

Protagonistes **PRESIDENT DEL RACC**

Josep Mateu

“La mobilitat ha d’ajudar al progrés social i econòmic”



Marta Membrives
BARCELONA

La pandèmia ha capgirat les tendències en la mobilitat en els darrers mesos, fins i tot les més consolidades. El president del Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC), Josep Mateu, analitza com serà la mobilitat en el futur.

Els canvis en la mobilitat arran de la crisi sanitària es consolidaran?

La situació és molt complexa d’explicar. El segle XXI havia de ser el de les grans ciutats però amb la Covid això pot canviar una mica perquè hi ha una tendència a fugir de les macrociutats. La mobilitat és clau en la relació social i amb la pandèmia ha canviat. La magnitud dels canvis dependrà de la recuperació de la confiança en el transport públic i la consolidació del teletreball. Mentre no es recuperi aquesta confiança, el vehicle privat, que semblava que estava condemnat a desaparèixer del centre de les ciutats en els propers anys, està agafant una importància molt gran perquè la gent busca una mobilitat segura.

Aquesta tendència topa amb l’urbanisme tàctic que han adoptat les ciutats per afavorir la circulació de vianants i ciclistes. S’han fet bé aquests canvis?

Hi ha hagut canvis fonamentals, un increment molt gran dels que es desplacen en vehicle privat per entrar a la ciutat i un augment dels vianants a dintre de les ciutats perquè la gent va més a peu que en transport públic. A Barcelona s’han fet una sèrie de canvis sense consensuar, no s’han explicat. S’han creat zones improvisadament i creiem que no estan tenint els efectes que es pensava que tin-

drien. De fet, hem fet un estudi que indica que alguns espais per a vianants s’estan utilitzant molt poc. Això és perquè no s’ha fet la pedagogia d’explicar per què es feien els canvis i com estaven senyalitzats.

Estava justificada la necessitat de fer aquests canvis?

És interessant que es parli d’urbanisme tàctic perquè són obres reversibles si no funcionen. Hi va haver un primer moment de desconfinament en què es va fer prevaler que la gent anés a peu pels carrers i es va decidir ampliar les voreres amb zones de calçades sense explicar-ho gaire bé, de manera que quan la gent anava per les calçades tenia por que els vehicles provoquessin accidents. Es va optar per posar barreres en molts casos de formigó. Els canvis s’han fet massa de pressa i això es mereixia un consens, pensar abans quin tipus de ciutat volem.

Fa ja un any que funciona la zona de baixes emissions (ZBE) de l’interior de les rondes. Quina valoració en fan?

La mobilitat ha de ser segura, saludable i ambientalment positiva. Nosaltres hi afegim que la mobilitat ha d’ajudar al progrés social i econòmic de les ciutats. Si anant contra el vehicle privat es va també en contra del progrés de la ciutat, llavors no ho estem fent bé. S’han posat al mateix temps les mesures per millorar el medi ambient i les que han estat provocades per la pandèmia. Al RACC creiem que fins que no hi hagi una xarxa de transport públic metropolitana que funcioni amb fiabilitat i amb seguretat no s’hauria d’haver posat en marxa la ZBE. Preferim que s’esperessin un any a posar-la en marxa. Sobretot per a la gent que ha de canviar de cotxe perquè el que té és massa vell, que és la gent més vul-

nerable; que se’ls pogués ajudar a fer el canvi de vehicle o se’ls donés una alternativa fiable de transport per poder entrar a la ciutat. Es va fer d’una forma precipitada, es va anar massa ràpid. Ara amb la pandèmia han canviat els paradigmes perquè hi ha menys mobilitat, sembla que la ZBE està funcionant, però hem de pensar en el dia que tothom torni a Barcelona a treballar. La ciutat no ha de pensar només en els barcelonins sinó també en tota la gent que treballa i entra i surt, que pràcticament és un milió de persones diàri, i en tota la gent que visita la ciutat, que són els turistes, que ara no hi són però tornaran.

El peatge urbà és la millor opció?

No, creiem que és una mesura que s’ha de començar a plantejar quan hi hagi resultats tangibles de la zona de baixes emissions. S’ha d’anar per etapes. Si ara ja volem posar peatges o utilitzar les barreres de Martorell i Mollet com a peatge urbà, crec que ens equivocarem.

La ZBE ha afavorit la renovació d’una part de la flota de vehicles i també els ajuts públics. S’han incrementat les vendes de vehicles elèctrics i híbrids. Estem preparats perquè creixi exponencialment el nombre de cotxes elèctrics?

Espanya és a la cua d’Europa pel que fa a punts de recàrrega a les ciutats. Hi ha un gran camí per recórrer i s’ha de fer inversió en creació de punts de recàrrega i en ajuts al canvi de vehicle. Demanem que els impostos d’emissions siguin finalistes i serveixin per ajudar a l’actualització del parc automobilístic.

La distribució urbana de mercaderies és un dels reptes de la mobilitat de les ciutats. Es treballa prou en aquesta línia? Serà un gran tema de debat en el futur.

Ara es barreja amb la pandèmia. El repartiment de mercaderies a la ciutat no és només un repte per al comerç electrònic. Ho és també perquè les botigues són més petites a dintre de la ciutat i no tenen magatzem i, en el cas de Barcelona, perquè és una ciutat turística amb un gran nombre de bars i restaurants que necessiten cada dia el repartiment de mercaderies. Com que el comerç electrònic va cada dia a més, s’haurà de tendir a no fer el repartiment a domicili sinó a través de punts de recollida. Que hi hagi un desplaçament del client, que vagi a buscar les comandes o si no que hi hagi mitjans de micromobilitat que les portin a casa. Caldrà que hi hagi *hubs* a dintre de la ciutat on s’agrupin aquests enviaments.

S’ha anunciat un nou pla de rodalies, s’ha reprès el tronc central de l’L9 i aviat començaran les del tramvia per la Diagonal. Aquest cop va de debò la resolució del déficit d’infraestructures?

Hem rebut notícies sobre inversions a rodalies molts cops i mai s’han materialitzat. Una cosa és anunciar-ho, l’altra pressupostar-ho, posar-ho a licitació, adjudicar-ho i executar-ho. Tenim previst reunir-nos aquest mes amb Pere Macias, que és el responsable del pla de rodalies, perquè ens expliqui el detall de les inversions. També hem de tenir en compte que totes les millores a rodalies serien a llarg termini perquè a curt termini només es pot millorar en la gestió. Això crec que no s’explica suficientment. Hi ha una sèrie de corredors de rodalies que necessiten solucions urgents i mentre no arriben s’han de crear carrils VAO per a vehicles d’alta ocupació i més carrils bus per accedir a Barcelona perquè rodalies ja està en hores punta al màxim de la capacitat. Això ja ho dèiem des del RACC abans que es posés en marxa la ZBE.



Josep Mateu a la seu central del RACC, situada a la part alta de l'avinguda Diagonal de Barcelona

■ JOSEP LOSADA



L'urbanisme tàctic hauria de ser reversible si no funciona. A Barcelona, els canvis s'han fet massa de pressa i sense consens



El cotxe com a propietat a poc a poc anirà desapareixent. La mobilitat compartida per subscripció és el futur

El 31 d'agost s'acaben peatges com el de la C-31 al Maresme, l'AP-7 nord i l'AP-2. Com s'han de mantenir aquestes vies?

Si hem tingut autopistes a Catalunya va ser gràcies a la col·laboració públicoprivada que va propiciar que es construïssin. Això ha ajudat al desenvolupament econòmic del país. Hi ha una sèrie de desigualtats amb la resta d'Espanya i ara, que és el moment en què cauran les barres també a tot l'Estat, hi ha una oportunitat única per crear un sistema harmonitzat. Això costarà molt, però es tracta de mantenir les vies d'altres capacitats actuals i modernitzar-les; ja no parlem de fer-ne de noves.

La vinyeta és la solució?

Amb una vinyeta tothom pagaria el mateix. Nosaltres creiem que la millor solució és una per a tot Espanya i que qui faci més quilòmetres pagui més. De la mateixa manera que qui contamina més ha de pagar més. La vinyeta és una solució que pot ser transitòria per cobrir un període. En l'àmbit de tot l'Estat, que no estan acostumats a pagar, això serà molt complex. No sabem com acabarà, però tenim una oportunitat única per començar un procediment en què tot el que es recapti sigui finalista i amb caixa descentralitzada i es pugui gestionar des d'aquí per temes de mobilitat, per modernitzar la xarxa de carreteres. Aquesta és la nostra proposta, que hem fet també a través de la Cambra de Comerç. En aquests moments no hi ha ningú que doni una direcció clara sobre com se solucionarà això.

La mobilitat compartida és el futur?

Hi ha diferents modalitats de mobilitat compartida; la de compartir trajectes, que ara s'ha frenat per la Covid, o la de compartir vehicles a les zones urbanes, on sí que funcionarà molt bé. A més, cre-

iem que el model del futur seran subscripcions que consisteixen a pagar una quota determinada al mes amb la qual es podrà optar a diferents cotxes: durant la setmana un cotxe elèctric per circular per la ciutat i durant el cap de setmana un cotxe familiar, per exemple. El sentit de propietat del cotxe s'està perdent molt. Hem de tenir en compte que el 95% del temps està aturat, de la seva vida només funciona un 5% del temps. La gent jove és molt reticent a comprar cotxes per totes les despeses associades. El cotxe com a propietat a poc a poc anirà desapareixent.

Davant l'auge dels vehicles de mobilitat personal, està ben regulat el seu ús?

S'ha començat a regular ara a poc a poc. Les bicicletes van per les ciutats sense normes clares i sense uns carrils determinats, barrejades amb els vianants per les voreres i amb la resta de vehicles per les calçades. No hi ha obligatorietat de portar casc, ni assegurança, ni tampoc hi ha un registre. Un ciclista no està obligat a conèixer les normes de circulació. Tot això s'ha de resoldre. Pel que fa als patinets a Barcelona, els nostres estudis ens diuen que van més ràpid que les bicicletes pels carrils bici. Com que és un fenomen nou que anirà a més, s'ha de regular.

El sector del taxi està patint molt la pandèmia i hi ha també els VTC. És possible la convivència?

Si volem un país modern hem d'aconseguir que s'entenguin. Partim d'una base difícil perquè el sector del taxi està molt marcat per les inversions que ha fet en llicències i ha aparegut un nou sistema de vehicles, el VTC, que són molt més flexibles i d'entrada estaven donant un millor servei a l'usuari. Nosaltres havíem proposat fa un temps que en el preu del

Quatre anys més

Josep Mateu (Girona, 1954) presideix el RACC des del 2015 i ha estat reelegit recentment per ocupar el càrrec durant quatre anys més.

Actualment és també president de la comissió d'Infraestructures, Transports i Mobilitat de la Cambra de Comerç de Barcelona. Si al final del primer mandat al capdavant del RACC va impulsar la creació del Mobility Institute, un fòrum per conèixer les darreres tendències en matèria de mobilitat, per als propers quatre anys afronta el repte d'adaptar el RACC a les necessitats dels seus socis més grans. Per això, vol desenvolupar un Senior Lab per oferir productes per als socis més grans de 65 anys i nous serveis per fer créixer la massa social a través de la incorporació de socis joves. Manté, a més, la voluntat que el RACC sigui cada dia més "rigorós i exigent" amb les administracions.

VTC hi hagués una taxa per poder compensar els taxistes pel preu que havien pagat per les llicències. O sigui, que uns entressin al mercat i ajudessin els altres a modernitzar-se. Això és molt complex perquè el món del taxi és molt tancat, però crec que estan condemnats a entendre's si volem tenir un país modern. La ciutat del Mòbil i dels creuers no pot prohibir aquesta mobilitat.

Hi ha mercat per a taxis i VTC?

Hi ha espai per a tots sempre que tothom compleixi unes normes i això val també per als VTC. El que no pot ser és que una part de la flota de taxis a Barcelona no sigui elèctrica ni híbrida i tinguem milers de taxis circulant i contaminant.

El vehicle autònom és el futur?

En parlàvem molt fa dos anys, ara sembla que s'hagi aturat. Crec que el vehicle autònom podrà anar per les vies d'altres prestacions d'aquí a cinc o sis anys. Això va ràpid, però ara hi ha altres prioritats i s'ha estancat una mica. Tot estarà en funció de la digitalització i modernització d'aquestes carreteres. Cada cop els vehicles tenen més ajuts a la conducció i la tecnologia avança molt ràpidament.

Quin és el paper del Mobility Institute amb tots els reptes pendents?

Com a RACC ens dediquem a la mobilitat des de l'àmbit dels usuaris i en aquest sentit hem fet un pas de club de conductors a club de mobilitat per estar al costat de les persones quan es mouen. Amb el Mobility Institute, al costat de Deloitte, hem volgut crear un fòrum en què les administracions i empreses interessades en el món de la mobilitat poguessin compartir informació ordenada sobre les noves tendències de forma ràpida i rigorosa i s'hi han afegit una cinquantena. ■