

L'Estudi RACC sobre l'ús de la moto a Barcelona pretén millorar-ne l'encaix en la mobilitat futura de la ciutat

El 47% dels motoristes consideren perillós circular en moto per Barcelona

- El 53% dels motoristes creuen que els girs en encreuaments amb carrils bici de doble sentit són insegurs. També pensen que ho són per les bicicletes i VMP.
- Els llocs que consideren més perillosos per circular són la rotonda de la plaça d'Espanya, seguida de les Rondes i del carrer d'Aragó.
- Els comportaments de risc observats més habituals entre els motoristes són no cedir el pas a vianants, circular entre carrils o fent zig-zag, i fer servir el carril bus.
- Tot i que només realitzen el 6% del total de desplaçaments, els motoristes estan implicats en el 36% dels accidents, i representen més de la meitat (51,4%) de les víctimes mortals en sinistres viaris a Barcelona.
- La majoria de motoristes (el 74%) fan desplaçaments interns amb origen i destí a la mateixa ciutat, mentre que 1 de cada 4 prové de municipis de l'àrea metropolitana.
- Treure carrils de la circulació pel vehicle privat és la mesura de l'Ajuntament pitjor valorada pels motoristes: un 59% hi està en contra.

Barcelona, 7 d'abril de 2022 – El RACC ha presentat l'“Estudi RACC de l'ús de la motocicleta a Barcelona”, un informe que analitza en profunditat els hàbits i comportaments de les persones que es desplacen en motocicleta i ciclomotor per la ciutat, i també avalua el seu perfil i la seva percepció de l'entorn.

A Barcelona, respecte altres ciutats del món, la presència de la moto és molt elevada. L'any 2020, a la ciutat hi havia censades 271.090 motocicletes i ciclomotors, que representaven un 33% del parc de vehicles, un percentatge força superior als equivalents català (20%) i espanyol (15,4%). De fet, el nombre de motos al cens municipal ha augmentat un 6,7% en la última dècada; és l'únic mode de transport que ha crescut, a més de les furgonetes. Si comparem Barcelona amb ciutats europees del seu entorn, és la metròpoli amb major ràtio de motos per habitant, amb 0,17, per davant de Roma (0,13), Milà (0,13), València (0,12) o Madrid (0,08). En el rànquing de motos per km² de superfície, Barcelona també és la ciutat líder destacada, amb 2.660 motos/km².

L'elevat ús de la moto va acompanyat d'una alta sinistralitat: entre el 2010 i el 2020, més de la meitat de les víctimes mortals en accidents de trànsit a Barcelona van ser motoristes, i l'any 2021, 8 dels 12 morts en sinistres circulaven en moto. Davant d'aquesta problemàtica, el RACC ha

Per a més informació:
RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



estudiat la situació des del punt de vista del motorista en clau estratègica, per recomanar accions que millorin l'encaix de la moto en la mobilitat futura de la ciutat.

Per realitzar l'estudi, el RACC ha observat el comportament de 13.276 motoristes en hora punta (de 7:30 a 10:00h i de 17:00 a 20:00h) i a la nit (22:00 a 24:00h), en 11 localitzacions diferents de la ciutat. Aquestes observacions s'han dut a terme en punts amb condicions propícies a generar conductes inapropiades per part dels motoristes. També s'han fet 600 enquestes a usuaris de motocicleta i ciclomotor (la meitat eren homes i l'altra meitat, dones) en 12 localitzacions repartides pels 10 districtes de la ciutat.

Els avantatges de la moto

El RACC considera que l'ús de la motocicleta té una sèrie de punts forts que s'han de potenciar de cara a què el seu encaix en la mobilitat del futur a Barcelona sigui satisfactori. Els avantatges de la moto respecte els altres modes de transport són els següents:

- **Aporta flexibilitat, comoditat i independència als usuaris**, davant de les problemàtiques del cotxe i la rigidesa del transport públic. La moto **pot respondre moltes necessitats en recorreguts de distàncies mitjanes**, d'entre 8 i 15 quilòmetres.
- **És més econòmica que un turisme** tant en l'adquisició com en el manteniment, i també és menor el consum de carburant.
- **La seva electrificació és més senzilla**: no cal instal·lar punts de càrrega a domicili ni construir infraestructures, ja que existeixen solucions com la càrrega de la bateria portàtil, que es pot fer amb un **endoll domèstic**.
- **Ocupa menys espai públic que un turisme**, tant en calçada com en estacionament, i **és un vehicle d'alta ocupació**, amb una ocupació mitjana d'1,18 en desplaçaments interns a Barcelona l'any 2019.
- **El servei de motosharing** a la ciutat de Barcelona està consolidat.

D'altra banda, el Club és conscient que les motocicletes també tenen punts febles, els quals **s'han d'afrontar de cara al seu futur en la mobilitat de la ciutat**. Alguns d'aquests desavantatges són el **major risc d'accidentalitat** i la gravetat de les lesions, un **nivell d'eficiència energètica baix** comparat amb el transport públic, una exposició per part de l'usuari a les **condicions meteorològiques** i als agents al·lèrgics, l'**elevat nivell de soroll** que provoca en alguns casos i la pèrdua d'espai pel vianant que suposa l'**estacionament de motos a les voreres**.

La moto a Barcelona, en xifres

- **A Barcelona, cada dia es produeixen al voltant de 450.000 desplaçaments en moto** en els quals l'origen o la destinació són a la ciutat, i representen un 6,2% del total de trajectes.
- La majoria de motocicletes a Barcelona (el 55%) tenen entre 75 i 125 centímetres cúbics, i tan sols el 3% del parc de motos i ciclomotors són vehicles de propulsió elèctrica. Aquests

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



són, en gran mesura, vehicles de les flotes de motosharing. **El parc de motos de la ciutat està envellit: el 49% de les unitats tenen més d'11 anys d'antiguitat**, i entre els ciclomotors, aquesta xifra arriba al 66%. Del total de vehicles de 2 rodes, fins a un 13% tenen més de 20 anys.

- **De tots els vehicles implicats en accidents de trànsit a Barcelona en els darrers 10 anys (2010-2020), un 36% van ser motos o ciclomotors.** Respecte al 6,2% de desplaçaments, això indica que el risc de patir un accident en moto a la ciutat és 6 vegades més gran que en cotxe.
- **En el global dels darrers 12 anys, els motoristes representen el 51,4% de les víctimes mortals en accidents de trànsit a Barcelona.** L'any 2021, aquest percentatge augmenta al 67%, amb 8 usuaris morts que circulaven en moto.
- **Els punts de major concentració d'accidents amb víctimes mortals de motoristes a Barcelona són les cruïlles de carrers (un 37%).** A les vies secundàries (carrers d'un únic carril) hi ha el 24% dels sinistres, el 13% són a les Rondes i un 6%, als accessos de la ciutat. El dia de la setmana amb més accidentalitat de motoristes a la ciutat és el divendres, amb un 20% dels accidents, i si es tenen en comptes les hores en què es produeixen els sinistres, el període diürn entre les 6h i les 14h és quan més n'hi ha (el 44%).
- **Barcelona té 82.000 places d'aparcament de motocicletes senyalitzades**, de les quals el 94% es troben a la calçada i el 6% restant, a la vorera. La ciutat té una mitjana de 3,3 motos per plaça, tot i que la proporció varia molt en funció del districte. Hi ha zones on no hi ha aparcaments per motos senyalitzats, com els barris de muntanya (Collserola, Montjuïc) o la Zona Franca.

Districte	Motos/Plaça
Sant Martí	2,0
Les Corts	2,2
Eixample	3,3
Mijana Barcelona	3,3
Sarrià-Sant Gervasi	3,3
Sants-Montjuïc	3,6
Horta-Guinardó	3,7
Sant Andreu	4,0
Gràcia	4,5
Nou Barris	5,4
Ciutat Vella	6,3

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:

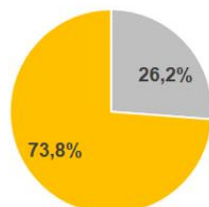


1. OBSERVACIÓ DEL COMPORTAMENT DELS MOTORISTES

Conductes dels usuaris de motocicletes i ciclomotors

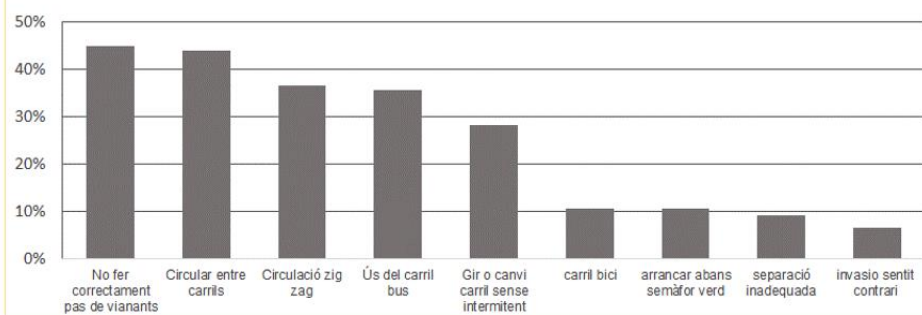
- El **74% de les observacions mostren conductes correctes** en circulació per part dels motoristes, i el 26% d'observacions restants denoten actituds que poden posar en risc la seva integritat o la de la resta d'usuaris.
- En la observació de passos de vianants, el **44,9% dels motoristes no han cedit el pas correctament**. És on s'ha detectat una ràtio més gran d'incompliments.
- En les vies ràpides amb carrils amples, com la Ronda de Dalt, la Ronda del Litoral o l'Avinguda Meridiana, en els moments de més congestió, s'ha observat que un 44% dels motoristes **circulen entre carrils**, i un 36,7% **circulen fent zig-zag**.
- Als carrers on s'ha vist un **ús incorrecte del carril bici per part de motos i ciclomotors**, s'han observat infraccions en un 35,6% dels casos, i on s'ha avaluat si els motoristes **accionen l'intermitent per fer un gir** o un canvi de carril, un 28,2% no ho fan de forma correcta.

Comportament en observacions (Mitjana)



■ Mal comportament
■ Bon comportament

% Comportament incorrecte per tipus d'observació



- La circulació dels motoristes pel carril bus, en la majoria de punts d'observació, **empitjora pels matins, en els moments de més congestió**. Els indrets observats on més motoristes utilitzen el carril bus en horari matinal són l'Avinguda Diagonal a l'altura del c/Martí i Franquès, en sentit d'entrada a Barcelona (43%), l'Avinguda Meridiana a l'altura del c/Rosselló i Porcel (42%) i a la Gran Via de les Corts Catalanes, a la cruïlla amb el c/Bailèn (41%).
- Pel que fa al soroll durant la nit, en la observació realitzada al carrer de Balmes, al tram entre c/Còrsega i c/Rosselló, en el període de 22h a 00h, **totes les motos feien més de 45 decibels de soroll**, que és el nivell recomanat per la OMS en horari nocturn. De fet, el 24% de les motos superava els 65 dB.

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



- Les observacions fetes en carrers amb **carrils de 30km/h mostren que un 96% dels motoristes respectaven el límit de velocitat**. En canvi, al carrer de Balmes, entre Còrsega i Rosselló, durant la nit, el 22% dels motoristes sobrepassaven els 50km/h de velocitat màxima permesa.

2. ENQUESTA ALS USUARIS DE LA MOTO A BARCELONA

Perfil i hàbits de les persones que van en motocicleta

- **Gairebé 6 de cada 10 motoristes (el 59%) tenen més de 5 anys d'experiència** circulant per la ciutat, mentre que 1 de cada 5 (el 19%) té menys d'1 anys d'experiència.
 - Entre els usuaris de motosharing, només el 45% porten 5 anys o més circulant en moto per Barcelona.
- **El 69% dels motoristes utilitzen la moto més de 2 dies a la setmana**. De fet, entre els propietaris de motos privades, el 45% l'utilitza molt freqüentment, més de 4 dies cada setmana.
 - En canvi, la majoria d'usuaris de motos compartides les utilitzen 1 dia a la setmana (47%) o molt esporàdicament (44%).
- **L'ús de la moto privada a Barcelona difereix del de la moto compartida**. Entre els usuaris de moto privada, la majoria (el 69%) l'utilitzen per anar a la feina o al centre d'estudis, i més de la meitat (53%) també l'utilitzen per motius de lleure.
 - En canvi, pels usuaris de motosharing, el lleure (68%) i les gestions (45%) són les principals raons d'ús.
- **La comoditat i la rapidesa són les característiques més ben valorades pels motoristes sobre l'ús dels vehicles de dues rodes**, seguides de la flexibilitat que permet el seu ús. El baix cost, en canvi, és una tret que no es valora tant, sobretot entre els usuaris de mobilitat compartida.
- Tot i l'extens ús de la moto, **el 78% dels motoristes complementen els desplaçaments per la ciutat utilitzant el transport públic**, i el 31% també ho fan anant a peu.
- Preguntats sobre el mètode de transport que agafarien si no anessin en moto, **el 75% dels motoristes optaria pel transport públic**. A molta distància, un 18% aniria en cotxe, un 13% utilitzaria bicicletes privades o compartides, un 7% aniria a peu i un 6%, en VMP.
- **El 76% dels usuaris que ara es mouen en moto abans ho feien amb transport públic**. 1 de cada 4 ho feia amb mobilitat activa (a peu o en bicicleta), i el 17% es van passar del cotxe a la moto.

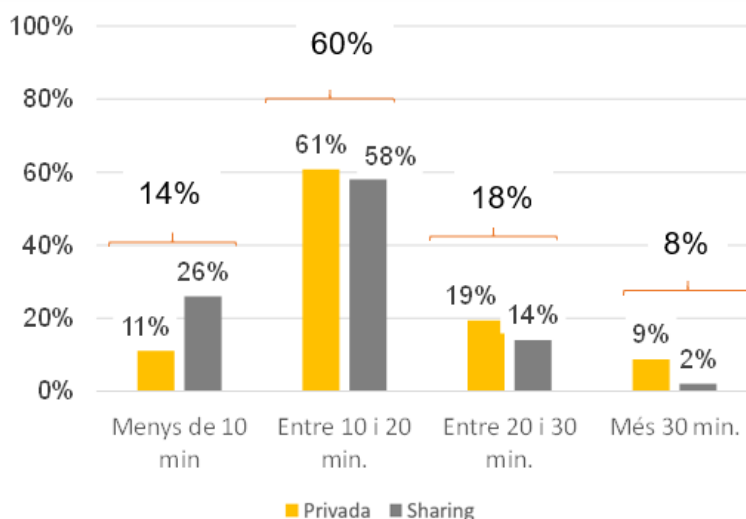
Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



- **6 de cada 10 motoristes fan desplaçaments que tenen una durada d'entre 10 i 20 minuts.** Això denota que els trajectes en moto a Barcelona son de proximitat, recorrent pocs quilòmetres de distància.
- Entre els qui fan ús de motos compartides, el 26% les utilitza per trajectes de menys de 10 minuts, més del doble que entre els usuaris de moto privada.

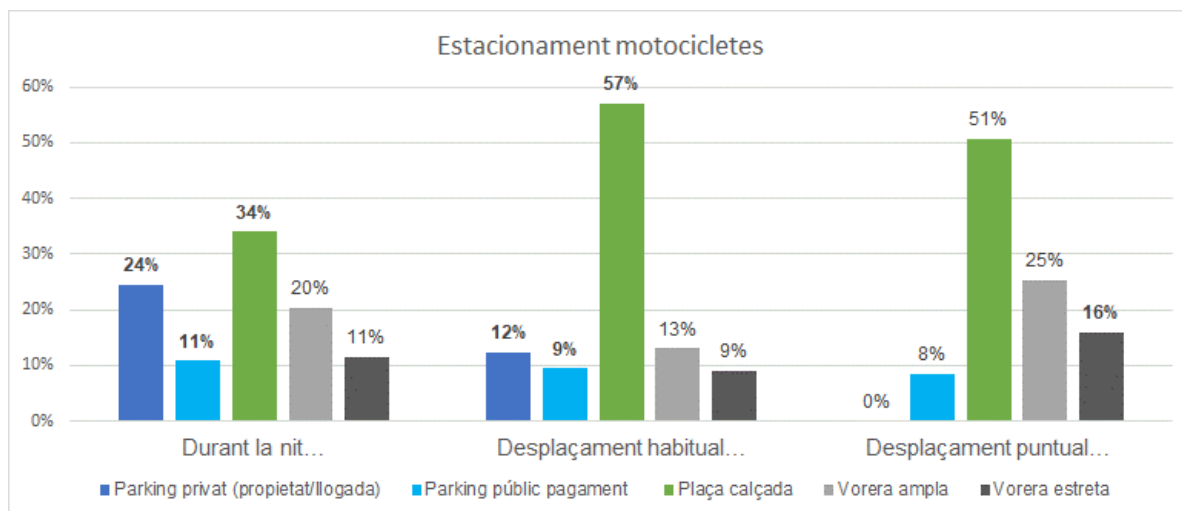


- **Entre els usuaris de moto privada, el 74% dels conductors enquestats realitzen desplaçaments interns, amb origen i la destinació a la mateixa ciutat.** En canvi, el 25% procedeixen en moto de municipis de l'àrea metropolitana. Només un 1% es desplaça en moto a Barcelona des de municipis més llunyans.
- **Estacionar la moto en places a la calçada és el més habitual entre els motoristes de Barcelona.** L'impacte de les motos a les voreres canvia segons el tipus de desplaçament.
 - En els estacionaments programats, que es fan durant la nit i també quan s'aparca la moto en un trajecte habitual, s'estacionen poques motos a les voreres de la ciutat. Entre les places senyalitzades a la calçada i als aparcaments privats i públics, s'hi aparquen el 79% de les motos en estacionaments habituals i el 69% en estacionaments nocturns.
 - Estacionar la moto a la vorera és més habitual quan es fan desplaçaments puntuals: un 25% aparquen en voreres amples i un 16% ho fan en voreres estretes, on dificulten el pas als vianants.

Per a més informació:
 RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:





Percepció de seguretat dels motoristes a Barcelona

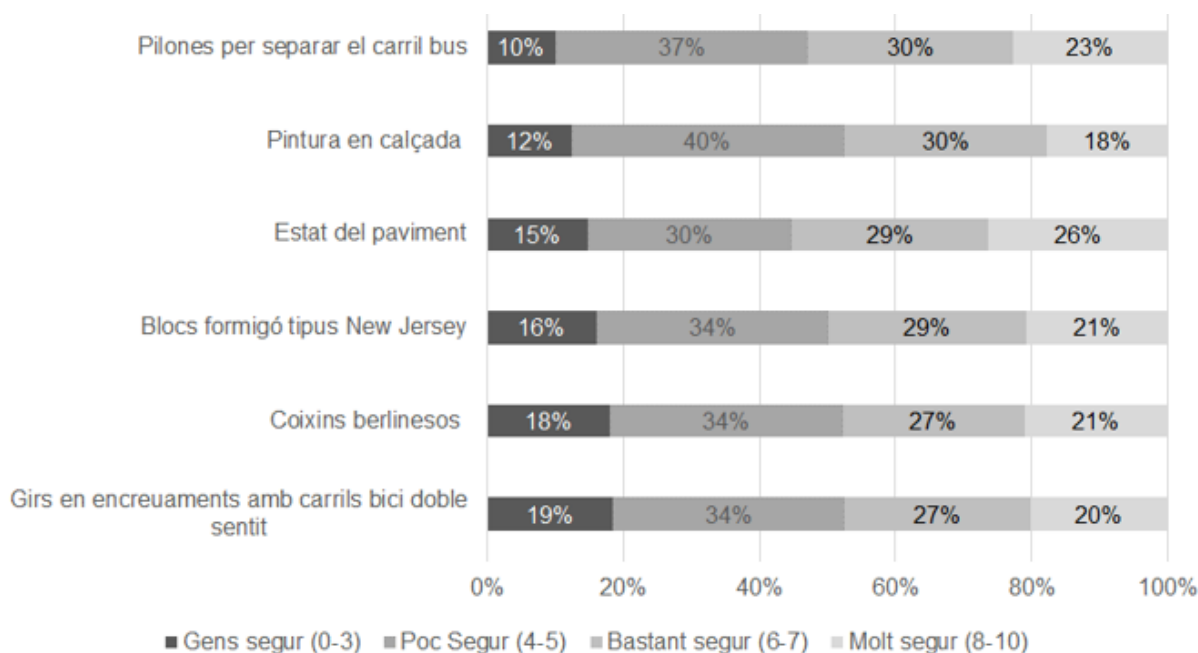
- **Un 47% dels motoristes enquestats creuen que és perillós circular en moto per Barcelona.** D'aquests, el 22% ho consideren molt perillós i el 25%, bastant perillós. Només un 19% creu que no és gens perillós.
- Entre els conductors més experimentats, que fa més de 5 anys que circulen per la ciutat, la sensació de perillositat és pràcticament la mateixa: un 46%.
- **El 53% dels motoristes consideren poc segurs els girs en encreuaments amb carrils bici de doble sentit.** Opinen que és l'element més perillós de la ciutat per la circulació en moto, i el 54% dels enquestats creuen que aquest tipus de cruïlles també són perillosos per les bicicletes i els VMP.
- **Els coixins berlinessos per reduir la velocitat i la pintura a l'asfalt són els següents elements que més inseguretat generen entre els motoristes: un 52% els consideren perillosos.** A continuació, un 50% també opinen que els blocs de formigó tipus "New Jersey" són insegurs, seguits de les pilones per separar el carril bus (47%) i l'estat del paviment (45%).

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:





- **L'espai de Barcelona que consideren més perillós per circular-hi en moto és la rotonda de la plaça d'Espanya (29%).** A poca distància, hi trobem la Ronda del Litoral i la Ronda de Dalt i també el carrer d'Aragó, amb un 26%, la Ronda del Mig (24%), el carrer de Balmes (17%) i la plaça Francesc Macià (14%).

Valoració del civisme en moto i de les propostes de l'Ajuntament

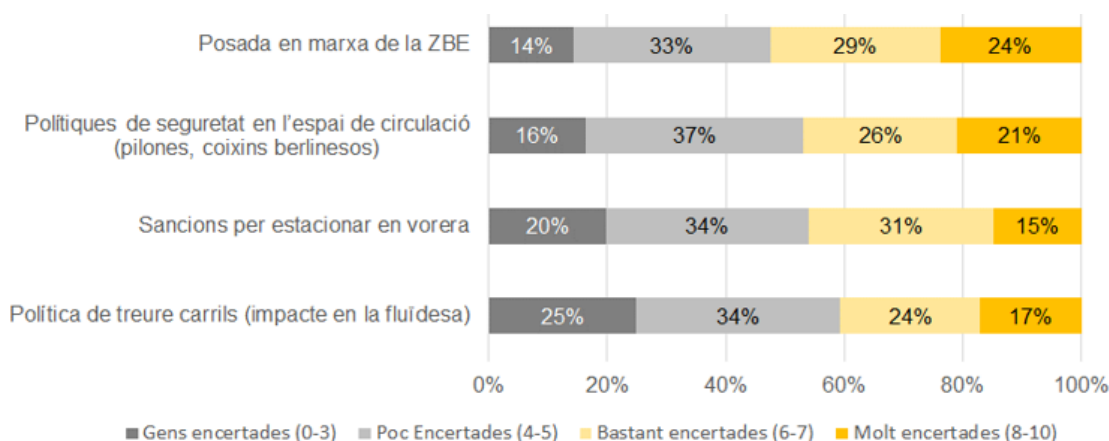
- **La nota que els motoristes posen al seu propi civisme a l'hora de circular en motocicleta per la ciutat és de 6,21 punts sobre 10.** Entre aquells que han respost amb un 6 o menys, les raons principals que donen per justificar-ho són:
 - El 42% argumenten que **el poc civisme en el conjunt dels** usuaris de la via pública a Barcelona i **el voler anar el més ràpid possible** amb la moto els porta a ser incívics.
 - El 36% asseguren que els mals hàbits per **reduir el temps d'espera en les congestions** també els porta a cometre infraccions.
- **La mesura de l'Ajuntament en matèria de mobilitat que menys popular resulta entre els usuaris de motocicletes i ciclomotors és treure carrils de circulació,** pel seu impacte en la fluïdesa del trànsit; un 59% hi està en contra, amb un 34% que ho veu poc encertat i un 25% gens encertat.
 - Les següents mesures amb pitjor valoració són **posar sancions econòmiques per estacionar motos en vorera** (un 54% hi està en contra) i les **polítiques de seguretat a la via pública amb elements com les pilones o els coixins berlinesos** (un 53% de rebuig).

Per a més informació:
RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



- De les darreres grans actuacions, la ZBE es la que genera menys oposició entre els motoristes; el 47% n'estan disconformes.
- La nota mitjana que els motoristes posen a l'Ajuntament de Barcelona respecte a la moto és un 5,6.



3. RECOMANACIONS DEL RACC

Estratègia general

- Aprofitar els avantatges que ofereix la moto i minimitzar els seus inconvenients.

Seguretat viària

- Redissenyar els espais de major perillositat: les cruïlles.** Millor control semafòric, revisió dels encreuaments amb carril bici en doble direcció per tal de millorar la seguretat de tots els vehicles que circulen pel mateix, l'adherència del paviment pintat, etc.
- Reforçar els missatges per millorar l'**equipament** dels motoristes: Addicionalment al casc, cal reforçar l'ús de **jaquetes amb proteccions, guants i calçat adequat**.
- Oferir **cursos de conducció segura específics per a motoristes** que permetin la recuperació de punts del carnet de conduir.
- Dur a terme **campanyes de seguretat viària específiques per a cada infraestructura viària**: bons comportaments i circulació en Rondes, accessos/sortides a la ciutat, rotondes, carrers urbans, etc.
- Intensificar el **control sobre els comportaments de risc dels motoristes**, en el seu propi interès, així com campanyes per reduir la velocitat en horari nocturn.

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:



Convivència de la moto a l'espai públic

- Crear **més places per estacionament fora de les voreres** amb l'objectiu d'alliberar-les de motos: més places en calçada o soterrades. Estudiar barri a barri. **Plantejar opcions dinàmiques**, ja que la demanda canvia segons el moment.
- **Revisar les polítiques d'impacte acústic** de les motos, impulsar campanyes d'informació, aplicar més controls.
- Fer una **aposta decidida per la motocicleta elèctrica**, que ofereix una reducció del soroll i de les emissions sense una inversió en punts de recàrrega.
- Aplicar polítiques més estrictes de sostenibilitat i soroll pels que fan **ús professional** de les motos.

L'oportunitat del motosharing

- Ser coherent en el foment de l'ús de les motos i ciclomotors de sharing, **fomentar l'ús combinat amb la xarxa de transport públic**. Estudiar fórmules d'integració tarifària.
- Fomentar la posada en marxa d'un **servei de motosharing metropolità** per facilitar la integració amb el transport públic.
- **Regular el volum de llicències per operador** de les flotes de motosharing. El model ha de garantir un bon servei als usuaris i la viabilitat econòmica dels operadors.

Sobre el RACC

El RACC és una entitat que ofereix cobertura i serveis d'alta qualitat per atendre les necessitats de més de 10 milions de persones a qualsevol lloc del món. És especialista en la prestació d'assistència personal, familiar, mecànica, sanitària urgent i a la llar i té la xarxa d'autoescoles més gran de l'Estat. Per cobrir les seves necessitats, l'entitat realitza més d'un milió d'assistències l'any i gestiona més de 425.000 pòlisses d'assegurances de diferents rams. El RACC promou una nova cultura de la mobilitat més segura i respectuosa amb el medi ambient, i té una gran capacitat de divulgació i influència en aspectes relacionats amb la millora de la seguretat viària, la reducció dels accidents i les infraestructures.

Per a més informació:

RACC Premsa saladeprensa.racc.cat 93 495 50 29 raccmedia@racc.es

Segueix-nos a:

