

Què fem, prohibim el futur?

«L'arribada d'Uber o dels robots a la indústria catalana no té fre. Silenciar-los amb traves o pegats momentanis no resoldrà els problemes»

En l'evolució dels descobriments que ens fan avançar com a societat, sempre hi ha dues fases: l'emergència i la socialització. Entre que apareix un nou objecte, un invent o un procés de producció i és adaptat massivament per una gran part de la població, transcorre un temps. Ens ho deia aquesta setmana, l'arqueòleg i antropòleg, Eudald Carbonell: (<https://www.naciodigital.cat/noticia/150554/eudald/carbonell/espanya/necessita/fer/ruptura/no/va/m/poder/fer/transicio>) ?Fixa't: el foc va costar 400.000 anys en socialitzar-se. El mòbil, només 30 anys?.

Les paraules de Carbonell són adients per comentar la polèmica generada aquesta setmana arran de la tornada dels cotxes d'Uber a Barcelona. Una polèmica que semblava apaivagada, sobretot després de les traves que el govern d'Ada Colau vol imposar a la companyia nord-americana en impedir l'obtenció de noves llicències per circular per la ciutat. Recordem que la mesura va lliurar-nos enguany d'una nova vaga durant el Mobile World Congress del passat febrer.

El conflicte rau en la forta regulació que han de passar els taxistes. Necessiten una llicència que pot costar 137 mil euros i que amortitzen en deu anys. Han de disposar d'una credencial professional i complir amb l'estricta normativa que l'Institut Metropolità del Taxi els exigeix. En canvi, els 120 conductors d'Uber només tenen el desavantatge que els clients no els poden aturar pel carrer. Però... i què? L'aplicació de mòbil- fàcil, intuïtiva i pràctica- supera amb escreix aquest inconvenient. Fa deu anys, aquest servei no hauria triomfat però avui tenen més que assegurat l'èxit, tal com ha quedat demostrat en centenars de ciutats del món.

El responsable de comunicació d'Uber a Espanya, Yuri Fernández, explica que ?han arribat a Barcelona per quedar-se i que ja no pensen marxar?. Que poden negociar amb els taxistes, amb les administracions però que res els impedirà retrocedir. Ben al contrari, d'aquí a un temps es plantegen arribar a altres ciutats catalanes. La plataforma ofereix al client preus més econòmics, la possibilitat de puntuar el servei i el taxista, de tenir per a cada situació una tarifa diferent, de conèixer el que costarà el trajecte en el moment de planificar-lo, etc. I als conductors amb llicència que agafen la seva demanda- que per a molts és un sobresou- suposa no tenir temps d'espera o aconseguir-ne una clientela més fidel.

Qui es pot resistir al canvi? Els taxistes, òbviament. En el moment de regular, el sector es va crear un monopoli, amb una oferta fixa i uns drets, que ara reivindiquen però també amb un mercat de llicències, amb restriccions i normes molt rígides. És a dir, un funcionament antic i poc flexible que impedeix evolucionar. Situacions similars viurem aviat amb la incorporació de la robòtica a la indústria catalana i els sindicats alçaran la veu en defensa dels drets dels treballadors acomiadats.

Aquesta setmana s'ha celebrat a Barcelona la fira Advanced Factories (<https://www.naciodigital.cat/noticia/150416/industria/catalana/es/prepara/robotitzacio>) , que vol convertir-se en el Mobile de la industrialització. És a dir, l'esdeveniment internacional per on passin totes les innovacions en matèria de robòtica, intel·ligència artificial, big data o internet de les coses aplicades a l'empresa. I que ja es coneix amb el terme "Indústria 4.0" o la "Quarta revolució industrial". Per ara, el sector de l'automoció és el més avançat, però també el de l'alimentació o l'agrícola on les màquines ja comencen a intimidar milers de llocs de treball. L'informe "L'ecosistema de la robòtica a Catalunya" (http://smartcatalonia.gencat.cat/web/.content/03_Actualitat/Actualitat_Noticies/documents/Smart

[CAT ecosistema-de-la-robotica-a-Catalunya.pdf](#)) " destaca que a casa nostra es concentren les principals empreses internacionals pioneres en el sector i explicita un fort interès per prosperar.

En els pròxims anys, aquesta automatització dels processos- que sens dubte suposarà un estalvi de recursos i temps a les companyies, a més d'una major producció- provocarà una reducció de les plantilles. On aniran a parar aquests treballadors substituïts per braços robotitzats o programes d'ordinador? No hi ha respostes encara perquè, de moment, només contemplem els enormes avantatges sense afrontar els inconvenients del progrés.

Per tant, cal trobar una regulació idònia per a Uber, Airbnb, Cabify i tants altres negocis que sorgeixin derivats dels avenços i que puguin conviure amb els models antics existents. Perquè silenciar-los amb traves o pegats momentanis no resol els problemes. Què fem: prohibim el futur? Posar fre a l'entrada dels robots no donarà al mercat més llocs de treball, i tampoc serem capaços de conservar els treballadors d'ara si no som competitius.

?No podem excel·lir tecnològicament si no diem com farem per adaptar els canvis. Per això el més important és debatre com serà el nostre avenir?, afegeix Carbonell sàviament. I acabo amb l'argument del professor d'Esade en Innovació i Data Science, Esteve Almirall deia fa un any al respecte (<https://www.naciodigital.cat/opinio/15236/uber/airbnb/prohibim/futur>) : ?Cal col·laborar amb l'inevitable, abraçar el futur, buscar el millor disseny del mercat i la regulació que més ens convingui a tots. Perquè prohibir el futur només condueix al fracàs?. Aquesta és la complexitat més gran del nostre temps tecnològic.