

Barcelona lidera el NO a l'economia col·laborativa capitalista

Barcelona leads the NO to the capitalist collaborative economy

MARTA MOLAS*
LA CLARA COMUNICACIÓ

Artículo recibido: 18 julio 2017
Artículo aceptado: 21 julio 2017

Barcelona, juny de 2017: el primer dimarts del mes comença amb una vaga de 24 hores de taxistes de la ciutat en contra d'Uber i Cabify. Dissabte següent, columnes de tots els barris es concentren a la Plaça Universitat contra l'augment del lloguer induït, majoritàriament, pel turisme massiu, amb AirB&B –com no–, en el punt de mira. Barcelona 0 – Economia col·laborativa 1. Era això, companys, el que esperàvem de l'economia del segle XXI?

1. HISTÒRIA D'UNA ECONOMIA... QUE REPETEIX MODELS DEL PASSAT

«L'economia col·laborativa comença als anys 80 amb el moviment del programari lliure, amb Richard Stallman al capdavant. És un moviment de producció entre iguals, de cultura lliure, el *peer to peer* (P2P); una producció que baixa el cost del projecte i on la gent treballa sense coerció i de forma voluntària», ens explica Wouter Tebbens, fundador del Free Knowledge Institute i activista del coneixement lliure. «El concepte "economia col·laborativa" implica circulació i col·laboració entre els usuaris. És relativament recent, no té ni 10 anys, però té ja diverses versions –explica–: sovint, si parlem d'economia col·laborativa, pensem en plataformes com Uber i Airbnb, però l'economia col·laborativa és molt més àmplia, per exemple, també inclou la Viquipèdia o el moviment *maker*. Hem tenir en

* En aquest article han estat convidats a participar Uber i Airbnb. El primer va dir que ens atendria, sense fer-ho. El segon, no va contestar.

compte quatre aspectes a l'hora d'avaluar un projecte col·laboratiu: com es guanyen diners, com es produeixen béns i serveis, com es comparteix el coneixement i com és la governança. En les plataformes extractives (o capitalistes) no es comparteix massa el coneixement ni la governança. Per exemple, Airbnb i Uber. Les persones que hi participen han fet vagues: significa que és la única manera que tenen de dir que no estan d'acord en com es fan les coses», com els obrers a les fàbriques, penso jo.

2. PROCOMUNS, ECONOMIA COL·LABORATIVA PEL BÉ COMÚ

Una noció semblant té Arnau Vilardell, coordinador de SomMobilitat, una cooperativa de consumidors i usuaris per fer que la mobilitat sigui més sostenible: «l'economia col·laborativa és aquella nova forma de fer economia que utilitza la tecnologia per crear comunitat i afavorir l'intercanvi. Venim de l'economia de la informació, després del coneixement i ara l'economia col·laborativa. Ara bé, en aquest nou debat, i aquí hi ha allò bonic, hi ha el *procomú*: hi ha maneres de fer economies col·laboratives per treballar pel bé comú. S'articulen dues tradicions principalment. Una que és la que ve del món dels programadors i informàtics que treballen en *Open Source*, una tradició molt tècnica; i l'altra és la tradició cooperativa que té a veure amb el bé comú. Aquestes dues economies es troben i s'articulen enfront de l'economia col·laborativa capitalista com Uber. Aquestes plataformes extreuen diners, homogeneïtzen una manera de fer i una forma de ciutat; la procomú fa que hi hagi un intercanvi entre iguals i promogui el bé comú. Aquesta és la mateixa lluita que s'ha donat sempre entre fer negoci i l'economia del bé comú. Una lluita de fa 200 anys, amb les primeres cooperatives de consum. Continuem en la mateixa lògica, però ara està en l'àmbit col·laboratiu. Són dues maneres d'enfocar el món».

Tebbens ens parla del seu naixement: «l'any 2011 es crea l'School of the Commons amb noms tant importants com el de Mayo Fuster o Albert Canyigueral (consumocolaborativo.com). L'objectiu d'aquesta escola era compartir coneixement, des de diferents perspectives, identificant què és el procomú i com el podríem reforçar. Hi van participar acadèmics, persones provinents de moviments socials, culturals, tecnològics o del cooperativisme». És aquí on es comença a identificar i treballar l'economia col·laborativa procomú, que es basa, segons aquest activista holandès, en «un sistema de recursos col·lectius que es gestionen col·lectivament des de certes regles. És un recurs accessible, inclusiu i es basa en el coneixement

compartit. Un exemple: la moguda dels grups de consum, són en sí recursos comunals, gestionats col·lectivament, on el seu coneixement es comparteix fent que es repliquin les experiències».

3. EL GOVERN DE LA CIUTAT: REGULAR O FOMENTAR

Vilardell ho clava: «el que està passant a Barcelona és que hi ha un ajuntament que ha decidit regular al màxim tot el que és economia col·laborativa per evitar els elements negatius que genera en el territori. Hi ha un enfrontament molt clar en l'àmbit del turisme i en la mobilitat. Uber no està funcionant a Barcelona perquè l'ajuntament no el deixa. I Airbnb té moltes sobre la taula per llogar pisos il·legals. Bé comú davant de la idea de negoci. Perquè el model capitalista no té en compte el model ni l'estructura d'una ciutat. No entra al cap del Sr. Airbnb que, per llogar un pis, has de tenir llicències».

Un exemple del recolzament de l'ajuntament barceloní a allò procomú és la seva participació a BarCola, un grup creat el 2015 compost per l'ajuntament i entitats socials que treballen l'economia col·laborativa en clau procomú. Un altre exemple, La Comunicadora, un programa llançat per Barcelona Activa (braç executor de les polítiques públiques de l'ajuntament) que durant el darrer any ha ajudat a definir models de negoci de gent que vol treballar en la línia d'economia col·laborativa procomú. I per últim, citar les Jornades Procomuns. Iniciades el 2016, l'any passat es van centrar «en la recerca de plataformes amb models més o menys col·laboratius i més o menys procomuns. Es van investigar més de 300 plataformes, un repositori molt ric que està publicat i amb casos catalans. Va servir per reflexionar i co-crear polítiques públiques en aquest àmbit», explica Wouter, que hi va assistir. «A les jornades d'enguany, la diferència és que han estat més de reflexió».

A Procomuns 2017 ens trobem Álvaro Porro, des de l'1 de juliol nou comissari en Economia Cooperativa, Social i Solidària i Consum. Des de l'ajuntament «pensem que és un fenomen que està creixent i que ha arribat per quedar-se. Però és tot el mateix? Nosaltres pensem que no. El primer pas és entendre que és un ecosistema molt divers i on hi ha una part que té molt poc de model col·laboratiu, i l'hem de detectar, per poder tractar-la com qualsevol altre tipus de model empresarial. Estem pensant en un model *peer to peer*, entre iguals, o estem pensant en models de *business to consumer*? Com es governen les plataformes, ho fa la comunitat o un

CEO? És model obert o privatiu? Està orientat al benefici o no? No marquem diferències d'«això és bo o dolent», sinó que hem d'entendre les diferències i el seu impacte sobre l'interès general. Tenim una política doble: de repte i oportunitat. El repte és no caure en ambigüitats, en allò que genera impacte negatiu: competència deslleial, resta de drets laborals, impacte sobre el mercat d'habitatge, sobre el dret a la ciutat... Hem de ser determinats i no hem de perdre el pols. I l'oportunitat és tot allò que significa millora, hem de donar-hi suport i promocionar-ho: trobades, conferències, hem generat una línia de subvenció d'innovació digital social, estem generant un model de prova d'una moneda local amb formes d'intercanvi de manera col·laborativa...».

Porro parla sense embuts i amb noms propis: «en tema del lloguer turístic, per exemple, estem fent *web scraping* de la web d'Airbnb perquè no faciliten les dades i tenim un pla d'allotjament turístic que diu que el centre de la ciutat està totalment saturat d'aquesta activitat, pel que s'han limitat llicències turístiques en aquesta zona. El posicionament de l'ajuntament és molt clar: el centre de la ciutat no pot assumir més pisos de lloguer pel turisme. I no podem tenir un ajuntament que no pot planificar ni fer plans urbanístics perquè hi ha plataformes que es neguen. A més, estem parlant amb altres ciutats, perquè és un problema de moltes ciutats, d'Estats Units i europees, i Barcelona està liderant d'alguna manera el generar una coordinació entre ciutats».

4. BARCELONA ENFRONT DE LA POSICIÓ EUROPEA

Aquest mes de juny ha estat important perquè, entre d'altres coses, el Parlament Europeu ha publicat una resolució on es posiciona al respecte: reclama la protecció dels consumidors i respecte als drets laborals, les obligacions fiscals i la competència. Des de la Unió Europea demanen una estratègia comuna clara i equilibrada per una economia que asseguren, ja utilitzen un 17 % dels europeus. L'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat de Catalunya comparteixen força la resolució. Tot i que matisen, a través de Porro: «l'experiència de Barcelona és que l'impacte d'algunes plataformes en el lloguer turístic és una pujada de preus sobretot a les zones cèntriques i el desplaçament dels veïns dels barris. I això no està tan present com la protecció al consumidor o la protecció laboral. I per altra banda, dels efectes positius que s'atribueixen (sostenibilitat, inserció laboral) penso que són potencials, però no estan gens demostrats i en canvi sí veiem efectes

«rebotes», com turisme *low cost* i sobretot l'increment de l'ús del vehicle. Per exemple, a Nova York, l'efecte Uber ha fet créixer un 5 % de vehicles al centre de la ciutat, per tant no veiem que això reforci la mobilitat sostenible. I en sectors de baixa qualificació, baixa protecció, baixos ingressos... l'economia col·laborativa també pot consistir en una carrera per baixar els estàndards i fer encara més difícil viure d'aquesta activitat». Vilardell s'hi suma: «és el negoci el que modifica els hàbits. Hem deixat d'anar a la plaça, per anar al supermercat. Hem deixat d'usar el transport públic per agafar un cotxe. Però el consum, la mobilitat l'hem de decidir nosaltres. Ningú ha de venir i explicar com ens hem de moure. Organitzem-nos a nivell local i decidim col·lectivament com utilitzar i compartir vehicles, motos o bicicletes». Queda dit. Està a les vostres mans.