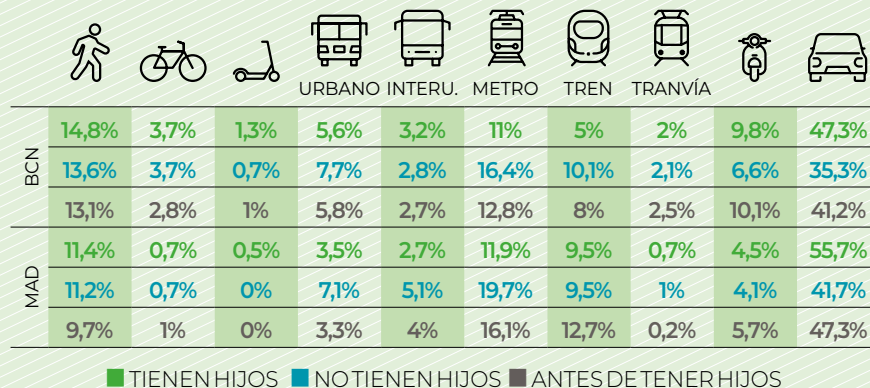
Disposición de vehículos en la unidad familiar

El 91% de los encuestados con hijos en Madrid y el 89% en Barcelona disponen de vehículo, porcentajes mayores que en familias sin hijos.

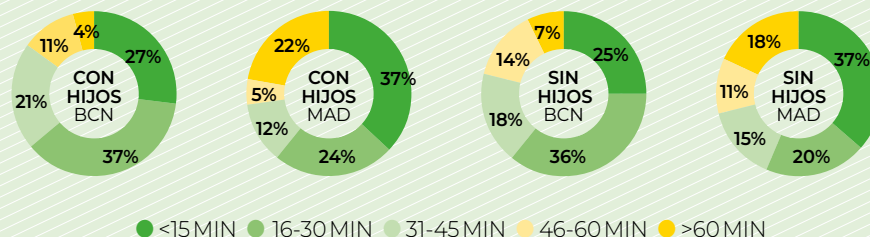


Modos habituales de desplazamiento al trabajo

Entre los encuestados con hijos, se observa un mayor incremento del uso de los modos activos en Barcelona que en Madrid, donde aumenta más el uso del coche.



DURACIÓN DEL TRAYECTO AL TRABAJO SIMILAR, CON HIJOS Y SIN HIJOS



De acuerdo con esta filosofía, el RACC y Zurich Seguros presentaron en el 2025 el estudio **“La movilidad cuando llega 1+ a la familia”**, que ha analizado el comportamiento de las familias de la demarcación de Barcelona y de la Comunidad de Madrid antes y después del nacimiento de sus hijos. Para ello, se han realizado 2.000 encuestas a residentes de 25 a 55 años (1.000 en cada demarcación).

Más movilidad activa y privada, menos transporte público

Las conclusiones constatan que la llegada del primer hijo se traduce en un aumento tanto de los modos activos como del vehículo privado, con una

disminución del transporte público (cerca del 50% de las familias cambia sus hábitos). En Madrid aumenta más significativamente el coche para desplazarse al trabajo (del 47,3% antes de tener hijos al 55,7%), frente a un incremento mínimo en Barcelona. Por el contrario, en la capital catalana se observan mayores porcentajes de desplazamientos activos (19,8% frente a 12,5% en Madrid, con incrementos de 2,9 y 1,8 puntos, respectivamente).

Por su parte, el uso del transporte público desciende 9 puntos en Madrid y 5 en Barcelona, con una caída concentrada en el metro y el tren. La conclusión es que la responsabilidad familiar condiciona el modo de desplazamiento y el coche o los modos activos resultan más prácticos y flexibles.



Desplazamiento a los centros educativos

Junto con los hábitos de movilidad de los padres tras tener un hijo, el informe también analiza las rutinas de desplazamiento de los menores a los centros educativos. En primer

lugar, destaca que las familias reconocen mayoritariamente que **la movilidad es un factor decisivo para escoger un centro educativo**, ya que priorizan la accesibilidad a pie o en bici.

En los desplazamientos al centro educativo también se observan diferencias significativas: en Madrid, la opción más utilizada por los padres es el coche (50%), por delante de los recorridos a pie (41%). En Barcelona se intercambian los porcentajes y es mayoritario el desplazamiento a pie (53%) frente al uso del coche (33%). En ambas ciudades, **el uso del transporte público apenas alcanza el 10%**. La principal razón que plantean las familias para justificar el escaso uso de las opciones públicas es la ausencia de una buena combinación, citada por cerca de un 60%. Por detrás, destaca la lentitud (alrededor de un 35% asegura que va más rápido en su propio coche) y, en menor porcentaje, la incomodidad e inseguridad.



Infraestructuras pensadas para la movilidad familiar

La encuesta también plantea qué medidas deberían aplicarse para mejorar los desplazamientos con hijos. Las familias de ambas ciudades comparten las mismas reivindicaciones prioritarias, aunque con diferencias relevantes. Entre las actuaciones más demandadas por los usuarios encuestados destacan:

- **Aceras más anchas y mejor mantenidas**, una mejora citada por un 57% de familias en Barcelona y un 40% en Madrid. En relación con este punto, también destaca la petición de eliminar obstáculos físicos que dificultan los desplazamientos a pie, como escalones, bordillos altos o desniveles.
- **Mejora de la accesibilidad en transporte público**, mediante ascensores o rampas (citada por un 54% de familias en Barcelona y un 36% en Madrid). También se demanda más espacio para cochecitos en el transporte público.
- **Incremento de las zonas con prioridad peatonal**, como zonas 30 o calles pacificadas (35% en Barcelona y 22% en Madrid), junto con carriles bici adecuados para circular con niños (22% en Barcelona y 14% en Madrid).
- **Incentivos para la adquisición de vehículos sostenibles**, eléctricos o híbridos (32% en Barcelona y 24% en Madrid).



Dacia Spring, modelo 100% eléctrico con la mejor puntuación en el 2025.

Programa europeo Green NCAP sobre el impacto ambiental de los vehículos

Cinco estrellas Green NCAP para los vehículos 100% eléctricos

Mediante su implicación en la iniciativa Green NCAP, el RACC participa en la evaluación periódica de las emisiones y la eficiencia energética de turismos del mercado europeo. Estas pruebas examinan el rendimiento en condiciones reales de circulación, con unos estándares más estrictos que los exigidos legalmente. Con ello, Green NCAP pretende promover la fabricación de vehículos menos contaminantes, más eficientes y que supongan un mayor ahorro de combustible. Además, sus pruebas proporcionan información independiente y rigurosa a los usuarios a la hora de comprar un vehículo e incentivar a los fabricantes.

El RACC da difusión anualmente a los resultados de las distintas oleadas de pruebas que realiza Green NCAP a lo largo del año, que en el 2025 sumaron 20 vehículos probados. Los cinco modelos con la máxima puntuación de cinco estrellas fueron eléctricos puros: **Dacia Spring** (100% de puntuación media), **Hyundai Inster** (96%), **Mini Cooper E** (97%), **Fiat 600e** (96%) y **Citroën ë-C3** (90%).

Información sobre la experiencia personal de conducción

Los informes de Green NCAP también ofrecen información útil a los usuarios sobre la experiencia de conducción de cada modelo en distintos entornos. Por ejemplo, permiten comprobar la eficiencia

energética de un vehículo al circular por ciudad, carreteras rurales, autopista o en una combinación de las tres. Además, los vehículos se evalúan según su consumo tanto en climas cálidos como fríos, una distinción importante, dado que la autonomía de una batería puede verse significativamente reducida en condiciones de conducción invernal.

Green NCAP es una iniciativa internacional impulsada por administraciones públicas, universidades y clubes de movilidad. Entre sus participantes se encuentran el RACC, como miembro de la FIA, y hasta una veintena de organizaciones y laboratorios independientes de ocho países europeos. Green NCAP está amparado por el Programa europeo de Evaluación de Automóviles Nuevos (Euro NCAP, por sus siglas en inglés).

Segundos premios LCA al menor impacto en el ciclo de vida

Green NCAP entregó en el 2025 la segunda edición de sus premios Life Cycle Assessment (LCA), que reconocen a aquellos modelos con un menor impacto real sobre el medio ambiente a lo largo de su ciclo de vida completo (eficiencia en carretera y costes ambientales de su fabricación, suministro de energía, mantenimiento y eliminación al final de su vida útil). Bajo estos criterios, otorga un reconocimiento a los vehículos que, además de las cinco estre-

llas, obtienen un mejor desempeño en LCA (umbral de 100 g de CO₂-eq/km). Cinco de los **18 vehículos eléctricos** probados en el 2024 cumplieron este criterio (28% del total): **el BYD Dolphin, el Hyundai KONA, el Jeep Avenger, el Opel Corsa y el Tesla Model 3**. Los resultados muestran que los vehículos pequeños y eficientes con baterías relativamente compactas son los que ofrecen un mejor rendimiento en el ciclo de vida completo.





Relación con entidades y participación en foros del sector

Compromiso en la mejora de la movilidad de las personas

Junto con la realización de estudios y la participación en las principales entidades del sector, encabezadas por la Federación Internacional del Automóvil (FIA), el RACC también desarrolla una intensa relación con organismos públicos y entidades privadas vinculadas a la movilidad. El Club participa en numerosos encuentros en los que comparte su experiencia en el análisis y la propuesta de mejoras con un enfoque centrado en los usuarios. Además, es proactivo en la organización de debates con profesionales de distintas disciplinas para reflexionar sobre el papel transversal de la movilidad como motor de desarrollo socioe-



conómico. Mediante estas acciones, el RACC reafirma su compromiso con la colaboración entre instituciones, operadores y sociedad civil como vía imprescindible para impulsar soluciones reales que mejoren la movilidad.

Colaboraciones con entidades del sector

Una de las entidades con las que el RACC mantiene una relación de más largo plazo es la **Cambra de Comerç de Barcelona**, con la que el Club tra-

baja históricamente en el impulso de la ejecución de las infraestructuras de movilidad pendientes en Cataluña. En el 2025, el RACC también participó en el Programa Primer de apoyo a emprendedores y *startups* tecnológicas, impulsado por la Generalitat de Cataluña con la cofinanciación del Fondo Social Europeo. En este programa, el Club imparte uno de los módulos de formación del curso de movilidad sostenible.

A lo largo del ejercicio también se dio continuidad a la colaboración con **ASTAC Condal (Asociación de Transportistas Agrupados Condal)**, en el desarrollo de un visor *online* con información sobre las zonas de bajas emisiones (ZBE), con el apoyo del Departamento de Territorio de la Generalitat de Cataluña. Esta herramienta permite a los conductores profesionales disponer de información actualizada sobre las condiciones y características de las ZBE en cada municipio.

Entre las nuevas colaboraciones figuran el trabajo con FCC Medio Ambiente y el Ayuntamiento de Sant Cugat (Barcelona) en la realización de sendos informes técnicos. **FCC Medio Ambiente** encargó al RACC la elaboración de un estudio sobre cómo habían afectado en su servicio de recogida de residuos urbanos las actuaciones realizadas en el espacio público de Barcelona (por ejemplo, las medidas de pacificación en determinadas vías). Por su parte, el estudio con el **Ayuntamiento de Sant Cugat** se centró en analizar el proyecto de peatonalización de la zona de Quatre Cantons de la ciudad, contemplado en el Plan de movilidad urbana (PMU). El RACC demostró la viabilidad de la propuesta y planteó una serie de medidas para su implantación con éxito.

Entre las visitas y reuniones mantenidas por representantes del RACC a lo largo del año destaca el diálogo con empresas operadoras de transporte público, atendiendo al crecimiento constante

01. MOVILIDAD SOSTENIBLE

de esta opción entre la ciudadanía y su impacto en el resto de los usuarios de las infraestructuras de movilidad. Una delegación del RACC encabezada por su Presidente, Josep Mateu, y su Director General, Xavier Pérez, visitó la ampliación de la línea T4 del **Tranvía de Barcelona**, entre las estaciones de Glòries y Verdaguer. Este tramo forma parte de la primera fase del proyecto de conexión de las dos redes de tranvía en la ciudad (Trambaix y Trambesòs) por la avenida Diagonal.

En el 2025, Josep Mateu y Xavier Pérez también participaron en sendas reuniones de trabajo con las direcciones de **Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)** y **Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)**. El encuentro con el conse-

jero delegado de TMB, Xavier Flores, permitió conocer de primera mano el modelo de gestión de los servicios de autobús y metro de Barcelona y su área metropolitana, en un año récord en número de viajes anuales. El Presidente y el Director General del RACC también visitaron los centros de control de Metro en la estación de La Sagrera y de autobús en el Triángulo Ferroviario.

Por su parte, el encuentro con FGC permitió debatir con su presidente, Carles Ruiz, y su directora general, Alicia Valle, sobre el presente y el futuro del transporte público en Cataluña, así como explorar sinergias para promover conjuntamente una movilidad más intermodal, eficiente y sostenible para toda la sociedad.

Participación en jornadas de movilidad sostenible

Otra vía de implicación en la promoción de un modelo de movilidad más sostenible es la participación en jornadas especializadas, organizadas por entidades diversas. Entre las numerosas intervenciones de los profesionales del RACC en estos foros, cabe destacar la participación del Presidente del Club, Josep Mateu, en un diálogo con la teniente de alcalde del Ayuntamiento de Barcelona, Laia Bonet, en el marco del **ciclo “Fer metròpoli” de Foment del Treball**. En su intervención, Josep Mateu destacó la gran diferencia entre la eficiencia del transporte público en la ciudad y su deficiencia en el área metropolitana. En este sentido, reclamó más coordinación en las obras, más diálogo entre administraciones y la priorización de inversiones en transporte público.

Josep Mateu también representó al RACC en la tercera edición del **foro BCN! Desperta de**

Crònica Global. En esta ocasión, compartió reflexiones con Josep Maria Martí, presidente de Moventia, sobre la necesidad de reforzar el transporte colectivo por carretera como alternativa al servicio actual de Rodalies, para reducir la congestión en los accesos a Barcelona.



Debates de movilidad con profesionales de referencia

En el 2025, la sede del RACC volvió a acoger la visita de profesionales de referencia en distintos sectores para debatir, junto con el Presidente del Club, Josep Mateu, sobre el impacto de la movilidad en sus respectivos ámbitos de actuación.



EL COMPROMISO DE BARCELONA Y MADRID CON EL TRANSPORTE PÚBLICO CERO EMISIONES.

Encuentro con **Xavier Flores**, consejero delegado de TMB (Transports Metropolitans de Barcelona), y **Alfonso Sánchez**, director gerente de EMT (Empresa Municipal de Transportes de Madrid), para debatir sobre los retos del transporte público ante la tendencia de reducción del protagonismo del vehículo privado.

LA VISIÓN DE LA DGT Y EL SCT PARA REDUCIR LOS ACCIDENTES.

Reunión con **Pere Navarro**, director de la Dirección General de Tráfico (DGT), y **Ramon Lamiel**, director del Servei Català de Trànsit (SCT), sobre las respectivas políticas para mejorar la seguridad vial. Se abordaron aspectos como la reducción de las distracciones, la situación del consumo de alcohol y drogas o las acciones de formación.



EL TREN, PIEZA CLAVE PARA LA MOVILIDAD METROPOLITANA.

Carles Ruiz Novella, presidente de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), y **Josep Enric Garcia Alemany**, director de Renfe Rodalies, reflexionaron sobre el rol del transporte ferroviario en la movilidad y las numerosas inversiones en desarrollo en Cataluña (Plan de Rodalies, tren al aeropuerto, conexión de la L8 de FGC, nuevas estaciones de La Sagrera o Sants, etc.).

02.

Movilidad segura

Ante la necesidad de acelerar la reducción de la siniestralidad vial en las carreteras, el RACC intensificó en el 2025 el análisis de la evolución de la accidentalidad. Como novedades, destaca una edición especial del estudio del riesgo de la red vial centrado en la demarcación de Tarragona; un informe de la situación en la AP-7, una de las vías más conflictivas de la red catalana, y un informe sobre la calidad de áreas de servicio de Cataluña. Además, convocó una nueva edición del concurso “Joves i Conducció” y dio continuidad al programa de formación para escolares “Mou-te bé”.



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

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

Balances RACC de accidentalidad de tráfico

La reducción de los accidentes sigue estancada

El RACC mantuvo su labor de monitorización continua de la accidentalidad de tráfico en España, Cataluña y la ciudad de Barcelona, a partir de la elaboración de varios informes a lo largo del año (Semana Santa, verano y cierre). Los balances del 2025 confirman la tendencia de la última década: el estancamiento en la cifra de fallecidos desde el 2013, con leves oscilaciones anuales y frenando el ritmo de descenso continuado de los primeros años de siglo.

Segundo mejor dato histórico en España

En el 2025 se registraron en España 1.119 fallecidos en carretera (un 3% menos que en el 2024) y el segundo mejor registro histórico, solo por detrás del 2019. Pese a esta reducción, el estancamiento de los últimos años mantiene a España **muy lejos del objetivo de 551 fallecidos para el 2030 marcado por la UE**. En el cierre de año destaca la concentración de víctimas en vías convencionales (73% del total) y, de nuevo, la elevada siniestralidad en motocicleta. Como dato positivo, el descenso por tercer año consecutivo de la cifra de peatones fallecidos.

Los datos de Cataluña recogen 144 fallecidos en carretera, un 5,9% más que en 2024. Esta cifra rompe la tendencia negativa de los últimos años y que acercaba lentamente al objetivo catalán para 2030



(87 víctimas mortales). Pese a ello, y a diferencia de los datos estatales, destaca que la cifra de 2025 es un 17,7% inferior a 2019. Por su parte, los 11 fallecidos en la ciudad de Barcelona repiten el dato de 2024 y, con ello, el indicador más bajo en tres décadas.

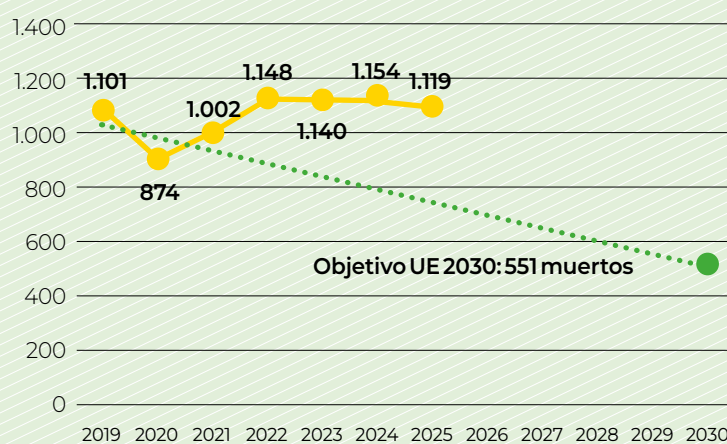
Necesidad de nuevos esfuerzos

Las conclusiones del informe anual presentan el mismo mensaje de los últimos años: «Son necesarios nuevos esfuerzos para revertir la situación actual y recuperar los descensos notables de otras épocas». El RACC insistió en actuar decididamente sobre los colectivos más vulnerables —principalmente, los motoristas— y reforzar la concienciación sobre el uso de accesorios de seguridad y la lucha contra las distracciones.



Evolución del número de muertos en carretera en España 2019-2025 (24 horas)

Las 1.119 víctimas mortales en carretera registradas en el 2025 en España suponen la segunda cifra más baja de la serie histórica, solo superada por los datos del 2019. Esta estadística no tiene en cuenta los resultados de los años 2020 y 2021, condicionados por la pandemia.



FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON DATOS DE LA DGT.

Participación en la 4.ª Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial

El RACC reforzó su compromiso en favor de carreteras más seguras mediante su participación en la 4.ª Conferencia Ministerial Global sobre Seguridad Vial, celebrada en Marrakech (Marruecos) en febrero del 2025. La conferencia reunió a 2.500 líderes y expertos de 193 países para revisar los avances del plan para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. En el encuentro, el RACC defendió un mayor compromiso e implicación del sector privado en la reducción de la siniestralidad vial. Su presencia también permitió reforzar los vínculos del Club con los principales actores internacionales en seguridad vial.





Estudio iRAP de riesgo de la red vial

Evolución del riesgo en las carreteras catalanas y del Estado

El RACC presentó en el 2025 los resultados de las nuevas ediciones del estudio iRAP en las redes viales de Cataluña y España, que el Club desarrolla desde hace más de dos décadas. El informe analiza el riesgo en las carreteras a partir de la metodología internacional iRAP (conocida anteriormente como EuroRAP), que compara el número de accidentes graves y mortales de los últimos tres años en un tramo específico de carretera con el volumen de vehículos que circulan (intensidad media diaria de tráfico, IMD). Los resultados se expresan en un mapa de riesgo, con las vías clasificadas por colores. En el 2025, junto con la auditoría de las redes de Cataluña y España, también se ha presentado un análisis específico de los resultados en la demarcación de Tarragona.



Principales resultados del análisis del riesgo de la red de carreteras catalanas

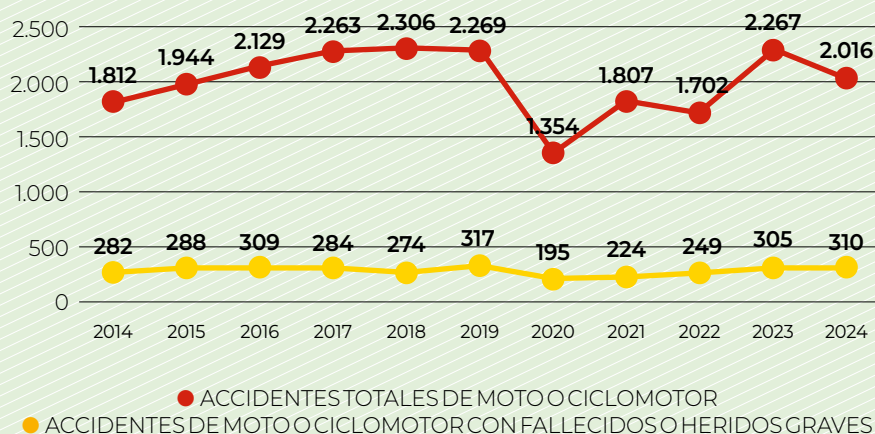
Leve incremento del índice de riesgo

La media de accidentes graves o mortales y la movilidad general han aumentado en un porcentaje muy similar en Cataluña en el trienio analizado por la última edición del informe iRAP (2022-2024), por lo que el índice de riesgo se ha incrementado únicamente un 0,44%. Esta evolución contrasta con el importante aumento registrado en el trienio anterior, que alcanzó el 5,7%.

	2021-2023	Diferencia	2022-2024
Media de accidentes con muertos y heridos graves	584	4,97%	613
Movilidad (vehículos* km)	32,1	4,50%	33,7
Índice de riesgo	18,1	0,44%	18,2

Aumento de la siniestralidad en motocicleta y ciclomotor

Según los datos recogidos por iRAP, los años 2023 y 2024 fueron especialmente críticos en la siniestralidad de motos y ciclomotores. Como muestra el gráfico, supusieron la vuelta a los datos de siniestralidad previos a la pandemia, con el 2024 como el segundo año con mayor número de accidentes mortales y graves con implicación de estos vehículos de la última década.



HAY UN **47%** DE ACCIDENTES MORTALES O GRAVES CON MOTOS IMPLICADAS EN CATALUÑA EN EL 2025, PESE A QUE SOLO REPRESENTAN EL 3,2% DE LA MOVILIDAD.

Cataluña: alerta por la siniestralidad sobre dos ruedas

En diciembre del 2025, el Club presentó los resultados de la 24.ª edición del mapa de riesgo de la red catalana, correspondiente al trienio 2022-2024. El estudio analizó **más de 6.300 kilómetros de carreteras interurbanas**, que concentran el 93% de la movilidad del territorio y el 79% de los accidentes con heridos graves y víctimas mortales. El riesgo de sufrir un accidente grave y mortal en el trienio analizado ha aumentado únicamente un 0,44% respecto al periodo anterior, consecuencia de un incremento del 4,97% de los accidentes graves y mortales frente al aumento del 4,50% de la movilidad global en carretera. Con ello, el valor global de riesgo se mantiene en niveles bajos.

La nueva edición de iRAP en las carreteras catalanas pone especial énfasis en un nuevo incremento de la presencia de motoristas en los accidentes mortales y con heridos graves: en el 47% de los accidentes de tráfico de este tipo ha estado involucrada una moto o ciclomotor, aunque estos vehículos

apenas representan un 3,2% de la movilidad global en carretera en Cataluña. En los resultados del conjunto de la red destaca que **los kilómetros de riesgo «alto» y «muy alto» representan el 26%** (dos puntos por encima de la edición anterior) y que las carreteras convencionales (un carril por sentido) acumulan la totalidad de tramos con índice de riesgo «muy alto», «alto» y «medio». La carretera con más riesgo es la T-314 (entre Cambrils y Reus), superando a la BP-1417 (Arrabassada).

España: concentración del riesgo en pocos tramos

En enero del 2025, el RACC presentó la 21.ª edición del **mapa de riesgo de la Red de Carreteras del Estado (RCE)**, correspondiente, en este caso, al trienio 2021-2023. En esta edición del informe se revisaron los criterios de tramificación, lo que supuso un incremento muy considerable del número de tramos analizados (de 1.395 a 3.526), y los resultados no son directamente comparables con anteriores ediciones del estudio.



Sus conclusiones muestran una concentración del riesgo en pocas vías: **el 52% de los kilómetros de riesgo “elevado” o “muy elevado” se sitúan en únicamente 13 carreteras de la RCE**, todas convencionales. Encabeza la lista la N-420 (de Tarragona a Córdoba), seguida de la N-630 (Ruta de la Plata) y la N-260 (Eje Pirenaico). La evolución de las cifras de siniestralidad en el conjunto de la red española demuestra la dificultad de lograr el objetivo de reducción europeo.

Las más de dos décadas de experiencia en la inspección de carreteras permite al RACC con-

tar con un histórico de gran relevancia para analizar las tendencias de siniestralidad. Los resultados de iRAP deben resultar una referencia a la hora de determinar las políticas prioritarias en seguridad vial. Por ejemplo, la elevada accidentalidad de motos y ciclomotores en Cataluña indica la necesidad de incrementar las acciones de concienciación y prevención sobre este colectivo de conductores, mientras que la concentración de accidentes en determinadas vías españolas invita a un análisis específico de la situación en estas carreteras para invertir en su corrección.



Edición especial de iRAP en las carreteras de Tarragona

El RACC también presentó en el 2025 una edición especial del estudio iRAP centrado en las carreteras de Tarragona (trienio 2021-2023). Los resultados recogen **un aumento del 7,4% de los accidentes graves y mortales** en esta demarcación y un incremento de la movilidad global del 8,9%, lo que se traduce en un descenso del índice de riesgo de accidentalidad del 1,4%. El tramo con mayor riesgo de accidente de la demarcación es la T-314 entre Cambrils

y Reus, aunque el informe también destaca la elevada conflictividad de la AP-7, con tres tramos entre los diez con mayor siniestralidad de vehículos pesados (más información en la página siguiente). Como sucede en el conjunto de la red catalana, los resultados de Tarragona también recogen la elevada accidentalidad de motos y ciclomotores, involucrados en el 32% de los accidentes graves a pesar de que solo suponen el 3,7% de la movilidad.

Análisis de la evolución del tráfico y la accidentalidad

AP-7, mejor prevenir que curar

Junto con el análisis anual del nivel de riesgo de la red de carreteras catalanas y españolas mediante la metodología iRAP, el RACC desarrolla también una labor de monitorización de vías especialmente conflictivas por su intensidad de tráfico o elevada siniestralidad. Entre ellas, destacan la N-340 y la AP-7, infraestructuras estratégicas en el desarrollo de la actividad económica en Cataluña.

Incremento de la congestión y de la accidentalidad de camiones

En el 2025, el RACC publicó un informe sobre la situación de la AP-7, que indicó que esta vía se encuentra **al límite de su capacidad**. Esta conclusión parte de la constatación de dos puntos. Primero, el incremento del tráfico y la congestión, como consecuencia principalmente de la liberación de los peajes en el 2021 y el aumento de la movilidad por la mejora de la economía. Esta coyuntura, combinada con el aumento de averías mecánicas por el envejecimiento del parque, provoca que cualquier incidencia genere retenciones importantes.



En segundo lugar, el estudio alerta del **incremento de accidentes con la participación de camiones**.

La última edición del mapa de riesgo de iRAP sitúa el porcentaje de accidentes mortales y graves con implicación de camiones en el 40%-60%, según tramos. La AP-7 soporta actualmente una media de **más de 20.000 camiones al día** en la mayoría de sus tramos, un nivel de intensidad también agravado por el envejecimiento del parque y la falta de profesionales del transporte por carretera.

El informe del Club incluye una serie de recomendaciones para paliar esta situación, planteadas en diversos marcos temporales. A corto plazo, propone la mejora tanto de la gestión de la vía como de la formación e información a los profesionales del



transporte por carretera. A medio plazo, reclama al Ministerio de Transportes del Gobierno de España la ejecución de las obras prometidas y no ejecutadas (construcción de nuevos enlaces y mejora de los existentes, ampliación de carriles, etc.).

Acciones transversales a largo plazo

Por último, en la actuación a largo plazo, el informe recomienda una visión estratégica que integre inversiones en rutas alternativas, potenciación del transporte de mercancías por tren y planteamiento del pago por uso para el transporte de largo recorrido.

Síntoma de la falta de inversiones en Cataluña

El análisis de la evolución de la AP-7 detalla que los problemas de capacidad que afectaban tradicionalmente al tramo central de la vía se han extendido a todo su recorrido. El RACC considera que esta situación es síntoma del retraso en las inversiones en movilidad en Cataluña, porque **la AP-7 está absorbiendo el tráfico que no puede circular por otras carreteras o en tren**. En este sentido, esta infraestructura es víctima de la falta de planificación e inversiones, tanto en la red vial como ferroviaria, así como de una liberación de peajes llevada a cabo sin un plan para prever sus consecuencias. Por último, el informe anticipa que, si no se realizan estas inversiones, la AP-7 se convertirá en una vía constantemente congestionada, con el consecuente impacto en la calidad de vida de las personas y la competitividad económica.





Análisis de las áreas de servicio en las autopistas de Cataluña

Más seguridad y vigilancia en las áreas de servicio

El RACC completó en el 2025 el análisis de las infraestructuras viales con la elaboración de un estudio sobre el estado de cuatro áreas de servicio en las principales vías de acceso en Cataluña: Santa Perpètua de Mogoda (Barcelona), L'Hospitalet de l'Infant (Tarragona), Garrigàs (Girona) y Alfés (Lleida). Las áreas de servicio son instalaciones clave para el descanso y el avituallamiento de los conductores que realizan recorridos largos, por lo que el estudio se focalizó en analizar las condiciones de acceso, los servicios disponibles y el estado de

las infraestructuras. Como es habitual, el informe combinó la inspección *in situ* de las áreas analizadas con una encuesta a usuarios.

Sus conclusiones señalan que las áreas de servicio han modernizado sus instalaciones para adaptarse a las nuevas necesidades de los viajeros. Pese a esta progresiva transformación, detecta diferencias significativas entre las áreas analizadas, con deficiencias que pueden comprometer la seguridad, la accesibilidad y el descanso de los viajeros. La valoración media es de 6,3/10, con la nota media más elevada para la señalización del área en la carretera (7/10) y la peor puntuación para el trayecto entre el aparcamiento y el edificio (5/10).

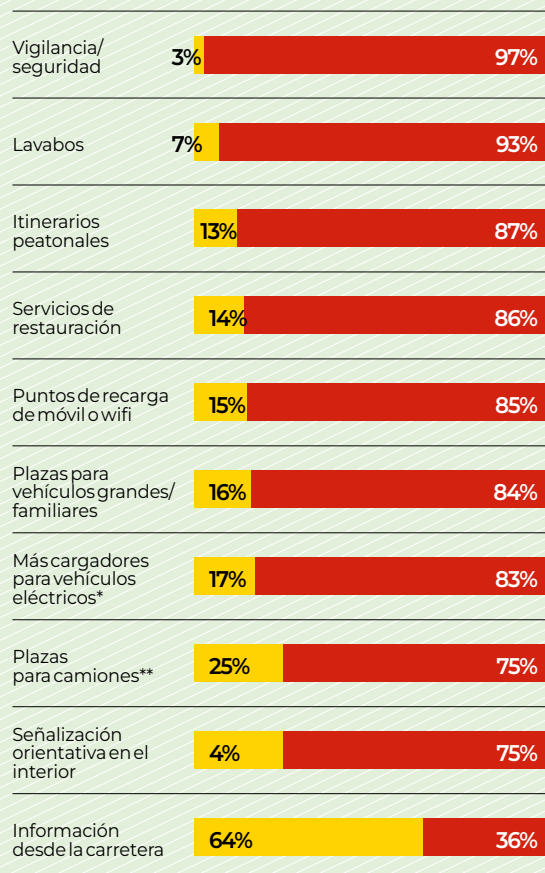
Vigilancia inteligente y continuidad peatonal

Como solución a los puntos de mejora identificados, el RACC aboga por intensificar la vigilancia con sistemas de cámaras inteligentes que den seguridad a los usuarios que dejan pertenencias en sus vehículos. En cuanto a la seguridad de los peatones, recomienda mejorar la continuidad y el mantenimiento de los itinerarios a pie entre las plazas de aparcamiento y la entrada de los edificios. En relación con las plazas de los vehículos, señala que deben revisarse las reservadas para camiones, así como crear plazas específicas para motos, furgonetas y caravanas. Como recomendación final, cita la progresiva transformación de las áreas de servicio con la instalación de soluciones de suministro para vehículos que funcionen con energías alternativas.

NOTA MEDIA DE 6,3 SOBRE 10 PARA LAS ÁREAS ANALIZADAS, CON LA SEÑALIZACIÓN COMO EL ASPECTO MEJOR VALORADO

Principales demandas de mejora para los usuarios

La principal reclamación de los usuarios de las áreas de servicio es la mejora de la vigilancia y la seguridad, con especial atención a los itinerarios peatonales. También demandan mejorar los lavabos y los servicios de restauración, así como ampliar las dimensiones de las plazas para vehículos grandes o familiares, o los puntos de carga disponibles para vehículos eléctricos.



● NO NECESITA MEJORA ● SÍ NECESITA MEJORA

* SOLO VEHÍCULOS ENCHUFABLES ** SOLO CAMIONES/FURGONETAS

Concurso “Joves i Mobilitat” (12-18 años)

“Todos somos peatones. ¡Respetémonos!”

Como parte de sus programas educativos sobre movilidad, el RACC convoca anualmente el concurso “Joves i Mobilitat”, dirigido a estudiantes de entre 12 y 18 años de centros de toda Cataluña. El objetivo de esta iniciativa, impulsada con el Servei Català de Trànsit, es invitar a los adolescentes a reflexionar sobre la responsabilidad y los riesgos relacionados con diversos aspectos de la movilidad cotidiana.

Iniciativa y creatividad de los estudiantes

El concurso fomenta la iniciativa y la creatividad de los estudiantes, que pueden desarrollar su visión sobre los temas propuestos en formatos como un anuncio gráfico y un vídeo para Instagram. La convocatoria incluye también reconocimientos al mejor proyecto de mejora de seguridad vial, a la mejor clase y al mejor docente.



En el 2025 se celebró la 18.ª edición del concurso, desarrollada bajo el lema “Todos somos peatones. ¡Respetémonos!”. En este caso, se propuso a los jóvenes un debate sobre lo que implica ser peatón y la necesidad de desarrollar un modelo de movilidad segura y respetuosa con todos los usuarios del espacio público. La convocatoria alcanzó una **participación de cerca de 1.300 alumnos** de ESO, bachillerato y ciclos formativos de grado medio de Cataluña, con la presentación de un total de 1.217 trabajos (962 anuncios gráficos, 171 vídeos y 83 proyectos de mejora de seguridad vial).

Tras las cifras de la última convocatoria, el número total de participantes a lo largo de las 18 ediciones del concurso asciende a más de 25.300 adolescen-



UN TOTAL DE
25.300
ESTUDIANTES
 HAN PARTICIPADO
 EN EL CONCURSO
 EN LAS
18 EDICIONES
CELEBRADAS
HASTA EL 2025

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Abacus y PortAventura World. La entrega de premios del concurso se celebra cada mes de junio en un multitudinario acto en la sede central del RACC.

tes de toda Cataluña, con la presentación de más de 18.000 trabajos relacionados con la temática propuesta cada año. El certamen cuenta con el apoyo del Departamento de Educación y Formación Profesional de la Generalitat de Cataluña y la colaboración de

Nueva convocatoria: los riesgos de las distracciones

Al inicio del curso escolar 2025-2026 se lanzó una nueva convocatoria del concurso, dedicada a uno de los principales factores de accidentalidad en la movilidad actual: las distracciones. **Bajo el lema “¿Preparamos suficiente atención?”**, esta nueva temática pone el foco en una realidad muy próxima al colectivo de jóvenes: los riesgos de la desconexión del entorno en los desplazamientos a causa del uso del *smartphone*, los auriculares o la falta de atención generalizada. El reto es recuperar la atención plena para moverse de manera más consciente, conectando con el entorno y con todo lo que pasa a su alrededor.

Programa “Mou-te bé!” (6-12 años)

Formación en primera persona

La propuesta de formación en movilidad segura y sostenible del RACC también integra el programa “Mou-te bé!” (¡Muévete bien!), con actividades especialmente diseñadas para niños y niñas de 6 a 12 años. El programa consta de dos propuestas: la actividad presencial **“Mou-te bé! On Tour”** y la plataforma interactiva **“Mou-te bé! Play & Learn”**, que comparten el objetivo de trasladar a los usuarios del presente y del futuro una serie de buenos hábitos en sus desplazamientos cotidianos. Este programa se caracteriza por dirigirse a los niños y niñas en un formato cercano y actual, con contenidos que se actualizan regularmente y la posibilidad de que se sientan protagonistas de la formación.

Juego interactivo para aprender a distancia

“Mou-te bé! Play & Learn” es un juego interactivo gratuito, diseñado principalmente como herramienta para que los educadores enseñen educación vial en las aulas y vinculado al desarrollo



curricular de educación primaria. Sin embargo, la facilidad de uso y los elementos interactivos también permiten que pueda utilizarse libremente en el entorno familiar o en jornadas presenciales con demostraciones de la plataforma. Las actividades van acompañadas de guías didácticas para docentes y familias, con el objetivo de orientarles en su uso y proponerles acciones alternativas.

En el 2025, “Mou-te bé! Play & Learn” estuvo presente en una nueva edición de la **Mobilona – Diada de l’Educació Viària de Badalona** (Barcelona), con la participación de 250 alumnos de 3.º de primaria de distintas escuelas de la localidad. En el conjunto de



entornos de uso de la plataforma (escolar, familiar y presencial) se han realizado más de 238.700 ejercicios *on-line* en los últimos cinco años.

Juego de roles en una zona 30 cerrada

Por su parte, la actividad presencial “Mou-te bé! On Tour” se ha integrado en el 2025 en actividades vinculadas a la movilidad de diversas localidades catalanas: la **Semana de la Movilidad Sostenible de Lloret de Mar (Girona)** y **Sant Pere de Riudebitlles (Barcelona)**, así como la **Fiesta de la Bici**

de Barcelona y una **jornada celebrada en Salou (Tarragona)**, en el marco de la celebración de la 60.ª edición del RallyRACC Catalunya-Costa Daurada. En total, las actividades realizadas presencialmente llegaron en el 2025 a 1.050 niños y niñas.

“Mou-te bé! On Tour” consiste en un juego de roles en un circuito que simula una zona 30 urbana, en el que los usuarios se desplazan en diferentes vehículos (bicicleta, patinete...) o como peatones. Antes de la actividad práctica, los participantes reciben una breve formación teórica sobre las normas básicas de circulación y convivencia, impartida por educadores del RACC.

03.

Movilidad del futuro

Junto con el análisis de la movilidad en su entorno más cercano, el RACC desarrolla una actividad continua de intercambio del conocimiento que se vehicula principalmente mediante dos líneas de trabajo: la participación del Club en foros de debate de la movilidad y, por otro lado, su implicación en proyectos internacionales de innovación. Además de la consolidación de su prestigio en el ecosistema europeo de la movilidad, esta línea de trabajo también permite una actualización constante de conocimientos, que el RACC aplica posteriormente a proyectos propios.



Participación en foros de debate internacionales

Innovación y cooperación, motores de transformación del sector

Como parte de su compromiso histórico con la innovación y el intercambio de conocimiento, el RACC desarrolla a lo largo del año una intensa participación en todo tipo de eventos y foros sobre la movilidad en España. El Club es también proactivo en la **organización de jornadas profesionales** y encuentros propios, enmarcados principalmente en la actividad del Mobility Institute, la plataforma especializada impulsada por el RACC y Deloitte (véase el siguiente capítulo).

En todos estos encuentros, el Club comparte su experiencia y su conocimiento técnico en dos ámbitos principales de especialización: por un lado, la capacidad de **recopilar e interpretar los hábitos y necesidades de los usuarios** de la movilidad y, por otro lado, el **desarrollo de acciones de comunicación y sensibilización** dirigidas directamente a la ciudadanía. Los eventos con presencia del Club tienen en común su repercusión internacional, con la intervención de ponentes y visitantes de todo el mundo, y la voluntad de abordar la movilidad desde una visión transversal y colaborativa, a partir de la implicación de compañías y profesionales de especialidades muy diversas.



Por orden cronológico, en el 2025 destaca la participación del RACC en el ITS European Congress, organizado por ERTICO en Sevilla, y el Tomorrow. Mobility World Congress en Barcelona. Además, una delegación del Club visitó el Mobile World Congress en Barcelona, el mayor y más influyente congreso tecnológico a escala mundial.

ITS European Congress 2025 (ERTICO): el usuario, en el centro

El ITS European Congress, celebrado del 19 al 21 de mayo en Sevilla, es uno de los principales encuentros internacionales sobre sistemas inteligentes



Participación en un debate del Tomorrow.Mobility World Congress sobre movilidad segura en ciudades.

de transporte (ITS) en Europa, con representantes de los sectores público, privado y académico. El congreso está organizado por ERTICO, una organización fundada por la Comisión Europea, el Ministerio de Transportes y la industria del automóvil para promover la creación y difusión de sistemas inteligentes de transporte. El RACC forma parte de ERTICO desde el año 2002.

Representantes del Club participaron como ponentes en dos de las sesiones del congreso: *"Bridging sectors for a sustainable, smart and resilient ITS future"*, centrada en la necesidad de reforzar la colaboración entre sectores, y *"Towards Leadership in CCAM and Automated Driving Tech-*

nologies", dedicada al futuro de la movilidad conectada, cooperativa y automatizada (CCAM). Sus intervenciones pusieron énfasis en la necesidad de situar al usuario en el centro de todas las estrategias e iniciativas relacionadas con los sistemas de transporte inteligente en Europa.

Tomorrow.Mobility World Congress: tecnología y movilidad

Del 4 al 6 de noviembre, Barcelona acogió la quinta edición del Tomorrow.Mobility World Congress (TMWC), el encuentro más importante del mundo dedicado a las ciudades inteligentes. El TMWC

se celebra en el marco del Smart City Expo World Congress, que en el 2025 reunió a 1.190 expositores y más de 27.000 asistentes. El RACC es uno de los *event partners* del congreso, impulsado por Fira de Barcelona y la EIT Urban Mobility.

El Club aprovechó el marco del encuentro para organizar una edición especial de los Mobility Institute Talks, en la que presentó los resultados de la encuesta “Líderes de la Movilidad 2025” (véase la página derecha). El RACC también organizó la mesa redonda “**Societal Readiness of C-ITS Services**”, que contó con la presencia de expertos clave en ITS de los ámbitos de la tecnología, las infraestructuras y el mundo académico. El debate se centró en cómo alinear la utilidad percibida por los usuarios de la carretera con los beneficios sociales

para acelerar la adopción de los C-ITS. También se presentaron casos de uso del proyecto europeo SCALE, del que también forma parte el Club.

Junto con los encuentros organizados directamente por el RACC, representantes del Área de Movilidad participaron en otras dos sesiones del TMWC. Por un lado, el ciclo “Soluciones para una movilidad más segura en las ciudades”, que incluyó una mesa redonda sobre planificación para sistemas de movilidad más seguros. También destaca la intervención en la mesa redonda “Evolucionamos hacia una movilidad inteligente y conectada”, organizada por BSM, que profundizó en el peso de la digitalización como herramienta para mejorar la gestión de la movilidad y el uso del espacio público.

Visita al Mobile World Congress

El RACC también permanece atento a las tecnologías que contribuyen a mejorar la movilidad mediante la asistencia a foros especializados en innovación. En el 2025, el Comité de Dirección del Club visitó los congresos tecnológicos Mobile World Congress y 4YFN, celebrados en Fira de Barcelona.

Durante la visita, la delegación del RACC descubrió las experiencias interactivas del **EIT Urban Mobility** y el **Barcelona Supercomputing Center**, ubicadas en el espacio de la Fundació Mobile World Capital Barcelona. También visitó el stand de la GSMA y exploró el uso de la IA para optimizar la seguridad vial con los Mossos d’Esquadra y los **avances en conducción remota** mediante la tecnología 5G. Además, participó en el Open Innovation Challenge de Acció, que conecta a empresas y entidades públicas que buscan soluciones innovadoras con otras que ofrecen tecnología.





El Director General del RACC, Xavier Pérez, presentó la jornada celebrada en Fira de Barcelona.

Debate sobre tendencias de futuro de la movilidad en el Tomorrow.Mobility World Congress

El RACC aprovechó la celebración de una nueva edición del Tomorrow.Mobility World Congress para organizar una jornada especial de debate sobre las principales tendencias que definen la movilidad del presente y el futuro. El encuentro, celebrado como *side event* del TMWC, presentó los resultados de la última edición de la encuesta “Líderes de la Movilidad 2025”, realizada por el Mobility Institute.

Entre las conclusiones del informe destaca la relevancia que los líderes consultados otorgan a la experiencia de usuario para la mejora continua de las distintas opciones de movilidad. Los expertos coinciden en que los grandes retos que deben afrontarse son la falta de integración entre modos de transporte, la congestión del tráfico y la saturación del transporte público. Para superarlos, apun-

tan principalmente a la mejora de la coordinación entre los distintos actores del ecosistema de movilidad y el refuerzo de la financiación del sistema.

La jornada incluyó dos mesas redondas: **“Conociendo al usuario: claves para una movilidad más eficiente y cercana”**, con Isabel García Frontera, *general manager* de Freenow by Lift en España, y **“Madrid-Barcelona: ¿hacia dónde vamos?”**, con María José Aparicio, coordinadora general de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, y Ricard Font, gerente de Movilidad, Infraestructuras y Obras del Ajuntament de Barcelona y director general de BIMSA.

Resumen completo de las intervenciones de la jornada en el siguiente enlace (escanear QR).



Iniciativas público-privadas de elevada especialización

Participación en proyectos europeos de innovación en movilidad

En su implicación activa en el desarrollo e investigación de los principales retos de la movilidad a medio y largo plazo, el RACC también participa en numerosos proyectos internacionales de innovación. En ellos, el Club comparte su experiencia y conocimiento en el desarrollo de metodologías de análisis del sector y, muy especialmente, la capacidad de interpretar las necesidades reales de la ciudadanía y trasladar las soluciones desarrolladas a los usuarios finales.

En el 2025 se han celebrado los eventos finales de dos de los proyectos europeos con participación del RACC: **Hi-Drive**, centrado en los retos que plantean los diversos niveles de la conducción autónoma, e **#IN2CCAM**, que ha analizado las posibilidades de la aplicación de la tecnología en la gestión de flotas corporativas y del tráfico. En paralelo, se han desarrollado nuevas actividades de otras dos iniciativas europeas con implicación del Club: **PIONEERS Ports**, que analiza las infraestructuras de movilidad de los puertos para avanzar en la mejora de su sostenibilidad, y **SCALE**, focalizada en el desarrollo de los sistemas de transporte inteligente cooperativos (C-ITS).



Por la complejidad y el elevado coste de los temas que abordan, la mayoría de estas iniciativas se gestionan mediante consorcios público-privados, con la participación de entidades de diversos sectores y el apoyo de fondos de la Comisión Europea.

HI-DRIVE. Con financiación del programa Horizon 2020, Hi-Drive ha analizado, a lo largo de más de cuatro años, la robustez y fiabilidad de las **funciones de conducción automatizada conectada** (CAD, Connected Automated Driving), que deben permitir avanzar del nivel 3 (automatización condicionada) al nivel 4 (automatización elevada). Los cerca de 40 socios han evaluado las condiciones de funcionamiento de un vehículo autónomo en distintos tipos de vías, considerando las diversas culturas de conducción existentes en Europa.



El evento final de Hi-Drive se celebró en noviembre del 2025 en el Museo Autoworld de Bruselas, con más de 300 participantes y la exposición de prototipos y vehículos de investigación, simuladores y demostradores. La muestra final se centró en tres temas: vehículos, elementos críticos y operaciones; evaluación de efectos e impacto, y usuarios. Los miembros del consorcio ofrecieron perspectivas prácticas sobre tecnologías de vanguardia y casos de uso reales.

En el encuentro de cierre del proyecto, el RACC participó en la sesión dedicada a usuarios, presentando las acciones de formación y concienciación desarrolladas junto a la FIA Region 1 y otros 10 clubes de movilidad europeos. Entre ellas, destacan las **jornadas de formación sobre sistemas avanzados de asistencia al conductor (ADAS)**, cele-

bradas en octubre del 2024 en el RACC Advanced Driving Center del Circuit de Barcelona-Catalunya. Estas sesiones fueron uno de los hitos principales de la fase final de Hi-Drive, en su vocación de acercar los distintos niveles de tecnologías autónomas a los usuarios.

#IN2CCAM. Otro de los proyectos finalizados en el 2025 ha sido #IN2CCAM, también financiado por el programa Horizon 2020, que ha contado con la participación de 22 socios de 10 países europeos. En sus tres años de actividad, el proyecto ha trabajado en el desarrollo, la integración y la implantación de servicios innovadores de CCAM ("Movilidad Cooperativa, Conectada y Automatizada", por sus siglas en inglés) en sistemas de gestión de flotas y del tráfico. Estas innovaciones se han basado en **la tecnología, la regulación y**

el factor humano (aspectos individuales y organizativos), tres pilares que afectan a la seguridad y la resiliencia. El objetivo final ha sido desarrollar nuevos conceptos de movilidad para pasajeros y mercancías, con el objetivo de consolidar un modelo de transporte más saludable, seguro, accesible, sostenible, rentable y sensible a la demanda en todo el mundo.

El equipo de #IN2CCAM celebró en junio del 2025 su asamblea general en Turín, ciudad que ha desempeñado un papel fundamental en el proyecto, probando y demostrando los servicios de CCAM en condiciones reales. En la asamblea, se organizaron diversas sesiones de trabajo con el objetivo de reflexionar sobre el camino recorrido en el proyecto y preparar la fase de evaluación de resultados. El evento final se celebró durante

el mes de octubre en Bruselas, en unas jornadas conjuntas con el proyecto CONDUCTOR de gestión avanzada y de alto nivel del tráfico y las flotas. La fase final del proyecto #IN2CCAM se ha centrado en asegurar la escalabilidad y replicabilidad de sus soluciones, contribuyendo a **acelerar el despliegue a gran escala de CCAM en Europa** y fomentar la competitividad del sector de la automoción automatizada de la UE.

En sus 36 meses de trabajo, el proyecto ha proporcionado una extensa lista de conclusiones, de proyectos piloto y de casos prácticos en forma de artículos técnicos, metodologías innovadoras, recomendaciones de políticas y modelos de negocio. Como es habitual, el RACC ha aportado su experiencia en el campo de la investigación de las necesidades, percepciones y expectativas de

El RACC presenta la app MaaS para pasajeros de cruceros (PIONEERS Ports)

Uno de los proyectos con mayor actividad a lo largo del año fue PIONEERS Ports, que desde el 2021 trabaja para impulsar la **innovación en las actividades portuarias con el objetivo de reducir emisiones** y asegurar la competitividad de estas infraestructuras mediante una gestión ambientalmente sostenible. La localidad de Constanza (Alemania) acogió en septiembre del 2025 la asamblea general del consorcio, en la que el RACC presentó los resultados de su estudio sobre la implantación de una aplicación de Movilidad como Servicio (MaaS), destinada a **promover desplazamientos más sostenibles entre los pasajeros de cruceros**. En el desarrollo de esta aplicación, el RACC ha colaborado

con el Puerto de Barcelona, que también forma parte del proyecto junto con las infraestructuras portuarias de Amberes (Bélgica), Venlo (Holanda) y Constanza. Durante el encuentro, el Club mantuvo reuniones con representantes del puerto alemán para explorar cómo adaptar sus conclusiones al contexto local.

En el 2025, representantes del Club también participaron en uno de los eventos del proyecto MAGPIE (sMART Green Ports as Integrated Efficient multimodal hubs), una iniciativa hermana de PIONEERS Ports, centrada, en su caso, en la investigación en nuevos combustibles y portadores de energía.



los usuarios sobre el ecosistema CCAM, así como en el desarrollo de actividades de comunicación y difusión.

SCALE. El año 2025 fue el primer ejercicio completo de actividad de SCALE (Strengthening C-ITS Adoption and Lining-up across Europe), centrado en impulsar **la integración de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) en las infraestructuras viales (transporte por carretera), los vehículos y los usuarios.**

El proyecto está financiado por el programa Connecting Europe Facility (CEF), cuenta con 12 centros piloto y operativos y la participación de socios en España, Francia, Italia, Hungría y Austria.

EL PROYECTO
SCALE CUENTA
CON **12** CENTROS
PILOTO PARA LA
**INTEGRACIÓN
DE TIC EN
INFRAESTRUCTURAS
VIALES, VEHÍCULOS Y
USUARIOS**

Iniciado en septiembre del 2024, SCALE hereda el conocimiento desarrollado por el proyecto C-Roads, que trabajó en distintos **pilotos de aplicación de sistemas de transporte inteligente cooperativos (C-ITS)**. La nueva iniciativa se configura como una de las propuestas más ambiciosas a escala europea para el estudio y el desarrollo de estos sistemas, que permiten integrar tecnologías digitales con infraestructuras de transporte, vehículos y usuarios, mejorando la seguridad y la eficiencia. El RACC presentó casos de uso prácticos de SCALE en la mesa redonda que organizó en la edición del 2025 del Tomorrow.Mobility World Congress de Barcelona, con representantes de ERTICO ITS Europe y C-Roads.





MOBILITY INSTITUTE RACC

En asociación con **Deloitte**

04.

Mobility Institute

El Mobility Institute, plataforma independiente creada por el RACC y Deloitte, ha analizado un año más cómo están cambiando los modelos de movilidad y los hábitos de los usuarios, y ha impulsado el debate riguroso y la colaboración entre empresas e instituciones vinculadas a este sector. El objetivo es generar y compartir conocimiento sobre una movilidad en permanente evolución, que aflora tanto nuevos retos de gestión como nuevas oportunidades de mercado.



Plataforma de conocimiento

Transversalidad, rigor y diálogo en el análisis de la movilidad

El Mobility Institute es una plataforma de conocimiento y centro de estudios sobre movilidad, creada en el 2019 por el RACC en colaboración con Deloitte. En estos seis años de actividad, ha logrado consolidarse como entidad de referencia en un sector muy complejo y transversal, de creciente impacto socioeconómico. Los ejes de su propuesta diferencial son el desarrollo de conocimiento propio, el rigor técnico en la investigación, la visión integral de la movilidad y la orientación a las necesidades de los miembros asociados.

Además, el Mobility Institute se caracteriza por su capacidad de seguimiento y análisis de la actualidad y su vocación de poner en contacto a profesionales de entidades públicas y privadas de perfiles y sectores muy diversos.

Tendencias de movilidad en Barcelona y Madrid

Entre los estudios que desarrolla la plataforma destaca el **“Barómetro de la Nueva Movilidad”**. Esta herramienta de medición continua se basa en la realización de encuestas mensuales a ciudadanos y ciudadanas de Barcelona, Madrid y sus respectivas primeras coronas metropolitanas



(más de 15.000 encuestas anuales entre ambas ciudades). Esta metodología aporta información relevante y permanentemente actualizada sobre la evolución de los hábitos de movilidad y el impacto de distintas tendencias en las áreas metropolitanas de Barcelona y Madrid.

Entre otros datos de interés, los resultados del barómetro en el 2025 recogen la consolidación del crecimiento sostenido del uso del transporte público en ambas ciudades, asociada en gran medida



La sede del RACC acogió un Mobility Institute Talks dedicado al “Barómetro de la Nueva Movilidad”.

al efecto de la bonificación de los abonos iniciada a finales del 2022. En la valoración del modo de desplazamiento habitual se identifican diferencias significativas entre ciudades, especialmente en lo relativo al transporte público (opción mayoritaria en ambos territorios): en Barcelona, los usuarios destacan principalmente la comodidad y la facilidad de uso, mientras que

EL MOBILITY INSTITUTE CUENTA CON **MÁS DE 50 ENTIDADES ASOCIADAS,** ENTRE EMPRESAS PRIVADAS Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

el factor precio adquiere un peso claramente superior al resto de atributos en Madrid.

Asimismo, el informe analiza la expectativa de cambios en el modo de transporte y aporta indicadores clave para el mercado del automóvil, como la intención de compra de un vehículo en los próximos 12 meses, las motorizaciones pre-



El Atelier Alpine de Barcelona acogió el Mobility Institute Talks sobre movilidad eléctrica.

feridas o las barreras percibidas entre los futuros compradores de un nuevo vehículo para la adopción del vehículo eléctrico. Finalmente, el barómetro también permite monitorizar la evolución del grado de penetración de los servicios de movilidad compartida en ambas áreas metropolitanas.

Mobility Institute Talks: debate y ‘networking’

Los resultados de la edición del 2024 del **“Barómetro de la Nueva Movilidad”** se presentaron en una sesión especial de los Mobility Institute Talks, el ciclo de encuentros monográficos organizados por el Mobility Institute con el objetivo de fomentar el debate y la reflexión sobre las principales tendencias de movilidad urbana. La jornada dedicada al barómetro se celebró en la sede central

del RACC en Barcelona y contó con la participación de Marc Iglesias, de la Dirección de Servicios de Movilidad Sostenible de la Autoridad Metropolitana de Barcelona (AMB), y José Rodríguez, *data scientist* y miembro del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya (CTESC).

A lo largo del 2025 se celebraron otras dos ediciones de los Mobility Institute Talks: “El vehículo eléctrico en España: situación actual y perspectivas de futuro” (véase la página derecha) y la sesión especial “Líderes de la Movilidad 2025”, celebrada como *side event* del Tomorrow.Mobility World Congress (tratado en el capítulo anterior de esta memoria). Estos encuentros combinan la presentación de informes propios y la realización de entrevistas y mesas redondas con profesionales expertos del sector, promoviendo entornos de *networking* y colaboración entre todos los asistentes.

Situación y perspectivas de futuro del vehículo eléctrico en España

Uno de los Mobility Institute Talks celebrados en el 2025 analizó la situación actual del vehículo eléctrico en España y los principales retos para su desarrollo. El encuentro se celebró en el Atelier Alpine de Barcelona y contó con la intervención inicial de Gemma Bedia, *senior project manager* de Climate Change de Alinnea, que presentó las conclusiones de un informe desarrollado por esta plataforma especializada en acción climática.

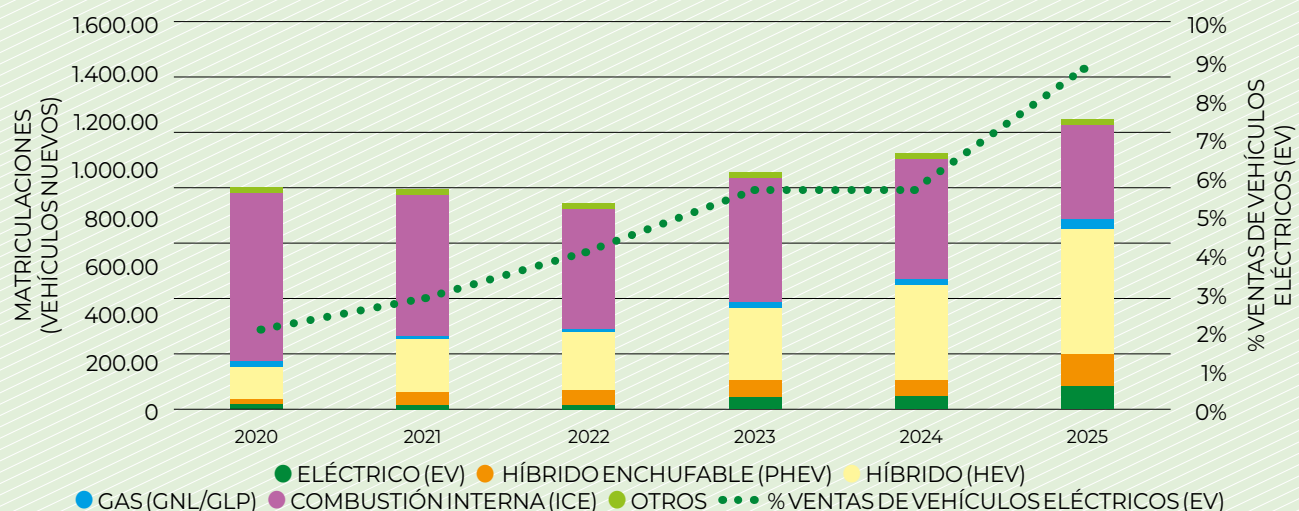
A continuación, se celebró una mesa redonda con la participación de Marta Morera, directora general de Energía de la Generalitat de Catalunya; Pablo Samaura, responsable de Gestión de Movilidad Corporativa de Endesa, y Joan Rius, responsable de marketing de BYmyCAR Bar-



celona. Entre los temas tratados destacaron el modelo de ayudas públicas a la compra de vehículos eléctricos y la instalación de puntos de recarga, la necesidad de adaptar la red energética a la futura demanda o la calidad de la información que se ofrece al consumidor.

Evolución de matriculaciones en España por tipo de motorización

Desde el 2024, las alternativas a los motores de combustión ya son mayoritarias entre las nuevas matriculaciones, con los híbridos no enchufables (HEV) como la opción más popular. Al cierre del 2025, las matriculaciones de eléctricos puros (BEV) alcanzan una cuota cercana al 10% de las nuevas matriculaciones, duplicando su peso del 2022.



Junto con el barómetro y la organización de eventos, el Mobility Institute comparte regularmente con sus entidades asociadas diversas modalidades de informes sobre temas de interés en el sector. Entre ellos, figuran el boletín mensual de noticias **InfoMobility**, las publicaciones monográficas **InnoFlash** y **Mobility Pills**, o los nuevos **Consumer Facts** (véase el recuadro inferior).

Entre las noticias y tendencias analizadas por estas publicaciones en el 2025 figuran temáticas tan variadas como la iniciativa del billete único en España, el análisis del ciclo de vida del coche que realiza Green NCAP, la valoración del nuevo peaje urbano en Manhattan, los robotaxis como alternativa de futuro en la movilidad urbana o una selección de las propuestas más innovadoras presentadas en el Smart City World Congress.

Servicios personalizados de consultoría estratégica

Junto con los contenidos y encuentros para entidades asociadas, el Mobility Institute también ofrece servicios personalizados de consultoría estratégica a entidades o empresas interesadas en el análisis de aspectos de movilidad que impacten en su actividad. Entre los proyectos del 2025 figuran la realización de un estudio sobre la movilidad del futuro para Europcar Mobility Group, presentado en FITUR (Feria Internacional de Turismo); un estudio con FREENOW sobre el impacto de su plataforma multimodal en la digitalización y modernización del sector del taxi de Madrid y Barcelona, y la organización de una jornada técnica sobre el nuevo marco legal y asegurador de los VMP, impartida al equipo de la aseguradora Occident.



Consumer Facts: las tendencias de movilidad urbana, en datos

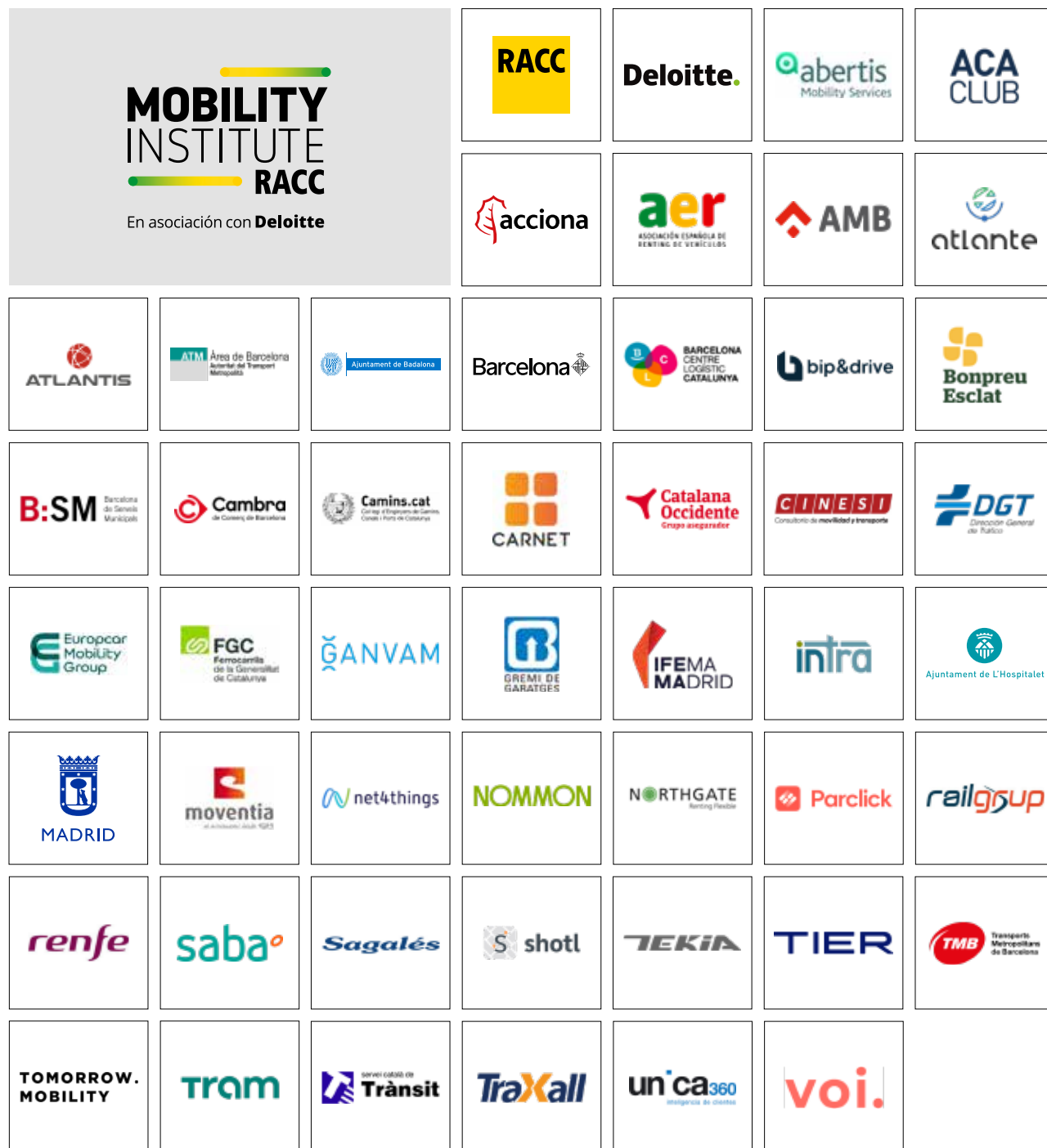
En su vocación de compartir regularmente contenidos exclusivos de interés con las entidades asociadas, el Mobility Institute lanzó en

el 2025 la nueva publicación Consumer Facts. Estos informes, de periodicidad trimestral, ofrecen píldoras ejecutivas sobre temas de actualidad basadas en los resultados del “Barómetro de la Nueva Movilidad” de Barcelona y Madrid.

Los datos de la encuesta de medición continua se contextualizan con información de otras fuentes, con el objetivo de ofrecer una visión fiel y actualizada de algunas de las tendencias de movilidad urbana que más impactan en el día a día de la ciudadanía. Las tres ediciones del Consumer Facts lanzadas en el 2025 abordaron los siguientes temas: “Evolución del *bikesharing* y *motosharing* en Madrid y Barcelona”, “De la propiedad al uso: claves de los nuevos modelos de acceso al automóvil en España” y “Radiografía del coche eléctrico en España”.

Una amplia y prestigiosa representatividad

Organismos públicos, empresas privadas y asociaciones profesionales, tanto de ámbito nacional como internacional, de sectores económicos muy diversos, forman parte del Mobility Institute, aportando a esta plataforma colaborativa una representatividad muy amplia que refleja la enorme transversalidad que implica la movilidad actual.



Comisiones y órganos de participación



FIA (Federación Internacional del Automóvil).

El RACC es miembro de pleno derecho desde 1997 y participa activamente en sus órganos de gobernanza. Forma parte del Euroboard y su grupo coordinador, así como de los grupos de trabajo técnicos, legales y de transporte y movilidad. Además, preside la Mobility Services Commission y también es miembro de la Mobility Policy Commission.



iRAP (International Road Assessment Programme).

El RACC es miembro de iRAP, el programa general de evaluación de carreteras (RAP) en todo el mundo que trabaja para salvar vidas estableciendo mapas de riesgo de la red vial en distintos países del mundo.



DGT (Dirección General de Tráfico). En este organismo, dependiente del Ministerio del Interior, el RACC participa como miembro en el Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, órgano de consulta y participación creado en el 2015. También participa en grupos de trabajo específicos sobre auxilio en carretera y sobre motocicletas y ciclomotores.



Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica (Generalitat de Catalunya).

El RACC mantiene una participación activa en cinco organismos dependientes de este departamento del Gobierno catalán que versan sobre temáticas muy diversas, vinculadas todas ellas a la movilidad, las infraestructuras y la seguridad vial: el Consell de la Mobilitat; la Mesa de Trabajo sobre el nuevo marco concesional del transporte público por carretera; el Grupo de Trabajo sobre la determinación de criterios de los estudios de movilidad vial; la Comisión de Coordinación Aeroportuaria, y la Mesa de la Bicicleta.

El RACC contribuye a una movilidad más segura y sostenible desde su vinculación a comisiones y órganos de participación de referencia en el ámbito de la movilidad que dependen de entidades públicas y privadas, tanto en el ámbito internacional como nacional y local.



ERTICO. El RACC es miembro, desde el 2002, de la organización europea para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (ERTICO) y participa en dos de sus órganos de gobernanza y estrategia, el Supervisory Board y el Strategy Committee.



CARNET (Cooperative Automotive Research Network). Es un *hub* abierto a la cooperación industrial y académica que investiga sobre la conducción autónoma. El RACC participa en un grupo de trabajo y es *partner* institucional.



Generalitat de Catalunya
**Departament d'Acció Climàtica,
Alimentació i Agenda Rural**

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



servei català de
Trànsit

Servei Català de Trànsit (Generalitat de Catalunya). El Club aporta su experiencia en la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Vial, en el grupo de trabajo específico dedicado a la seguridad vial de motocicletas y en el Pacto Nacional por la Movilidad Segura y Sostenible.

Comisiones y órganos de participación



ITS España. El objetivo de ITS España es asociar los sectores público, privado y académico relacionados con los sistemas inteligentes de transporte para hacer más segura, sostenible y eficiente la movilidad de personas y mercancías en todos los medios de transporte. El RACC forma parte del Consejo Directivo.



AMB (Àrea Metropolitana de Barcelona).

El Club es miembro del Consejo de Movilidad del AMB, un órgano consultivo que aglutina a todos los agentes sociales de la metrópolis implicados en la movilidad. Su objetivo es asentar unas bases sólidas y consensuadas para hacer realidad una movilidad metropolitana más limpia y sostenible.



Consell General de Cambres de Catalunya.

El RACC ha ocupado la vicepresidencia de la Comisión de Ordenación del Territorio como órgano consultivo a lo largo del mandato 2019-2023.



Cambra de Comerç de Barcelona. Después de presidir la Comisión de Infraestructuras y Transportes durante el período 2019-2023, el RACC ha renovado esta responsabilidad para el período 2024-2027. La Comisión es un órgano de carácter consultivo y centrada en la ordenación del territorio, la planificación de infraestructuras y el déficit de inversión y gestión y financiación pública, priorizando los estudios y actividades en la red vial de altas prestaciones, Cercanías y el Corredor Mediterráneo, puertos y aeropuertos y el transporte interurbano de viajeros y mercancías.



ATM (Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona). El RACC forma parte del Consejo de la Movilidad, órgano de consulta y participación cívica y social respecto del funcionamiento del sistema de transporte público colectivo y de la movilidad.



Foment del Treball Nacional.

Como miembro del Foro Energía y Empresa de Foment, el RACC aporta la visión de la movilidad y su impacto en el sector energético, especialmente en la implantación del vehículo eléctrico. El Foro constituye un espacio de encuentro para la difusión y el intercambio de experiencias sobre el sector energético en la empresa, entendido como elemento de gestión, competitividad económica y progreso social.



Ajuntament de Barcelona. El Club participa en cinco organismos dependientes del Gobierno municipal: el Pacto por la Movilidad, el Consell de Ciutat, el Consell d'Innovació Pedagògica, la Mesa contra la Contaminación del Aire y el recién creado Consejo Asesor de Infraestructuras.



Ajuntament de Badalona

Ajuntament de Badalona. El RACC es miembro de la Comisión del Plan de Seguridad y Educación Vial de la ciudad.



Ajuntament de Sabadell. Participación en el Consell Local de Seguridad Vial.



Ajuntament de Sant Cugat del Vallès.

El Club forma parte de la Mesa de Movilidad para mejorar la calidad del aire y fomentar una movilidad saludable.



Ajuntament de Sant Just Desvern.

Participación en el Consell Municipal de Seguridad y Prevención, Vialidad y Movilidad.

La Memoria Anual Área Movilidad RACC 2025
es una obra del Área de Comunicación Corporativa
y Relaciones Institucionales del RACC.

Diseño: Grafilògic Studio
Impresión: Serafí I.C.P.
Corrección y traducción: Incyta

Abril del 2026

RACC
Avda. Diagonal, 687
08028 Barcelona
Teléfono: 93 495 50 00

racc.es
movilidad.racc.es

areamobilitat@racc.es



Av. Diagonal, 687 - 08028 Barcelona