



Carme Fàbregas
DIRECTORA DE L'ÀREA DE SISTEMES I
INNOVACIÓ DE L'ATM

De la baldufa al Metavers



Seria interessant fer una petita enquesta sobre quantes persones podrien respondre a la pregunta: què és una baldufa? Segurament ens sorprendríem per, tot seguit posar-nos la mà al cap i pensar en com quan rebem pel whatsapp coses com: «si ets capaç de reconèixer aquesta imatge o aquesta melodia és que ja tens una edat». També seria interessant comptar quants i qui podria explicar què és el metavers i per què serveix o què s'hi fa. Perquè necessita explicacions. I segurament més d'unes quantes frases per anar modelant la resposta i convèncer tothom que és el futur que ja està aquí. Fins i tot alguns ens dirien que no cal ni saber què és, però que està allà i que ells s'hi apunten. Per si de cas.

Potser sí que és el futur... Però caldrà veure-ho, encara hi falten unes quantes bastides en això del metavers, encara necessita molta forma, i molt discurs. El que sí segurament passaria és que ens trobaríem que la gent que respon a la qüestió de la baldufa i els que responen a la del metavers, tindrien poc o gens a veure entre ells. És a dir, la franja intermèdia de població que és encara capaç de respondre, i bé a ambdues preguntes, és a totes cada vegada més petita. Fem la prova? Bé, potser ara no és el moment.

La Mobilitat com un Servei és un concepte que pel moment també encara necessita explicació, fins i tot de definició. Si consultem els professionals ens expliquen i ens donen referències, com per exemple que té uns nivells, que si el nivell 1, d'integració d'informació i planificador de rutes, que si el nivell 2 que incorpora la reserva de bitllet i pagament, que si el 3, que integra l'oferta de serveis... I fins al 4, que ja comporta el model de negoci. Model de negoci! Però no n'hi ha prou. Perquè quan sentim a les notícies o als congressos que

aquí o allà estan «amb un MaaS», alguns els contradiuen amb un rotund «això no és un MaaS».

La Mobilitat com un Servei és un concepte que pel moment també encara necessita explicació, fins i tot de definició

Aquesta baldufa va representar en ella mateixa la revolució que en el transport públic ha estat la Integració Tarifària. Mai abans un instrument com aquest havia tingut forma i ni pensament que la pogués acabar tenint, si no fos per haver estat el resultat d'un compromís, d'una estratègia de sector, d'un objectiu compartit. Encaijar un cercle i un quadrat i un triangle va ser possible. El director general de l'ATM, en ocasió de ser preguntat per un congres-

sista internacional americà sobre què era allò del transport públic a Barcelona, la seva Àrea, va posar la mà a la seva cartera, d'on en va treure una T-10, que va aixecar enlaire i va contestar en el llenguatge més proper al seu que va trobar: «boleto único!». No va caldre afegir res més, l'audiència al complet ho va entendre. Però el més important de tot era que al carrer, la ciutadania, ja s'havia fet seu, al seu dia a dia, això de «Transport Públic = Boleto Único». Ara estem en el moment inqüestionable de transformació digital. Per exemple, ningú ens preguntem ja sobre el telèfon i les trucades, quan hom vol saber i et contesten: «dades il·limitades», està tot clar. En el món de la mobilitat, «Data makes MaaS happen» o les dades fan possible la Mobilitat-com-un-Servei és una frase que ha calat, també, perquè és concisa i autoexplicativa... O això sembla. Però la realitat és que genera debat i certament encara contradiccions. Tenim un cas de referència, que en el marc del MWC de Barcelona de febrer de 2019 va ser mereixedor del Government Leadership Award, el premi al lideratge en innovació del govern finan-

dès. En el capítol de justificacions, Finlàndia va ser reconeguda per la seva política avançada en comunicacions com una part de la transformació del transport. Un reconeixement a l'anomenat Act on Transport Services, en el qual les dades es consideren part integral del sistema de transport, textualment, com «un mode de transport en si mateix». L'objectiu clau va ser dissenyar i impulsar des del govern una estratègia top-down que donés suport als diversos processos de canvi, llargs o curts.

La realitat és que l'Act, oficial des de gener de 2018, ha comportat uns efectes netament visibles des d'aleshores. El resultat és que des del marc de la legislació, la mobilitat és ara vista com un tot en un nou model a gran escala. L'Act on Transport Services és una reforma extensiva de les regulacions del transport públic que implica una obligatorietat de posar a disposició d'interfícies obertes de dades essencials, però també de vendes, que possibilitin el desenvolupament d'un mercat dinàmic de mobilitat, amb proveïdors de serveis tradicionals, però també amb nous tipus de serveis posats a disposició, com un tot,

enfront del viatger. Hi ha una frase que diu «Regulation kills Innovation» -la regulació impedeix la innovació-. Així i tot, en aquestes, i d'acord amb les informacions que ens arriben d'allà, aquesta regulació de «desregulació» ha comportat que s'han desenvolupat nous mercats i nous sistemes, també d'accés més simplificat, que netament poden qualificar-se de Mobilitat-al-servei-del-ciudadà.

El transport públic està en el punt de mira més important de la seva història. El més rellevant sense matisos, perquè no estem parlant només del present, estem parlant del futur. I com volem que sigui aquest futur?

Tanmateix, la Mobilitat com un Servei està en una fase incomparablement més avançada que el metavers, que roman en l'escepticisme propi quan s'albira una disrupció. Ja no queden veus que expressin el dubte. Alhora, sí que encara hi ha molts dubtes sobre com orquestrar tota aquesta revolució i donar-li solidesa de nou model. Probablement, a ningú que preguntéssim al carrer li interessarà cap d'aquests de-

bats. Això ens ha de fer pensar. Cada cop hi ha menys que juguen amb baldufes o que saben què representà aquesta baldufa, perquè per a ells, el transport ja l'han conegut integrat. Només que ara l'esperen a disposició, aquí i ara i com un tot.

La Mobilitat com un Servei està en una fase incomparablement més avançada que el metavers, que roman en l'escepticisme propi quan s'albira una disrupció

Quan puguem contestar «mobilitat il·limitada», tal com faríem amb el telèfon «dades il·limitades», la Mobilitat com un Servei no farà falta que s'expliqui més, ni que es matisi, ni fins i tot -parafraçant el gran Martí Pol- caldrà que se'n parli: serà.



Tinc molts coneguts que comprarien cotxe elèctric si tinguéssim on carregar...



Quina infraestructura es necessita? On? Quant costa? Hi ha subvencions?



Podem estalviar costos energètics instal·lant infraestructura fotovoltaica?



Prepara't per les noves línies d'ajuda que venen d'Europa.