

CURADOS DEL FUTURO

Germà Bel

(Publicado en *La Vanguardia*, 2 de junio de 2015)

La ‘Innovación’ tiene muy bien prensa, y escasa oposición retórica. Pero sobre el terreno, las cosas se complican, porque algunas innovaciones se asientan de forma convulsa. Las ‘innovaciones disruptivas’ cambian la naturaleza del proceso productivo. Por tanto, benefician a muchos, pero perjudican a los instalados en la oferta del producto/proceso tradicional. Un ejemplo notable de innovación disruptiva son los telares industriales, que provocaron las revueltas luditas hace 200 años, protagonizadas por artesanos tradicionales amenazados por la innovación, con las famosas quemas de telares. Los telares precisaban personal menos cualificado, cuyos salarios eran menores. La expansión del consumo creaba empleo neto, pero eso no consolaba a los perjudicados.

Las tecnologías de información han propiciado disrupción en muchos ámbitos, entre ellos los servicios personales relacionados con lo cotidiano. Algunas, como la compra online de alimentos no ha causado problemas; los actores tradicionales han sabido adaptarse, y su dimensión cuantitativa todavía no ha llegado al punto de que se discuta si nos dejan usar o no el ordenador para comprar en domingo. Otras, como las plataformas de intermediación de billetes de transporte u hoteles, han causado problemas a los tradicionales, aunque el aumento de demanda inducida compensa en parte la reducción de margen. Pero las cosas son muy diferentes con otras plataformas que intermedian servicios mucho más atomizados, como viajes en coche o alquiler de apartamentos. Estas fórmulas, que encajan bien con estilos de vida en expansión, tienen efectos potenciales más fuertes sobre los sectores tradicionales, porque suponen un cambio radical en el proceso por el que se ofrece el producto, y en quien lo ofrece. Y la reacción de los grupos afectados, que tienen poder e influencia, es fuerte.

UBER, plataforma que intermedia viajes en coche, enfrenta problemas en España que están sólo a la altura de los de India, Vietnam, Tailandia, y el estado de Nevada. Es lógico; su extensión amenaza con disminuir el precio de reventa de licencias de taxi, con el que muchos tenedores de licencia esperan complementar su pensión. Noten que los precios de reventa de licencias públicas se explican porque están sometidas a restricciones de cantidad, y suponen la privatización de una renta pública generada por un monopolio legal. Este es el gran conflicto de intereses que subyace en el caso de UBER. Las discusiones relativas a la seguridad del usuario (en eterno estatus de menor de edad) son puro paternalismo. Sobre las de competencia desleal, existiría una alternativa inapelable: abrir el sector y dar licencia de taxi a quien la quiera, sometidas todas a la misma regulación (aunque esto extinguiría la reventa de licencias). Estos son los principales ángulos del asunto, y para su gestión política y social dos recordatorios me parecen relevantes. Primero: imaginar qué habría pasado si hace 200 años las revueltas luditas hubiesen triunfado y los telares hubiesen sido prohibidos. Segundo: no tardarán mucho en estar disponibles taxis sin conductor... si la regulación no lo prohíbe.