



ENTREVISTA

Mateu: "Por la C de Catalunya nunca hemos tenido ningún problema"

El presidente del RACC reivindica que "el empresario catalán necesita pensar más en grande"



por **Víctor Costa** Director

Barcelona. 10 enero de 2021 05:30



RACC12

Después de la [primera parte](#) de la entrevista con **Josep Mateu** que es presidente y CEO del **RACC**, hablamos ahora del área metropolitana de Barcelona, del impacto del coronavirus en la economía, de la prohibición de coches y motos en la ciudad, de las telecos, la caída de Spanair, la marcha de Nissan, el boicot o la decisión de mantener la sede social en Catalunya. Nos vamos a todo gas y a golpe de codo.

Recuerdo un encuentro en mayo de 2019 del RACC, Foment del Treball, el Círculo de Economía y Barcelona Global. El objetivo era crear una estructura para el área metropolitana de Barcelona.

En marzo de 2019 organizamos un acto en La Pedrera donde propusimos diferentes medidas para la movilidad del área metropolitana y planteamos que Barcelona podía ser

un laboratorio de ideas y un referente de movilidad en Europa. Una de las propuestas fue crear una agencia público-privada, como Turisme de Barcelona o la Fira, para organizar la movilidad metropolitana, en la que tendrían que participar entidades como Foment del Treball, Círculo de Economía, Femcat, Barcelona Global... Hemos celebrado algunos encuentros, pero esta nueva agencia no ha avanzado demasiado deprisa, todavía queda por hacer.

¿Por qué no avanza?

El carácter catalán es muy individualista, cuesta mucho. Tenemos que conseguir crear una especie de COOB (Comité Organizador Olímpico de Barcelona), tener un objetivo, avanzar hacia él y ser todos generosos. Se habla mucho de recuperar Barcelona pero, insisto, lo que tenemos que hacer es definir qué ciudad queremos, que la gente mayor y joven la visualice pensando que podrá vivir, trabajar y moverse en ella. Es el gran reto de la sociedad civil de nuestro país. Y afectará al aeropuerto, al puerto y a las infraestructuras que queramos tener para competir con otras ciudades europeas. El siglo XIX fue el de los imperios, el siglo XX el de los Estados y el siglo XXI será el de las ciudades y macro-ciudades.

"Lo digo desde hace tiempo: España no es un país rico sino de la media baja de Europa... Parece que no se quiera explicar a los ciudadanos por orgullo o soberbia"

¿Será Barcelona una macro-ciudad?

Si queremos competir con las principales ciudades europeas y aparecer en los primeros puestos de los grandes rankings mundiales en educación, sanidad, innovación debemos tener una mente abierta y pensar en grande. Barcelona, Catalunya como país y el empresario catalán necesita pensar más en grande.

También se lo tiene que creer más.

Para creérselo más, se necesita ser muy exigente con el autoconocimiento, así podrá tener una autoestima más alta. Ahora se está oyendo mucho lo que yo digo desde hace tiempo: España no es un país rico, sino de la media baja de Europa. Somos de los primeros en población, pero no a nivel económico. Parece que, por orgullo o soberbia, no se quiera explicar a los ciudadanos que no somos ricos. Para aplicar un cierre como en Francia o Alemania hace falta que el Estado paralelamente subvencione restaurantes, empresas turísticas... y encontrar soluciones para ayudar a los sectores más afectados.

¿Qué impacto ha tenido el coronavirus?

En movilidad ha habido un cambio radical, se paró de golpe y a partir de abril volvió a subir. En el uso del transporte público el descenso se sitúa alrededor del 50%. Y ha aumentado cerca de un 40% el transporte en coche privado y no porque desde el transporte público no se hayan hecho las cosas bien, porque se ha hecho mucho para mejorar la seguridad y la salud de los viajeros. Pero la gente desconfía y además tenemos los problemas habituales de Cercanías. Estamos en momentos bajos de movilidad, con un 25% o un 30% de gente que trabaja desde casa, y se nota también el efecto de los ERTes.



Fotografía de Àngel Bravo

¿Y en la economía?

A nivel económico se está viendo el impacto de la covid-19 a corto plazo, pero todavía no hemos visto hasta dónde puede llegar esta crisis a medio plazo. Parece que afectará mucho, pero hay mucha incertidumbre. No nos sirve una vacuna que sea sólo fiable al principio y que después no dure en el tiempo. Hay muchas informaciones superficiales o que solo sirven para cubrir el espacio mediático.

"El vehículo privado desaparecerá de los centros de la ciudad en los próximos 10 años, pero poco a poco"

¿Esta crisis será peor que la crisis económica del 2008?

Aunque me defino como una persona positiva, creo que esta crisis será peor que la del 2008. Todavía no habíamos vuelto al estado del 2007 o 2008 y ya nos ha venido esta nueva oleada que además implica un cambio de costumbres y formas. Tenemos que ver hasta qué punto son importantes el teletrabajo, las oficinas... Hay muchas incógnitas que todavía no sabemos hasta donde llegarán.

¿Mejor o peor?

Las nuevas tecnologías van siempre a favor de mejorar la productividad, pero también de reducir puestos de trabajo. La sociedad occidental todavía no ha calibrado bien este impacto. Y hay que tener en cuenta aspectos como que más del 25% de los habitantes de la ciudad tienen más de 64 años. Por eso, al hablar de soluciones de movilidad también tenemos que pensar en esta gente y no sólo en los que van en bicicleta o patinete. Hay países con una cultura ciclista muy instaurada donde la bicicleta supone el 50% de los desplazamientos urbanos, mientras aquí apenas llega al 5%.



Fotografía de Àngel Bravo

¿A favor o en contra de prohibir coches o motos dentro de Barcelona?

El vehículo privado desaparecerá de los centros de la ciudad en los próximos 10 años, pero poco a poco. Es una tendencia en toda Europa, ahora se habla mucho de la ciudad “de los 15 minutos” (donde todos los servicios esenciales se encuentran como mucho a 15 minutos del domicilio a pie o en bicicleta). En el centro de las ciudades se circulará mucho más con vehículos limpios, *sharings*, motocicletas, transporte compartido... No estamos lejos de esto, pero el cambio tiene que ser progresivo. Sin una red de transporte público muy “armada”, prohibir coches y motos en Barcelona es una temeridad.

¿Está "bien armada" la red de transporte público actual?

La red es correcta y hay muchos autobuses electrificados. Pero, el sistema de Cercanías no funciona bien y por eso un millón de usuarios vienen en coche privado. Tampoco está bien la conectividad entre poblaciones; la segunda corona está muy mal conectada.

¿Por qué decidisteis entrar en el negocio de las telecomunicaciones con Euskaltel?

Cuando eres directivo tienes que ser visionario, tener curiosidad. Los directivos son los empresarios del siglo XXI. Cuando se disparó la telefonía móvil, pensamos que el móvil podía ser el carné del RACC porque era un gran sistema de comunicación entre el socio y la entidad, y que, en lugar de darle un carné, le podíamos dar un móvil. De aquí surgió la idea, pero entonces llegó el iPhone.

"Sin una red de transporte público bien armada, prohibir coches y motos en Barcelona es una temeridad"

La manzana tecnológica lo cambió todo.

Con la aparición de los *smartphones* y las aplicaciones, nos fuimos adaptando al mercado. Nosotros valoramos mucho la calidad de servicio. El punto fuerte del RACC es hacerlo todo con rigor, atención, trato personal, proximidad y calidad, y Euskaltel tenía estos valores. Si ofreciéramos solo una simple commodity, no aportaríamos nada.

También fue miembro del consejo asesor de Spanair que entró en concurso el 2012.

Participé muy directamente en el famoso acto del IESE y no fue sólo para reclamar la gestión de las infraestructuras, sino porque Iberia quería que la T-1 fuera sólo para sus vuelos. La sociedad civil y empresarial se puso de acuerdo para organizar aquel encuentro reivindicativo donde se reclamó la gestión del aeropuerto, que todavía tenemos pendiente después de tantos años.



Fotografía de Àngel Bravo

¿Qué falló con Spanair?

El tema surgió para que hubiera una aerolínea con base en Barcelona y se nos ayudó a comprarla por un euro porque perdía mucho dinero. La duda era si comprarla o empezar de cero. Si compras, tienes los vuelos, pero asumes la deuda y los aviones eran de leasing... No tuvimos suficiente tiempo para darle la vuelta y cuando se buscó un *partner* que pudiera hacerlo, como Qatar Airways, Iberia denunció a Bruselas ayudas de Estado a Spanair y Qatar Airways se echó para atrás. Ahora podríamos tener aquí el *hub* europeo catari, pero en Qatar tuvieron miedo de que Bruselas los penalizara. Entonces era impensable que Barcelona fuera un aeropuerto como el de ahora y que las *low cost* tuvieran la fuerza que han llegado a tener. Las grandes consultoras de todo el mundo no vaticinaban el auge del *low cost*.

¿Qué quedará de altos vuelos después de la pandemia?

Saber las aerolíneas que quedarán, el negocio de los cruceros o cómo hacer subir el turismo no es obvio.... Nos lo tendremos que trabajar, hacer un plan y volver a trabajar. La labor de Turisme de Barcelona será importante porque habrá mucha competencia en otras ciudades.

"La marcha de Nissan era 'una crónica de una muerte anunciada' y el sector automovilístico lo tenía asumido"

Y con la marcha de Nissan, ¿qué ha fallado?

La decisión de Nissan ya estaba pensada desde hace tiempo. No es coyuntural, sino estructural. En la planta de Barcelona, Nissan no tenía la dimensión que quería. El Gobierno ayudó como pudo, pero no se trata sólo de facilitar la financiación, sino de ser productivo. Era una *Crónica de una muerte anunciada* y el sector lo tenía asumido. El mundo de la automoción ha sido el motor de la economía occidental y es muy importante para Barcelona, Catalunya y el mundo. No son sólo los fabricantes, sino todas las empresas satélite colaboradoras, la red comercial, concesionarios... Es un sector que da trabajo a mucha gente. No creo que haya habido una mala gestión del último gobierno, quizás ha faltado evolucionar, con subvenciones no ha sido suficiente.



Fotografía de Àngel Bravo

¿Cómo vivieron la fuga de sedes de grandes empresas a partir del 1 de octubre? ¿Recibieron alguna presión o boicot?

Siempre nos hemos llamado RACC, la última C quiere decir Catalunya y tenemos socios en toda España. Por la C de Catalunya nunca hemos tenido ningún problema ni limitación.

A nosotros nos limita más la A de automóvil que la C de Catalunya. La sociedad española es suficientemente inteligente para decidir si damos servicios de calidad en lugar de pensar en el tema de la C. Lo que nos afectó en la crisis de 2008 fue que afectó más al centro del Estado español que a la periferia.

¿Se plantearon en algún momento mover la sede?

No nos planteamos en ningún momento mover la sede de Catalunya. El RACC tiene 115 años y hemos pasado una guerra civil, dos repúblicas, dictaduras, monarquías... Nosotros no hablamos del tema político, sólo representamos nuestros socios en términos de movilidad.

"El RACC tiene 115 años y hemos pasado una guerra civil, dos repúblicas, dictaduras, monarquías... No nos planteamos mover la sede de Catalunya"

Quédese con un aprendizaje o consejo de su trayectoria profesional.

Siempre valoro el talento y el talante. La actitud de las personas tiene un valor fundamental. De hecho, la actitud multiplica. El liderazgo no es ir siempre delante con una bandera, se puede ir al lado o detrás empujando. Liderar es escuchar y servir, tanto a nivel político como empresarial.