

¿Barcelona, 'smart city'?

Barcelona tiene la voluntad declarada de ser una *smart city*, un concepto quizás ambiguo pero que apunta al uso de las nuevas tecnologías para mejorar la vida de las personas. El acogimiento de la capital del Mobile está en esta línea. Pues bien, Barcelona, con el reciente decreto de la Generalitat sobre los vehículos de alquiler con conductor, VTC, con la inestimable ayuda del Gobierno de España, sacudiéndose las pulgas, y el aparentemente capturado regulador del taxi, el Área Metropolitana de Barcelona, acaba de dar un paso atrás de consecuencias de gran importancia. El decreto no se basa en el interés público. De entrada, porque el servicio de las plataformas de vehículos con conductor ha supuesto un avance tecnológico claro en el servicio de taxi en favor del usuario. En efecto, este valor a saber cuándo llega el servicio, cuándo llegará a su destino y cuánto le costará, así como pagar de manera eficiente y rápida (los usuarios del taxi recordarán la frase para pagar con tarjeta: "Espere un momento, que tengo que encender la máquina"). Se añade que el cliente quiere acceder a un vehículo en buenas condiciones, sin una emisora de radio con el volumen demasiado alto, algo que no pasa en un buen porcentaje de los taxis actuales. Si bien otro porcentaje da un servicio impecable. Además, el sistema tradicional de taxis circulando constantemente en busca de clientes representa un despilfarro de recursos y un atentado al medio ambiente. Los servicios vía plataforma no estarán disponibles cuando los tecnológicos participantes en el Mobile lleguen a la ciudad (esperando que puedan coger el metro como alternativa). Toda una paradoja que hará reflexionar a sus organizadores.

Sin embargo, no creo que este sea el legado más pernicioso del conflicto del taxi que ha tenido la ciudad secuestrada durante días siguiendo el dictado de los más radicales del sector. Un Govern débil y un tanto desorientado ha cedido a los intereses de un gremio que ha presionado con un cierre patronal y ocupación de la vía pública, a veces con derivas violentas. El problema es que eso plantea una vía de resolución de conflictos mediante la ley de la selva y que, visto su éxito, favorece que sea imitado. Barcelona se puede preparar para un aumento de la conflictividad, porque se ha demostrado que la intimidación y la violencia dan resultado. Imaginamos que un grupo de vecinos está

descontento con el flujo de tráfico por su calle y decide ocuparla de manera indefinida hasta que se desvíe por otra. En respuesta, los vecinos de la calle que ahora sufre el aumento del tráfico hacen lo mismo, y ya tenemos el conflicto servido.

Las sociedades que progresan son las que incorporan los avances tecnológicos y no las que mantienen los privilegios de los gremios existentes. El futuro de la movilidad en las

Las sociedades que progresan incorporan los avances tecnológicos y no mantienen los privilegios de los gremios

en beneficio del usuario, y que proteja los derechos de los trabajadores y el medio ambiente. Hace falta un campo de juego equilibrado entre competidores, y eso incluye también las condiciones laborales y las obligaciones fiscales. El consumidor ha sido el gran ausente en el debate y en la falsa resolución del conflicto. Las alertas de las autoridades de la competencia en este sentido se tendrían que escuchar. La transición a un sistema de competencia en el servicio de taxi tendrá que compensar, quizás parcialmente, a los que vean sus rentas erosionadas según la inversión que han hecho. El ludismo no es la respuesta al progreso tecnológico.

Sería muy negativo si el resultado del conflicto del taxi fuera la expulsión de las plataformas acompañadas de unas demandas millonarias por parte de las empresas y colecti-



ALBERT GGA / REUTERS

ciudades pasa por un transporte público eficiente y por coches autónomos, muy respetuosos con el medio ambiente. El sector del taxi tendría que estar mirando al futuro y no al pasado. Ahora bien, todo progreso tecnológico deja perjudicados que hay que atender. En el sector del taxi, se compran licencias por más de 120.000 euros esperando recuperar la inversión con las rentas de monopolio del *numerus clausus* impuesto por el regulador a pesar del gran aumento de la demanda que ha habido en Barcelona. El servicio de taxi en las grandes ciudades, y el taxi tradicional y las plataformas están en el mismo mercado, necesita una regulación moderna y uniforme que respete la competencia e incentive las nuevas tecnologías

perjudicados que, como siempre, acabara pagando el contribuyente. Sería el peor de los mundos, Barcelona tendría un servicio de taxi obsoleto; el contribuyente, perjudicado, y el principio de que la intimidación y el secuestro de la ciudad funcionarían quedaría establecido. Esperemos que todavía se esté a tiempo de revertir este panorama. Barcelona será *smart* si sabe crear un entorno donde se incentiva el uso de las nuevas tecnologías en un marco competitivo, si se compensa a los perjudicados por su introducción en caso de que existan con un programa de transición, y si no se cede al chantaje intimidatorio de los grupos de intereses creados. Eso sí, todo eso requiere coraje político, un bien hoy por hoy escaso. ●