

SECTOR EN ALZA EN ESPAÑA Y EL MUNDO

El 'boom' del consumo colaborativo pone en jaque las leyes europeas

- Uber y Airbnb responden a la demanda de los consumidores pero chocan con las normas locales
- Los expertos recomiendan a los sectores afectados que incorporen las ventajas de los nuevos servicios

8 Opinión

DOMINGO
15 DE JUNIO DEL 2014

Editoriales

La opinión del diario se expresa solo en los editoriales.
Los artículos exponen posturas personales.

Nuevas demandas, nuevas ofertas

Resulta evidente que el mundo digital se mueve muy rápido, y esta celeridad supone al mismo tiempo una oportunidad y una amenaza. Oportunidad para nuevas ideas y actividades y para explorar nuevas formas de relación económica, social y política. Pero también constituye una amenaza para aquellos sectores a los que tanta velocidad amenaza con hacerles descarrilar. En la economía, el consumo colaborativo es un buen ejemplo de como la realidad digital, en forma de apps y de nuevas relaciones económicas entre particulares, es percibida como una amenaza por sectores tradicionales y, en cambio, suele ser recibida con los brazos abiertos por los consumidores. Su eclosión y expansión imparable (y rápida) es un quebradero de cabeza para los órganos reguladores, que deben esforzarse en encontrar formas de velar por los intereses de todos los actores implicados.

Entre compartir coche para dividir los gastos, por poner el ejemplo más reciente, y montar una empresa que haga de paraguas de decenas de particulares que comparten su coche existe la misma distancia que hay entre los productos, ofertas y servicios que cubren necesidades sociales sin objetivo comercial y una actividad lucrativa. Cuando hay beneficio de por medio, las leyes deben proteger a los consumidores y garantizar la igualdad de oportunidades, derechos y deberes para todos, por ejemplo, en el terreno

El consumo colaborativo debe situarse dentro de la ley y los sectores tradicionales, adaptarse a nuevas necesidades

fiscal. Pero esta frontera que marca el lucro, que sobre el papel es fácil de delimitar, en la pantalla táctil no lo es tanto, como muestra la dificultad con la que topan los Gobiernos para adaptar las leyes a nuevas realidades.

La economía colaborativa está aquí para quedarse, porque soluciona problemas a los consumidores de forma sencilla y a precios muy asequibles. La demanda de esta actividad no hace más que crecer, no solo por motivos económicos sino también como consecuencia de nuevas formas de relación social que priman la organización en red frente a la clásica estructura vertical. Lo que es válido para relaciones sociales y políticas, también lo es para las económicas. Los sectores que se sienten amenazados hacen bien en exigir las mismas reglas del juego para todos –y por que sea así deben velar las autoridades– pero al mismo tiempo deben adaptarse a las nuevas realidades y necesidades sociales. Y deben hacerlo rápido.

eP Tema del domingo

La nueva economía en red

SECTOR EN ALZA EN ESPAÑA Y EL MUNDO

El 'boom' del consumo colaborativo pone en jaque las leyes europeas

Uber y Airbnb responden a la demanda de los consumidores pero chocan con las normas locales

Los expertos recomiendan a los sectores afectados que incorporen las ventajas de los nuevos servicios

JOSEP M. BERENGUERAS
BARCELONA

La tecnología está cambiando el mundo desde la manera como se relacionan y comunican los humanos a los negocios. Mientras, el intercambio y la compartición de bienes ha existido desde tiempos inmemoriales. ¿Qué pasa cuando se juntan ambos conceptos? Que nuevos servicios como Uber, que pone en contacto a usuarios y conductores particulares, ponen patas arriba sectores tradicionales como el del taxi. Según los expertos, el boom de la economía colaborativa no solo pone en jaque muchas leyes elaboradas hace décadas, sino que ha venido para quedarse: la irrupción de nuevas propuestas será constante debido a que son una respuesta real a las demandas de los consumidores. Nuevas prácticas para nuevos tiempos que obligarán a las autoridades a reaccionar.

En la actualidad es Uber, pero el mismo debate se tuvo con la irrupción hace pocos años de Airbnb (alquiler de estancias de pisos particulares a turistas a través de una web) Ebay (compraventa de objetos donde puede existir claro ánimo de lucro) y Napster (intercambio de música). Hubo quejas, dudas de legalidad y oposición. Pero con el paso del tiempo la situación se estabilizó y estos pasan a formar parte del ecosistema con versiones más o menos adaptadas, porque los consumidores los usan. «Hace muchos años que existe, solo hay que recordar el *coachsuring*. Cuando surge un nuevo modelo, al principio el sector lo suele ignorar porque piensa que son cuatro gatos. Después, cuando explota, tienden a rechazarlo y a intentar prohibirlo. Al final, acostumbra a estandarizarse», explica Albert Cañigueral, que es fundador de consumocolaborativo.com. «Es un tema incipiente, pero que está yendo e irá a más», afirma el profesor de IESE Julián Villanueva.

MULTITUD DE EJEMPLOS / Compartir un trayecto de coche (Blablacar), alquiler de vehículos entre personas (Socialcar), estacionamiento (YesWePark), intercambio de casas (Knok), experiencias turísticas (Trip4Real), cuidado de mascotas (Bibulu), comer en casa de lugareños (Socialeaters), nueva vida para libros viejos (Bookmoch), compartir la red wifi (FON). Las propuestas son múlti-



El conductor de un coche que utiliza Uber.

El Comité de Transporte aborda el conflicto entre taxistas y aplicaciones

El Comité Nacional del Transporte por Carretera, donde están integradas las distintas asociaciones de transporte público de viajeros, se reunirá mañana en el Ministerio de Fomento el para tratar las prácticas de transporte que constituyen una «competencia ilícita», según anunció la asociación.

El miércoles, miles de taxistas de grandes ciudades europeas se movilizaron y realizaron paros contra aplicaciones como Uber. Mientras, la ministra de Fomento, Ana Pastor, pedía a la UE que aborde estos nuevos modos de transporte para establecer una acción común,

ya que las nuevas tecnologías son globales. Pero la Comisión Europea indicó que las competencias corresponden a los Estados.

«El debate sobre las aplicaciones de móvil para taxis es realmente un debate más amplio sobre la economía colaborativa. Este debate nos obliga a pensar en los efectos disruptivos de la tecnología y las necesidades de los emprendedores», aseguró en su blog la comisaria europea de Agenda Digital, Neelie Kroes. «No podemos hacer frente a estos retos ignorándonos, con una huelga o tratando de prohibir estas innovaciones», añadió.

de todos los sectores y para todos los públicos. «La gente se piensa que son servicios para gente con pocos recursos. Y es un gran error, porque es todo lo contrario», advierte Enrique Dans, profesor del IE Business School. «Es un fenómeno que se ha potenciado muchísimo gracias a la tecnología. Esta evoluciona muy rápido y, como cada vez los usuarios están más conectados, más valor tienen estos productos en contra de los tradicionales, que muchas veces se están estancados en el tiempo», dice Franc Carreras, profesor de Esade.

El problema está, según los expertos, en la línea que separa los productos que cubren necesidades sociales sin enfoque comercial y cuando hay ánimo de lucro. «Es entonces cuando pueden surgir los problemas», avisa Bernardo Hernández Bataller, encargado de elaborar el dictamen del Comité Económico y So-

cial Europeo (órgano auxiliar de la UE) sobre consumo colaborativo. «Es un fenómeno que no se puede negar, que afecta a todos los sectores, y donde claramente se ve que las leyes van por detrás del ingenio», explica Hernández Bataller. «Las iniciativas sin ánimo de lucro creemos que no se deben regular. Sin embargo, en el caso que haya beneficio económico, debe haber leyes para proteger a los consumidores y que se cumplan los temas fiscales», agrega.

Pero si la tecnología avanza a ritmo diabólico, las leyes permanecen. En muchos casos, a épocas donde internet era un lujo y las apps no se habían ni inventado. En el caso de Uber, Fomento ha anunciado que podría multar con hasta 600 euros a los usuarios de coches compartidos que operen sin licencia —así lo establece la ley de ordenación de los transportes terrestres— Sin embar-

LOS DATOS DEL FENÓMENO

1 La revolución Los expertos creen que la economía colaborativa revolucionará muchos sectores.

2 La clave El consumo colaborativo se basa en el intercambio entre personas en vez de la propiedad.

3 La capitalización La financiación colaborativa o 'crowdfunding' es uno de los pilares del fenómeno.

la iniciativa

EL DICTAMEN EUROPEO

REDACCIÓN

El fenómeno del consumo colaborativo preocupa en Europa, y por ello el Comité Económico y Social Europeo ha emitido un dictamen de iniciativa que, además de destacar su cada vez mayor popularidad, reclama estudios a fondo de la cuestión en los estados miembros y adaptar la legislación existente, sobre todo si hay ánimo de lucro.

DERECHOS

«La complejidad y trascendencia que acompañan a la emergencia del consumo colaborativo o participativo exige que las instituciones pertinentes, a partir de los estudios precisos, acometan regular y ordenar las prácticas que se desarrollan en su seno, de manera que puedan establecerse los derechos y responsabilidades de todos los agentes que en él operan», dice el dictamen elaborado por Bernardo Hernández Bataller.

EMPLEO Y FISCALIDAD

«Por una parte, puede cubrir las necesidades sociales en casos de enfoque no comercial, y por otra, contribuir como actividad con ánimo de lucro, a generar empleo, cumpliendo con las normas fiscales, normas de seguridad, responsabilidad, protección del consumidor y demás normas imperativas», según el texto. Pero más allá de las leyes, asegura Hernández Bataller a este diario, los sectores afectados «deben actualizarse para hacer frente a la competencia».

go, en el caso de Airbnb hay un vacío legal: la ley no habla de la propiedad privada como uso turístico. «Todas nuestras transacciones se hacen a través de la banca on line, por lo que están registradas y no hay pagos en efectivo. Además, explicamos a los usuarios cómo deben declarar sus ingresos», afirman fuentes de la firma.

SOLUCIÓN Mientras los textos no se adaptan y no se definen los límites de estas prácticas, los expertos coinciden: lo peor que pueden hacer los sectores afectados es ir en contra de la tecnología. «Los afectados deben estar al tanto de cuando surgen nuevas propuestas, estudiar en qué son diferentes. Probarlas, analizar por qué la gente quiere usarlas, y luego incorporar las cosas buenas, también la tecnología», concluye Dans. ■

ejemplos de la economía colaborativa



TRANSPORTE

Taxis, coches particulares y apartamentos baratos

La aplicación Uber (conductores particulares que se ofrecen a hacer de chóferes con su coche a cualquier ciudadano) ha destapado la ira de los taxistas. Pero no es la única forma de economía colaborativa existente en el sector. JoinUpTaxi permite compartir taxi, mientras que Blablacar ayuda a dividir gastos a aquellas personas que quieren viajar entre dos ciudades en un

mismo vehículo. SocialCar facilita el alquiler de un coche entre particulares, y Yeswepark pone en contacto a ciudadanos que buscan parking y propietarios que tienen una plaza y la ofrecen por horas o días. Por otro lado, Compartitren ayuda a poner de acuerdo a ciudadanos que tengan que realizar un viaje en AVE para que se beneficien de las tarifas-mesa (de grupo).



TURISMO

Alquiler de habitaciones y cenar en casa de un extraño

El alojamiento de turistas en pisos particulares no es ni mucho menos novedad. Pero sí que una plataforma ha revolucionado el sector y facilitado el contacto entre los que ofrecen y buscan este tipo de hospedaje. Airbnb. Hay otras opciones, como Homeaway o Numba, además de plataformas de Couchsurfing e incluso de arrendamiento de embarcaciones (Salanavegar).

También operan webs que facilitan el intercambio de casas (Knok, Mytwinplace) o de billetes de avión (ChangeYourFlight).

Las experiencias son otro de los sectores con más oferta: Trip4Real ofrece a los turistas la posibilidad de realizar actividades con los ciudadanos locales (desde rutas turísticas a ir de compras) y Eatwith, sentarse a comer con lugareños.



CREACIÓN Y AHORRO

Financiación para hacer realidad los proyectos

Muchos proyectos artísticos han encontrado en la economía colaborativa la única manera de hacerse realidad. Si antaño cada figura de la cadena productiva recalcaba en diferentes manos, hoy en día el músico (o artista, o escritor) puede ser desde el editor al vendedor. Y para lograr financiación acostumbra a acudir a plataformas de crowdfunding como Verkami (en la

foto Joan y sus hijos Jonás y Adrià Sala, los fundadores), el lugar para que los creadores logren dinero. En EEUU, la plataforma de micromecenazgo líder es Kickstarter, para todo tipo de proyectos (juegos, tecnología, películas...). Para que los ciudadanos aborren también han surgido proyectos colaborativos en el ámbito de la energía, los seguros e incluso la educación.



SERVICIOS

Bancos de tiempo para intercambiar habilidades

No solo con los bienes se hacen intercambios, sino también con los conocimientos, habilidades y profesiones. Cronnection es un banco de tiempo en el que los usuarios ponen a disposición de otros ciudadanos sus habilidades, mientras que en Prepárate los usuarios se intercambian sus habilidades.

Para los objetos de segunda mano, a los Ebay y Segundamano de toda la vida se les han sumado plataformas de intercambio como Nolo-tiro o Segundamanita.

Mientras, los emprendedores y pequeñas empresas también disponen de espacios donde realizar intercambios de conocimientos y aprovechar recursos comunes.

el coworking. Uno de los mayores directorios en España es CoworkingSpain.com.

La nueva economía en red > La experiencia internacional

Tregua en Nueva York

El fiscal general y Airbnb se dan un respiro en la intensa guerra abierta entre reguladores y tecnológicas de economía colaborativa en EEUU ≡ Silicon Valley expande su vena libertaria

IDOYA NOAIN
NUEVA YORK

Cuando en el 2010 Nueva York aprobó una ley que prohíbe alquilar un apartamento completo por menos de 30 días, en la diana de los reguladores estaban los hoteles ilegales. Al lanzar esa red, no obstante, las autoridades no solo atraparon a su presa buscada, sino también a miles de neoyorquinos que, alquilando sus apartamentos por periodos cortos a través de Airbnb, han hecho mella en la industria tradicional en una urbe donde el precio medio de una habitación de hotel -con impuestos incluidos- es de 350 dólares (cerca de 260 euros).

Mirando a la ley, el fiscal general, Eric Schneiderman, calculó que el 60% de quienes ofertan sus casas a través del servicio de internet estaban haciendo algo ilegal. Schneiderman también calculó que cerca del 30% de las 20.000 ofertas en Airbnb en Nueva York las hacían personas o negocios que ofrecían más de una habitación o apartamento, sugiriendo que más que un individuo buscando algo de dinero extra había gestores inmobiliarios y propietarios operando el equivalente a hoteles ilegales. Y el pasado otoño lanzó una ofensiva para intentar hacerse con los nombres de 15.000 de esos usuarios de Airbnb.

La empresa logró el mes pasado una victoria cuando un juez dictaminó que el fiscal estaba yendo de demasiado lejos. Pero Airbnb demostró también ser consciente de que ganar una batalla no significa ganar la guerra. No solo depuró su comunidad, sacando más de 2.000 de las ofertas conflictivas, sino que



>> Competencia > Un vehículo de la plataforma Lyft por las calles de San Francisco, en EEUU

Los reguladores aseguran que «innovar no puede ser defensa para violar la ley»

buscó una tregua. Y poco después pudo anunciarla: dará datos de sus usuarios, pero anónimos, al fiscal, que tendrá un año para analizarlos, y seguirá facilitando también información sobre usuarios susceptibles de ser investigados.

«Queda mucho por hacer -reconoció la empresa en un comunicado- Necesitamos mostrar al mundo lo verdaderamente maravillosa que nuestra comunidad es para Nueva York y otras ciudades».

Esa necesidad la comparten todas

las tecnológicas que, en solo unos años, han ayudado a provocar el boom de la economía colaborativa, una eclosión que tiene a industrias tradicionales, reguladores y políticos en pie de guerra, especialmente en sectores con impacto en la vida cívica como vivienda y transporte.

BATALLAS LOCALES / En EEUU las batallas se libran a nivel local. Al menos 14 estados, por ejemplo, han emitido advertencias sobre los riesgos en tema de seguros para conductores y

pasajeros de sistemas compartidos como Lyft y Uber (que tuvo que cambiar su política de seguros después de la polémica por la falta de cobertura para una niña de seis años que murió atropellada por un conductor que llevaba la aplicación abierta pero no tenía pasajeros). En Nuevo México un organismo oficial votó unánimemente el mes pasado ordenar a Lyft el cese de operaciones en el estado. Y en Buffalo (Nueva York) el director de permisos e inspecciones recomendó a la policía que ponga multas a los conductores de la empresa.

Mientras, en Grand Rapids (Michigan), se han propuesto estrictas regulaciones a quienes quieren alquilar en Airbnb (pago de licencias -de las que solo se darán 200- y limitado a solo una habitación y con el dueño en la casa) y en Malibu (California) órdenes judiciales buscan información de más de 60 sitios de alquileres de corto plazo.

Los argumentos enfrentados están claros. Uno de los directivos de Airbnb, Brian Chesky, aseguraba a sus usuarios en una conferencia en otoño: «Hay leyes para personas y leyes para negocios pero hay una nueva categoría: personas como negocios. Sois microemprendedores y no hay leyes escritas para microemprendedores». La respuesta oficial suele ir en la línea de lo que dijo el jefe de gabinete del fiscal neoyorquino: «Ser innovador no es defensa para violar la ley».

Desde Silicon Valley empresas que apuestan por el «mejor pedir perdón que permiso» extienden su vena libertaria y utópica y usan su creciente popularidad para hacer que sean sus usuarios quienes den batalla y protesten contra las limitaciones.

Pero, como ha pasado con otros gigantes tecnológicos, empiezan a mostrarse dispuestas a adaptarse a las reglas. En abril, por ejemplo, Airbnb decidió empezar a recaudar impuestos como los de los hoteles en San Francisco y Portland. Y Uber ha fichado al antiguo regulador del taxi en Nueva York. ≡

Existe una web en Francia llamada *La machine du voisin*. En ella puedes alquilar la lavadora de tu vecino por un módico precio durante un rato. Así evitas tener que ir a la lavandería, comprar una lavadora o instalarla en casa si no tienes sitio. ¿Se imaginan al sector de las lavanderías haciendo huelga porque ha surgido esta plataforma? ¿Que nadie lave nada? Resulta sensible en este momento escribir un artículo sobre la economía compartida, aquella donde los bienes físicos o incluso el tiempo de las personas se comparte (ya sea entre individuos o incluso entre organizaciones). A día de hoy algunos sectores, por ejemplo taxis y hoteles, que se enfrentan a situaciones de este tipo están encendidos. ¿Constituyen dichas vías una competencia desleal?

Si analizamos estas empresas a la luz del modelo de negocio vemos que ponen normalmente en contac-

Análisis

Pablo Foncillas
PROFESOR DEL ISE BUSINESS SCHOOL



¿Compartir es desleal?

Los sectores afectados tienen que entender que deben aportar más valor a sus consumidores e intentarlo

to a particulares entre ellos o a estos con pequeños empresarios que antes no podían acceder los unos a los otros. Lo hacen sobre una plataforma que exige registrar a los usuarios obligando a pagar por medio de ella y que, por tanto, recauda para el Estado y tributa por las ganancias de ambas partes. Sin duda, resulta una innovación. Y sobre todo, importante detalle, interesa a los consumidores. Es ridículo que se demo-

nice a estas compañías, por ejemplo diciendo que los coches de Uber son inseguros o sucios. ¿Acaso usted como consumidor usaría el servicio si tuviera estas características?

Los sectores cambian

Lo que ocurre es que los sectores cambian, se transforman. Pongamos el ejemplo de las aerolíneas, donde tiempo atrás surgieron las de bajo coste. Su éxito está fuera de duda (Ryanair es una de las más rentables de Europa). Las tradicionales han tenido que reconvertirse o cerrar. Y podríamos hablar de muchos otros sectores: agencias de viajes, agentes de bolsa, las industrias de medios, libros, música,...

Por otro lado tenemos el aspecto regulatorio. Es cierto que, por ejemplo, un taxista tiene que cumplir con una serie de requisitos para disponer de su licencia (licencia que, por cierto, cuesta, dependien-

do de la ciudad, decenas de miles de euros, porque se trata de un mercado cerrado). La ley, necesariamente, tendrá que tener en cuenta esto. Pero las normas no impedirán que estas empresas sigan desarrollándose. Sin duda contribuyen al crecimiento económico o no tienen por qué ser peores opciones que las actuales (si fuera así, morirían). En San Francisco, donde se creó Uber, el mercado del transporte tipo taxi se ha desarrollado fuertemente (ahora el pastel es mucho más grande que antes). Lo que tienen que hacer los sectores es entender cómo pueden aportar más valor a sus consumidores y tratar de hacerlo. El clásico diferenciarse o morir.

En mi opinión esta economía, la colaborativa, que no podemos ver, tocar ni oír, no va a parar de crecer. Y lo logrará sin la ayuda de los sectores actuales o incluso con su ayuda, porque la campaña gratuita que ha recibido Uber es impagable. ≡

La nueva economía en red ▶ La regulación

Páginas 2 a 6 ▶▶▶

El Gobierno pone reglas a la financiación alternativa

◉ El Banco de España y la CNMV supervisarán los préstamos y la inversión colaborativa

◉ La banca ve en el 'crowdfunding' una amenaza al negocio de pymes y particulares

AGUSTÍ SALA
BARCELONA

El Ministerio de Economía está trabajando en un marco regulador para la financiación colaborativa a través de internet en la que sus participantes obtienen rendimientos. Se trata de los préstamos entre particulares y sociedades (*crowdlending*) y la inversión en empresas (*equity crowdfunding*). Quedan al margen otras fórmulas bajo el paraguas genérico de *crowdfunding* como el micromecenazgo, mediante el que quien contribuye recibe una recompensa del artista al que financia (*Verkami*) o las que se basan en donativos altruistas (*Hazlo posible*).

El anteproyecto de fomento de la financiación empresarial, en cuya elaboración participan varias plataformas, prevé que tanto las nuevas como las ya existentes pasen a some-

terse a la supervisión del Banco de España y del regulador bursátil (CNMV) cuando la norma esté en vigor.

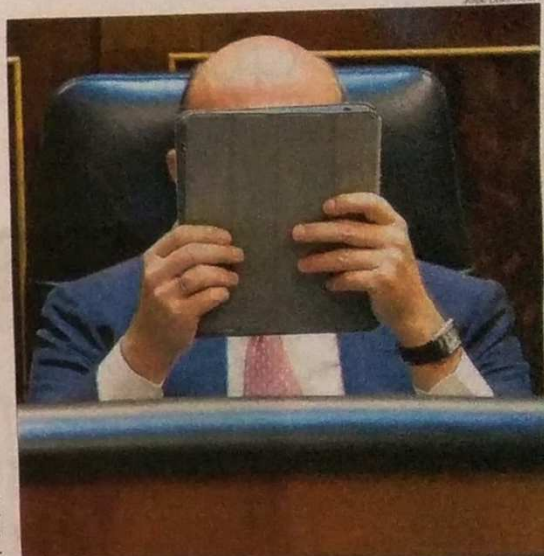
Para proteger a los participantes, se establecen límites de 3.000 euros por operación y de 6.000 al año, mientras que se da plena libertad a los inversores profesionales, entendidos como tales quienes tengan ingresos anuales de más de 100.000 euros. Economía se ha avenido a reconsiderar algunos topes, así como el límite de un millón por proyecto que puede recurrir a este tipo de financiación. En todo caso entiende que uno de sus rasgos es «la participación masiva de inversores minoristas que financian con cantidades reducidas pequeños proyectos».

Lo cierto es que el panorama se empieza a clarificar. Eso llevó a The Crowd Angel, la plataforma de *equity crowdfunding* promovida por *Inveready* y *Cube Investments*, a reto-

mar su actividad a finales de mayo, tras detenerla en marzo pasado por falta de un marco legal claro.

Por su parte, los préstamos colaborativos siguen creciendo. La alemana *Lendico*, la primera plataforma de este tipo que ha lanzado una campaña de publicidad en TV y que opera en varios países, prevé aumentar su actual plantilla de 14 personas hasta 20 o 25 este mismo año, explica Marcel Beyer, director general. En este segmento están también la catalana *Arboribus* o *Comunitae*.

ESCALA EUROPEA / En España, en el 2013, el 90% de la financiación de las empresas provino de la banca, frente al 65% de la media de la UE y el 45% de EEUU. La Comisión Europea quiere potenciar las fórmulas colaborativas a escala europea para el acceso a fondos por parte de proyectos que no lo obtendrían de otra forma y para diversificar las fuentes de financiación. Con el *crowdfunding* se obtuvieron en el 2012, 735 millones en la UE y en el 2013, unos 1.000 millones. Bruselas entiende que hay que hacer falta regulación, que se desarrolla ahora a escala nacional, pero teme



▶▶ El ministro de Economía, Luis de Guindos, consulta su iPad.

que esta sea «excesiva y frene el crecimiento» de este movimiento.

Para la banca es un reto. Lo admitía un informe de *BBVA Research* que hablaba de «una innovación disruptiva» que la banca «no puede ignorar». Además de tener costes más bajos, plantea una oferta «más sim-

ple» que puede captar un buen segmento de particulares y pymes. «Los negocios y las personas tienen un acceso sin precedentes a fuentes de capital creado con pequeñas aportaciones de millones de personas». Por eso el *BBVA* tiene su propia plataforma, *Friends & Family*. ■

La nueva economía en red ▶ ENTRE TODOS

«¿Por qué pagar el doble?»

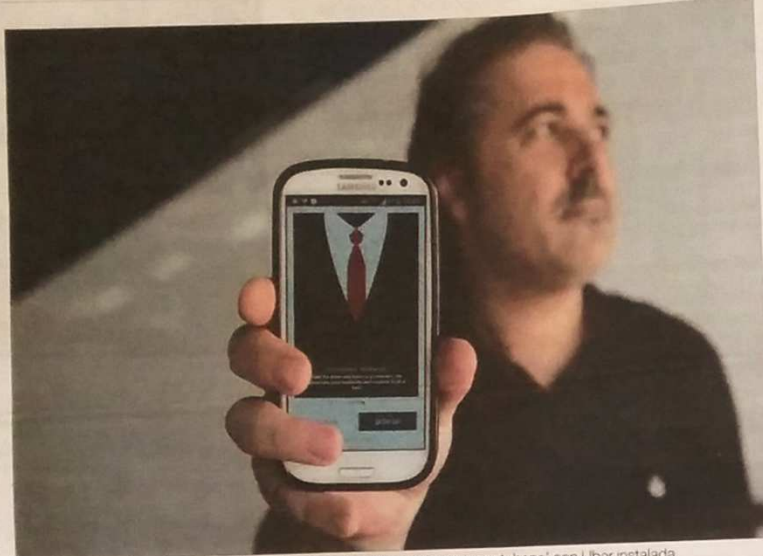
Un usuario de las 'apps' de transporte entre particulares las defiende porque «ofrecen un servicio rápido, cómodo y barato» ≡ Cree que la competencia hará que los taxis mejoren

CARLOTA CANO / MARC ESPIN
BARCELONA

Ya se ha instalado la polémica aplicación que desató la huelga de taxistas en varias ciudades europeas el miércoles. Joan Domènech (desempleado, 42 años) se interesó por Uber —una aplicación que pone en contacto a usuarios y conductores privados, presente en 128 ciudades de todo el mundo, entre ellas Barcelona desde abril— porque había utilizado una app similar en Toulouse y le había funcionado bien. Se llama Chauffeur-Privé. «La descubrí por un familiar que me dijo que en Francia existía este tipo de transporte alternativo al taxi», recuerda este sabadellense que viaja frecuentemente al país vecino. «No tuve ningún problema y me pareció un sistema rápido, cómodo y barato», dice. Ahora tiene la intención de ser cliente de Uber.

Joan se diplomó en Geografía e Historia, pero ha trabajado casi siempre como administrativo. Un ERE lo dejó en paro hace dos años y así sigue. Ha agotado la prestación por desempleo y con el sueldo de su esposa deben pagar la hipoteca y vivir, así que no pueden permitirse muchos lujos. Suele ir de Sabadell a Barcelona en Rodalies de Renfe o en autobús, porque solo tienen un coche. «Tener dos es un gasto excesivo por los seguros, la gasolina...», comenta. También ha recurrido alguna vez al vehículo compartido con amigos, repartiendo los gastos.

Y es que el precio del transporte público a Joan le parece demasiado costoso, y coger un taxi en estas cir-



▶ La aplicación de la discordia ▶ Joan Domènech enseña su 'smartphone' con Uber instalada.

Pide apoyo para las empresas innovadoras, pero que también paguen impuestos

circunstancias es todo un lujo para su economía. «Es un servicio útil, pero si comparas los precios de Barcelona con los de otras ciudades, aquí es muy caro», sostiene. Un estudio realizado por investigadores de la Cátedra de Gestión del Transporte de la Universidad de Málaga confirma sus sospechas: Madrid y Barcelona están entre las ciudades con los taxis más caros de España.

Otro de los motivos por los que

Joan se ha instalado Uber es la baja calidad del servicio que a su juicio ofrecen los taxis de Barcelona. «En la época en que tenía trabajo cogía uno o más taxis al día y han intentado engañarme muchas veces», explica. Tiene varias anécdotas de cuando vivía en el barrio barcelonés del Poblenou. En una ocasión, el conductor cogió una ruta mucho más larga de lo necesario y acabaron discutiendo porque él no quería pagar la carrera

completa. «Le dije que fuéramos a comisaría para solucionarlo, y entonces me bajó el precio y llegamos a un acuerdo». Así, Joan considera que la llegada de Uber puede tener un impacto positivo porque obligará a las empresas de taxis a bajar precios y mejorar el servicio que ofrecen para poder competir. Comprende que haya protestas. «Nunca llueve a gusto de todos, y toda novedad tecnológica o cualquier otra cosa que sea beneficiosa para el usuario los taxistas la verán como un peligro», afirma, pero como consumidor se pregunta: «¿Por qué tengo que pagar 15 euros por una carrera con un taxi cuando un particular me hace lo mismo por la mitad de precio?».

Taxistas en pie de guerra

El miércoles, organizaciones de taxistas convocaron una huelga en varias ciudades europeas para quejarse de lo que consideran una competencia desleal e ilegal porque, según dicen, estas aplicaciones no respetan las normativas sobre transporte de viajeros ni tributan por su actividad. La Generalitat anunció un día antes de la huelga que requerirá el cese de Uber, aplicará sanciones e informará a Hacienda y a la Seguridad Social de la actividad de la organización y de los conductores privados. Joan no está de acuerdo con esas sanciones porque cree que la Generalitat debería ser «más equitativa» en la resolución del conflicto y dar «un margen de confianza» a esta nueva forma de transporte, que ve como una gran oportunidad para la ciudad desde el punto de vista de los usuarios. Y aunque él tampoco ve claro que estas empresas no paguen impuestos —«todo el mundo debe hacerlo, por supuesto»—, sostiene que las iniciativas innovadoras deben recibir «un trato favorable» de las administraciones. «Hasta la Comisión Europea lo dice», recuerda. ≡

¿QUÉ OPINA DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE ENTRE PARTICULARES? CUÉNTENOSLO EN entretodos.elperiodico.com

Como poner puertas al campo

La verdad es que no acabo de entender por qué la Administración quiere poner puertas al campo e imposibilitar el desarrollo de la aplicación Uber en Barcelona o Madrid. Entiendo que los taxistas estén en contra, pero no que se oponga la Administración. Lo que tiene que hacer es regular de forma adecuada un nuevo modelo de negocio con mentalidad del siglo XXI y no con la del siglo XIX. Internet lo está revolucionando todo. Empezó con la música, el cine, los libros... Llegaron Amazon y eBay, y miles de tiendas físicas tradi-

cionales sufrieron el impacto tecnológico y cerraron. ¿Por qué la Administración no las defiende igual que a los taxistas, que a los hoteleros (frente a Airbnb) o que a las empresas de transporte de pasajeros (BlaBlaCar)?

No estoy a favor de que la Administración defienda a los taxistas, a los hoteleros o a las empresas de transporte, de hecho, creo que o se hace con todos los sectores o con ninguno. Y mejor con ninguno. Cada empresa y cada sector deben evolucionar y ofrecer lo mejor que tienen para salir adelante. Si Uber o Air-

nb quitan cuota de negocio a estos sectores tradicionales, lo mejor es que se pongan al día, actualicen servicios y mejoren sus precios. Entonces competirán en condiciones, porque limitar la actuación de Uber o Airbnb lo único que hará es que se desarrollen aun con más fuerza. Ejemplos en internet hay muchos. Napster fracasó, pero fue el germen del intercambio de archivos que tenemos hoy en día. Ahora ya me pregunto que hará la Administración el día (no tan lejano) en que alguien desarrolle una aplicación en el sector financiero de éxito mundial.

Carlos Hernández

Responsable de seguros,
Vilassar de Mar



El intrusismo no justifica la violencia

Antes que nada, quiero dejar bien clara mi condición de votante de izquierdas y, por encima de todo, mi absoluta condena a cualquier forma de violencia. Y tras los hechos acontecidos en la huelga de taxistas del miércoles, me reafirmo todavía más en mis convicciones. Se había convocado una jornada de huelga del sector del taxi en protesta por la reciente aparición de unas aplicaciones para teléfonos inteligentes que permiten a los usuarios ponerse en contacto con conductores para viajar en coche abonando una canti-

dad estipulada. En una palabra, los mismos servicios que ofrecen los taxis pero sin que el prestatario disponga de la formación, la licencia, y/o el seguro correspondientes. Es decir, se protestaba contra un flagrante caso de intrusismo profesional. Pero lo que creo absolutamente lamentable es la violencia que sufrió un compañero taxista que tuvo que ver como otros taxistas (en este caso me resisto a considerarlos compañeros) le reventaron el coche. Nos han hecho falta un montón de años, de lucha y de sacrificios para que se nos reconozca el

derecho de huelga. ¿Cuántos años más serán necesarios para que se nos reconozca el derecho a no hacerla sin que haya que temer por la integridad física? En plena era de la información ¿por qué siguen existiendo los piquetes informativos? Si en lugar de ser una huelga se tratase de un proceso electoral, ¿se aceptaría la existencia de piquetes que forzasen a tomar partido por una u otra opción? Veo que el mundo ha evolucionado, pero también que hay algunas actitudes que en lugar de progresar han permanecido ancladas en el pasado.

Pere Toro

Taxista,
Barcelona

