

El RACC, protagonista en la nova mobilitat que arriba



El món evoluciona a un ritme vertiginós i la tecnologia és cada cop més present a la nostra vida. A l'Estat espanyol hi ha més mòbils que habitants, i un 88% són smartphones que estan transformant la nostra manera de relacionar-nos, d'informar-nos o de comprar. **Vivim connectats permanentment**, també en el nostre vehicle i fins i tot a la llar, un àmbit on el RACC intervé cada cop més, en assistències i reformes, i on comencem a veure instal·lacions i electrodomèstics intel·ligents.

La transformació de la societat afecta especialment la mobilitat, tal com es comprova en les trobades internacionals en què participa habitualment el RACC; les més recents, la conferència de mobilitat convocada per la FIA a Finlàndia o la reunió a Viena amb l'ÖAMTC, l'Automòbil Club austríac.

La visió és compartida: anem cap a **una nova mobilitat** que la tecnologia farà **més àgil, eficient i segura**, que combinarà diferents mitjans de transport, que serà clarament **respectuosa amb el medi ambient**, i amb Automòbil Clubs que evolucionen per transformar-se en Clubs de la Mobilitat.

Com a RACC, estem convençuts que el cotxe seguirà tenint un paper destacat, diferent de l'actual però cabdal

per contribuir, amb un transport públic més eficaç, a millorar la qualitat de l'aire a les ciutats.

La nova mobilitat implicarà molta **més presència d'automòbils elèctrics i híbrids**. Resulta significatiu que Tesla hagi rebut en 15 dies 400.000 reserves d'usuaris d'arreu del món que han avançat 1.000 dòlars per adquirir un nou cotxe 100% elèctric de 35.000 dòlars i 350 km d'autonomia que no estarà llest fins l'any 2017 o el 2018. Així mateix, **el cotxe autònom**,

EL RACC HA DE SER L'AGENT DE REFERÈNCIA QUAN ES TRACTI DE MOBILITAT.

EL TRAMVIA: DEMANEM RIGOR, TRANSPARÈNCIA I CONSENS.

SEREM EXIGENTS EN DEFENSA DELS USUARIS EN EL CAS VW.

que circula sense conductor, serà una realitat més aviat que no pensem. En aquest escenari, **el RACC** no ha de ser espectador, sinó protagonista, **l'agent de referència** quan es tracti de mobilitat. I això vol dir parlar de cotxes i motos, però també de bicicletes, vianants, trens, aeroports i ports. I fer-ho **amb rigor, amb criteris tècnics i especialitzats**, allunyats de debats ideològics i visions preconcebudes. Això és el que hem fet amb un tema

polèmic a Barcelona, **la connexió del tramvia per la Diagonal**, al qual hem dedicat una taula rodona amb experts –trobaran més informació en les pàgines d'aquesta revista– i per al qual demanem rigor, transparència i decisions aprovades per una majoria reforçada. O el que hem fet en el **cas Volkswagen**, enviant els nostres enginyers a Munic i reunint-nos amb el president a Espanya de Volkswagen, tot vetllant pels drets dels socis afectats.

El RACC seguirà **defensant els usuaris** en aquesta nova realitat. Creiem en una mobilitat més segura, basada en **comportaments més ètics i responsables dels ciutadans**, sostenible i més assequible per a tots.

La nostra voluntat com a Club de serveis a la mobilitat és la d'escoltar, ajudar i servir, anticipant-nos a les necessitats de les persones, actuant amb l'audàcia que demani cada situació i **creant un valor compartit entre el RACC i la societat**; també amb l'organització d'esdeveniments d'impacte mundial, com ara el recent **GP d'Espanya de Fórmula 1**, el **GP de Catalunya de MotoGP** o el **RallyRACC**.

El RACC vol ser protagonista de la nova mobilitat que arriba. I aquest **és un camí que volem recórrer junts, amb els socis**, amb el nostre equip humà, amb tots els qui estimen i valoren el nostre Club i treballen cada dia per millorar-lo. ■

Josep Mateu
President del RACC

Accidents i distraccions: un toc d'atenció



Josep Mateu . President del RACC

L'any 2015 es va tancar amb 176 morts en accidents de trànsit en trams interurbans a Catalunya, un 25,7% més que l'any anterior. A la xarxa viària espanyola, les 1.126 víctimes mortals (-0,5%) van confirmar la **tendència d'estancament** dels tres últims anys, que ha aturat en sec el fort descens d'èpoques anteriors.

Quin balanç hem de fer? La resposta ha de ser matisada. D'una banda és cert que **el risc de patir un accident de trànsit** a Catalunya o Espanya se situa avui entre els més baixos d'Europa. I si pensem que, l'any 2000, a Catalunya teníem 622 víctimes mortals i a la xarxa viària espanyola, 4.241, veiem que el descens ha estat prou significatiu.

Però d'altra banda, les estadístiques dels últims anys constitueixen un toc d'atenció clar, simptomàtic d'un cert **esgotament de les polítiques de prevenció** aplicades fins ara.

En l'última dècada hem vist avenços de seguretat en infraestructures, vehicles i comportament dels conductors (alcoholèmia, velocitat, cinturó, casc...). Però en canvi ha crescut una actitud de risc que s'ha convertit en la primera causa d'accidentalitat: **les distraccions, especialment per l'ús i manipulació dels smartphones**.

Un recent estudi del RACC, del qual trobaran un resum en aquesta revista, conclou que **9 de cada 10 usuaris reconeixen el perill de fer servir el mòbil mentre es condueix**, i malgrat això, un 26% de conductors l'utilitza "sempre" o "sovint", en la majoria dels casos per enviar o llegir missatges de text mentre condueix. Quan als vianants, un 47% fa servir l'smartphone mentre camina per la via pública i 1 de cada 5, fins i tot quan creua els passos de vianants.

ELS MORTS PER ACCIDENT PUGEN UN 25,7% A CATALUNYA

1 DE CADA 4 USUARIS ADMET MANIPULAR EL MÒBIL MENTRE CONDUEIX

LA SOLUCIÓ IMPLICA USUARIS, FABRICANTS I ADMINISTRACIÓ

Aquesta problemàtica ja s'apuntava en l'informe pioner "**Distraccions, un risc no percebut**", que va elaborar el RACC el 2007 i que per primer cop va situar les distraccions en el centre del debat sobre els accidents de trànsit. Des d'aleshores, el desenvolupament de telèfons intel·ligents i la dependència tecnològica de molts usuaris han modificat **el mapa de riscos associat a la conducció**: si

abans s'ignoraven els perills de les distraccions, ara els conductors els coneixen i –en un percentatge massa elevat– els assumeixen. S'ha de lluitar contra aquesta actitud i la solució a les distraccions al volant ens implica a tots: usuaris, fabricants i Administració. **Si volem canviar un comportament hem de canviar també les normes i potenciar l'educació**.

Com a usuaris, **hem de recordar bloquejar el mòbil quan conduïm** un vehicle, i com a vianants, abstenir-nos de manipular-lo mentre caminem, sobretot al creuar passos de vianants. **La mobilitat té uns límits i és important aprendre a viure dins d'aquests límits**. També hem d'exigir als fabricants la compatibilitat de les tecnologies actuals i futures amb la conducció, i a l'Administració, més control.

Aquestes mesures donarien encara més fruits unides a la renovació del parc automobilístic (els cotxes implicats en accidents mortals tenen, de mitjana, 11,3 anys d'antiguitat) i a altres solucions d'efectes immediats, com **desviar a autopistes**, amb peatges subvencionats, el trànsit pesant de carreteres convencionals amb alta sinistralitat, com la N-340.

Com a societat, tenim la responsabilitat d'actuar ràpidament. No podem oblidar que **les xifres d'accidents tenen noms i cognoms** de persones i famílies que es mereixen que ens prenguem molt seriosament la reducció dels accidents de trànsit. **Quan parlem de salvar vides humanes, tot esforç és poc.** ■

La voluntat d'escoltar, ajudar i servir



Josep Mateu
President del RACC

L'augment de la sinistralitat viària el 2015 ens preocupa. Els deu primers mesos de l'any els accidents mortals a la xarxa viària espanyola han crescut un 4% i els morts, un 1%. A Catalunya, els morts en accidents s'han disparat un 28%, amb les distraccions al volant, especialment per l'ús dels smartphones, com a primera causa de sinistralitat, origen d'un 23% d'accidents amb víctimes.

El RACC ja va advertir, en un estudi pioner el 2008, **la relació directa entre accidents i distraccions**. Ara, amb altres paràmetres, les distraccions tornen a situar-se en el punt de mira de les iniciatives de prevenció.

Per això el RACC ha analitzat l'ús del telèfon mòbil en la conducció en un estudi que aporta conclusions reveladores, com ara que un de cada quatre usuaris utilitza el mòbil "sovint" o "sempre" mentre condueix. Davant aquesta involució, hem de fer una crida als usuaris.

Per reforçar aquest missatge, hem incorporat al curs gratuït de Conducció Segura que reben tots els

alumnes de RACC Autoescola un nou mòdul teòric i pràctic sobre els riscos associats a les distraccions al volant.

Però la responsabilitat en la lluita contra els accidents no ha de recaure només en l'usuari. També a l'Administració cal demanar-li respostes des de la màxima col·laboració i la màxima exigència.

A la N-340 a les comarques de Tarragona trobem un cas d'actualitat que il·lustra aquesta postura de

no s'hagi aplicat cap solució efectiva ni immediata.

En altres àmbits de l'actualitat automobilística, com **el cas Volkswagen, cal mostrar-se igualment exigent**. El RACC, com a membre de la FIA, Federació Internacional de l'Automòbil, i en coordinació amb els automòbil clubs d'Europa, segueix de molt a prop l'evolució d'aquest cas i analitzarà les decisions del Grup Volkswagen i de les administracions amb l'objectiu que els drets dels seus socis es tinguin en compte en tot moment.

Al RACC ens mou la voluntat d'escoltar, ajudar i servir els socis. El que diferencia una entitat mediocre d'una d'excel·lent és l'actitud, la manera de fer les coses. I això demana actuar amb audàcia, atreviment i anticipació.

Són valors que mostra el flamant campió del món de MotoGP, el pilot RACC Jorge Lorenzo, que després d'un any d'esforç continuat, ha tornat a dalt de tot.

I són valors que també han estat presents al **51è RallyRACC**, l'únic mixt terra-asfalt del Mundial i l'únic amb un tram a una gran capital com és Barcelona, una prova que és un exemple d'innovació constant assolida des del lideratge.

Costa molt arribar a dalt de tot. Per això no n'hi ha prou amb valorar l'èxit assolit, ni tan sols amb mantenir-lo; cal pensar sempre en com millorar-lo. ■

ESPERANT ENCARA LA SOLUCIÓ PER A LA N-340

EL CAS VOLKSWAGEN I ELS DRETS DELS SOCIS AFECTATS

RALLYRACC, EXEMPLE D'INNOVACIÓ

col·laboració i exigència. El Club va presentar, al setembre, una proposta per desviar el trànsit de camions per vies de peatge bonificades. El Ministeri ha deixat la iniciativa al calaix i ha optat per la construcció de rotondes que no resoldran el gran problema de la N-340, els xocs frontals. Igual que ara fa uns mesos ens vam posar a disposició de l'Administració per resoldre un greu problema social, ara hem denunciat públicament que

El compromís del RACC amb la gent



Josep Mateu
President del RACC

Un tret històric diferencial del RACC és la preocupació que ha mostrat sempre per la seguretat viària, aportant les solucions al costat de la denúncia. Pocs anys després de fundar-se, el 1906, el RACC ja criticava l'estat de la carretera que duia a França i davant la inacció de les autoritats, es feia càrrec d'arranjar-la i senyalitzar-la.

Resulta significatiu que aquesta primera reivindicació fes referència a l'actual traçat de la N-2, fins fa poc una de les vies més perilloses de la xarxa viària catalana. L'actuació del Club el 2013, recollint el clam de les comarques de Girona i donant suport a la desviació dels camions per l'AP-7, ha contribuït a passar d'una mitjana de 15 morts per any a la N-2 a 7 morts en aquests dos anys de transvasament (3,5 anuals).

Avui el problema es troba en un altre punt de la xarxa viària catalana, la N-340, on els darrers cinc anys hi ha hagut 66 morts, 17 d'ells durant el 2015, i que només en el tram d'uns 70 km a les Terres de l'Ebre ha registrat 13 víctimes mortals els últims 9 mesos. Són xifres inadmissibles. Parlem de vides humanes, de

famílies, de morts i ferits greus, de drames personals que massa sovint son notícia i exigeixen una solució urgent.

L'origen d'aquesta elevada sinistralitat és conegut: un ús ineficient de la xarxa. La N-340, que forma part de l'eix mediterrani que connecta Espanya amb Europa, suporta un nivell excessiu de trànsit en relació amb les seves prestacions de seguretat. Un problema que s'ha agreujat

**MENTRE NO ES
DESDOBLI LA N-340,
CAL DESVIAR JA ELS
CAMIONS PER L'AP-7**

**EL RESULTAT DE NO
PRENDRE DECISIONS
HO DEIXA TOT EN
MANS DE L'ATZAR**

**L'ADMINISTRACIÓ
TROBARÀ SEMPRE
EN EL RACC MÀXIM
RIGOR, MÀXIMA
COL·LABORACIÓ,
MÀXIMA EXIGÈNCIA**

els últims anys quan la crisi ha incrementat la seva intensitat de trànsit, sobretot de vehicles pesants, en detriment de l'AP-7.

El RACC ja fa temps que exigeix una resposta al titular de la via, el ministeri de Foment, demanant el transvasament del trànsit de camions de la N-340 a l'AP7, amb una bonificació per als peatges. Els camions no són

els culpables de la sinistralitat, sinó víctimes, per això les solucions proposades han de comptar i ser beneficioses per a aquest col·lectiu.

Tal com comentava fa poc Francesc Marc Álvaro a La Vanguardia, la falta d'acció de l'Administració amb la N-340 ha resultat fins ara exasperant, ens ha deixat en mans de l'atzar i és un exemple de com el que fan (o no) els poders públics arriba a afectar el dia a dia dels ciutadans.

La perillositat de la N-340 ha mogut el RACC a llançar una campanya impactant als principals diaris del país el 10 de setembre, publicant un comunicat clar i contundent –el teniu a la pàgina anterior– acompanyat d'una iniciativa a les xarxes socials amb el hashtag #N340SenseAccidents.

La campanya és un exemple de la vocació de servei del RACC, una entitat que ajuda els seus socis en el dia a dia, que es posa al servei de la societat i assumeix el compromís d'impulsar solucions als problemes influïent en els poders públics.

No estarem satisfets fins que les morts a la N-340 siguin zero. Mentrestant, la campanya del RACC i les accions empreses pel territori estan començant a donar els seus fruits, i al tancament de l'edició d'aquesta revista, Foment ja planteja possibles bonificacions als camions com una mesura immediata.

Davant qualsevol problema greu, l'Administració trobarà sempre en el RACC màxim rigor, màxima col·laboració, màxima exigència. ■