



ENTREVISTA

Mateu: "Per la C de Catalunya mai hem tingut cap problema"

El president del RACC reivindica que "l'empresari català necessita pensar més en gran"



per **Víctor Costa** Director

Barcelona. 10 de gener de 2021 05:30



RACC12

Després de [la primera part](#) de l'entrevista amb **Josep Mateu** que és president i CEO del **RACC**, parlem ara de l'àrea metropolitana de Barcelona, de l'impacte del coronavirus en l'economia, de la prohibició de cotxes i motos a la ciutat, de les *telecos*, la caiguda de Spanair, la marxa de Nissan, el boicot o la decisió de mantenir la seu social a Catalunya. Marxem a tot gas i a cop de colze.

Recordo una trobada el maig de 2019 del RACC, Foment del Treball, el Cercle d'Economia i Barcelona Global. L'objectiu era crear una estructura per a l'àrea metropolitana de Barcelona.

El març de 2019 vam organitzar un acte a La Pedrera on vam proposar diferents mesures per a la mobilitat de l'àrea metropolitana i vam plantejar que Barcelona podia ser un laboratori d'idees i un referent de mobilitat a Europa. Una de les propostes era crear una

agència público-privada, com Turisme de Barcelona o la Fira, per organitzar la mobilitat metropolitana, en la que haurien de participar entitats com Foment del Treball, Cercle d'Economia, FemCat, Barcelona Global... Hem celebrat algunes trobades però aquesta nova agència no avança prou de pressa, encara hi ha feina per fer.

Per què no avança?

El caràcter català és molt individualista, costa molt. Hem d'aconseguir crear una mena de COOB (Comitè Organitzador Olímpic de Barcelona) amb un objectiu, avançar cap a ell i ser tots generosos. Es parla molt de recuperar Barcelona però, insisteixo, el que cal és definir quina ciutat volem, que la gent gran i jove la visualitzi pensant que hi podrà viure, treballar i moure's. És el gran repte que té la societat civil del nostre país. I afectarà l'aeroport, el port i les infraestructures que vulguem tenir per competir amb altres ciutats europees. El segle XIX va ser el dels imperis, el segle XX el dels Estats i el segle XXI serà el de les ciutats i macro-ciutats.

"Ho dic des de fa temps: Espanya no és un país ric sinó de la mitjana baixa d'Europa... Sembla que no es vulgui explicar als ciutadans per orgull o supèrbia"

Serà Barcelona una macro-ciutat?

Si volem competir amb les principals ciutats europees i aparèixer al capdavant dels grans rànquings mundials en educació, sanitat, innovació hem de tenir una ment oberta i pensar en gran. Barcelona, Catalunya com a país i l'empresari català necessita pensar més en gran.

També s'ho ha de creure més.

Per creure-s'ho més es necessita ser molt exigent amb l'autoconeixement, així es pot tenir una autoestima més alta. Ara s'està escoltant molt el que jo dic des de fa temps: Espanya no és un país ric, sinó de la mitjana baixa d'Europa. Som dels primers en població, però no a nivell econòmic. Sembla que, per orgull o supèrbia, no es vulgui explicar als ciutadans que no som rics. Per aplicar un tancament com a França o Alemanya paral·lelament cal que l'Estat subvencioni restaurants, empreses turístiques... i trobar solucions per ajudar els sectors més afectats.

Quin impacte ha tingut el coronavirus?

En mobilitat hi ha hagut un canvi radical, es va aturar de cop i a partir de l'abril va tornar a pujar. En l'ús del transport públic el descens se situa al voltant del 50%. I hi ha augmentat prop d'un 40% el transport en cotxe privat i no perquè des del transport públic no s'hagin fet les coses bé, perquè s'ha fet molt per millorar la seguretat i la salut dels viatgers. Però la gent desconfia i a més tenim els problemes habituals de Rodalies... Estem en moments baixos de mobilitat, hi ha un 25% o un 30% de gent que treballa des de casa i es nota l'efecte dels ERTOS.



Fotografia d'Àngel Bravo

I en l'economia?

A nivell econòmic s'està veient l'impacte de la covid-19 a curt termini però encara no hem vist fins on pot arribar aquesta crisi a mig termini. Sembla que afectarà molt, però hi ha molta incertesa. No ens serveix una vacuna que sigui només fiable al principi i que després no duri en el temps. Hi ha moltes informacions superficials o per cobrir l'espai mediàtic.

"El vehicle privat desapareixerà dels centres de la ciutat en els pròxims 10 anys, però poc a poc"

Aquesta crisi serà pitjor que la crisi econòmica del 2008?

Tot i que em defineixo com una persona positiva, crec que aquesta crisi serà pitjor que la del 2008. Encara no havíem tornat a l'estat del 2007 o 2008 i ja ens ha vingut aquesta nova onada, que a més implica un canvi de costums i formes. Hem de veure fins a quin punt són importants el teletreball, les oficines... Hi ha moltes incògnites que encara no sabem fins on arribaran.

Millor o pitjor?

Les noves tecnologies van sempre a favor de millorar la productivitat però també de reduir llocs de treball. La societat occidental encara no ha calibrat bé aquest impacte. I cal tenir en compte aspectes com que més del 25% dels habitants de la ciutat tenen més de 64 anys. Per això, quan pensem en solucions de mobilitat també hem de pensar en aquesta gent i no només en els que van en bicicleta o patinet. Hi ha països amb una cultura ciclista molt instaurada que fan un 50% dels desplaçaments urbans en bicicleta, mentre aquí tot just arriben al 5%.



Fotografia d'Àngel Bravo

A favor o en contra de prohibir cotxes o motos dins de Barcelona?

El vehicle privat desapareixerà dels centres de la ciutat en els pròxims 10 anys, però poc a poc, és una tendència a tot Europa. Ara es parla molt de la ciutat dels 15 minuts (on tots els serveis essencials estan, com a molt, a 15 minuts del domicili a peu o en bicicleta). Al centre de les ciutats s'hi anirà molt més amb vehicles nets, *sharings*, motocicletes, transport compartit... No estem massa lluny d'això però el canvi ha de ser progressiu. Sense una xarxa de transport públic "ben armada", prohibir cotxes i motos a Barcelona és una temeritat.

I està "ben armada" la xarxa de transport públic actual?

La xarxa és correcta i hi ha molts autobusos electrificats. Però, el sistema de Rodalies no funciona bé i per això un milió de passatgers venen en cotxe privat. Tampoc està bé la connectivitat entre poblacions; la segona corona està molt mal connectada.

Per què vau decidir entrar en el negoci de les telecomunicacions amb Euskaltel?

Quan ets directiu has de ser visionari, tenir curiositat. Els directius són els empresaris del segle XXI. Quan es va disparar la telefonia mòbil, vam pensar que el mòbil podia ser el carnet del RACC perquè era un gran sistema de comunicació entre el soci i l'entitat. Vam pensar que en lloc de donar-li un carnet, li podíem donar un mòbil. D'aquí va sorgir la idea, però llavors va arribar l'iPhone.

"Sense una xarxa de transport públic ben armada, prohibir cotxes i motos a Barcelona és una temeritat"

La poma tecnològica ho va canviar tot.

Amb l'aparició dels *smartphones* i les aplicacions ens vam anar adaptant al mercat. Nosaltres valorem molt la qualitat de servei. El punt fort del RACC és fer-ho tot amb rigor, atenció, tracte personal, proximitat i qualitat. I Euskaltel tenia aquests valors. Si oferíssim només una simple commodity, no aportaríem res.

També va ser membre del consell assessor de Spanair que va entrar en concurs el 2012.

Vaig participar molt directament en el famós acte de l'IESE i no va ser només per reclamar la gestió de les infraestructures sinó perquè Iberia volia que la T-1 fos només per als seus vols. La societat civil i empresarial es va posar d'acord per organitzar aquella trobada reivindicativa on es va reclamar la gestió de l'aeroport que encara tenim pendent després de tants anys.



Fotografia d'Àngel Bravo

Què va fallar amb Spanair?

El tema va sorgir perquè hi hagués una aerolínia basada a Barcelona i se'ns va ajudar a comprar-la per un euro perquè perdia molts diners. El dubte era si comprar-la o començar de zero. Si compres la companyia tens els vols, però assumeixes el deute i els avions eren de *leasing*... No vam tenir temps suficient per donar-li la volta i quan es va buscar un *partner* que pogués fer-ho, com Qatar Airways, Iberia va denunciar a Brussel·les ajudes d'Estat a Spanair i Qatar Airways es va fer enrere. Ara podríem tenir aquí el *hub* europeu catari, però a Qatar van tenir por que Brussel·les els penalitzés. Llavors era impensable que Barcelona fos un aeroport com el que és ara i que les *low cost* tinguessin la força que han arribat a tenir. Les grans consultores de tot el món no vaticinaven l'auge del *low cost*.

Què quedarà d'alta volada després de la pandèmia?

Saber les aerolínies que quedaran, el negoci dels creuers o com fer pujar el turisme no és obvi.... Ens ho haurem de treballar, fer un pla i tornar-hi a treballar. La feina de Turisme de Barcelona serà important perquè hi haurà molta competència a altres ciutats.

"La marxa de Nissan era 'una crònica de una muerte anunciada' i el sector automobilístic ho tenia assumit"

I amb la marxa de Nissan, què ha fallat?

La decisió de Nissan estava pensada des de feia temps. No és conjuntural, sinó estructural. A la planta de Barcelona, Nissan no tenia la dimensió que volia. El Govern va ajudar com va poder, però no es tracta només de facilitar el finançament sinó de ser productiu. Era una *Crònica d'una mort anunciada* i el sector ho tenia assumit. El món de l'automoció ha estat el motor de l'economia occidental i és molt important per a Barcelona, Catalunya i el món. No són només els fabricants, sinó totes les empreses satèl·lit col·laboradores, la xarxa comercial, concessionaris... És un sector que dona feina a molta gent. No crec que hagi estat una mala gestió de l'últim govern, potser ha faltat evolucionar, amb subvencions no n'hi ha hagut prou.



Fotografia d'Àngel Bravo

Com vau viure la fuga de seus de grans empreses a partir de l'1 d'octubre? Vau rebre alguna pressió o boicot?

Sempre ens hem dit RACC, l'última C vol dir Catalunya i tenim socis a tot Espanya. Per la C de Catalunya mai hem tingut cap problema ni limitació. A nosaltres ens limita més la A d'automòbil que la C de Catalunya. La societat espanyola és suficientment intel·ligent per

decidir si oferim serveis de qualitat enlloc de pensar en el tema de la C. El que ens va afectar el 2008 va ser que la crisi va ser més forta al centre de l'Estat espanyol que no pas a la perifèria.

Us vou plantejar en algun moment moure la seu?

No ens vam plantejar en cap moment moure la seu de Catalunya. El RACC té 115 anys i hem passat una guerra civil, dues repúbliques, dictadures, monarquies... Nosaltres no parlem del tema polític, només representem els nostres socis en termes de mobilitat.

*"El RACC té 115 anys i hem passat una guerra civil,
dues repúbliques, dictadures, monarquies... No ens vam
plantejar moure la seu de Catalunya"*

Quedi's amb un aprenentatge o consell de la seva trajectòria professional.

Sempre valoro el talent i el tarannà, l'actitud de les persones té un valor fonamental. De fet, l'actitud multiplica. El lideratge no és anar sempre al davant amb una bandera, es pot anar al costat o al darrere empenyent. Liderar és escoltar i servir, tant a nivell polític com empresarial.