

## Consulta Pública Sobre Movilidad Urbana Compartida

Desde AEDIVE, queremos manifestar nuestra satisfacción por el hecho de que las autoridades de Competencia publiquen un documento que contemple la necesidad de regular de forma adecuada la Movilidad Urbana Compartida y anime a los ayuntamientos a estudiar la forma de implantarla y así mejorar la movilidad local sostenible. Es indiscutible que este complemento de los servicios de transporte público tiene un impacto muy positivo en muchos de los objetivos de las ciudades, como la disminución del uso de espacio público por parte de los vehículos particulares, el fomento de las ventajas de la movilidad multimodal, la mejora de la calidad del aire y la disminución de la huella de carbono del transporte de la ciudad entre otros.

El documento, sin duda, actuará de guía para los técnicos municipales, ayudándolos a diseñar las condiciones para que el servicio sea un éxito, redundando así en una mejora de los servicios que las ciudades prestan a sus ciudadanos.

AEDIVE es una asociación de empresas que pertenecen a todos los eslabones de la cadena de valor industrial, tecnológica y de servicios de la movilidad eléctrica. Tenemos un Grupo de Trabajo de Movilidad como Servicio en el que están representados operadores de todos los tipos de movilidad compartida, así como consultoras, certificadoras y servicios de infraestructura de carga urbana ([www.aedive.es/socios](http://www.aedive.es/socios)) Ha sido este grupo el que, mediante consenso, ha elaborado las sugerencias y comentarios al texto propuesto, que ya de origen es de calidad. A continuación, están las propuestas con la explicación correspondiente.

<b>Redacción original</b>
El fenómeno de la movilidad compartida, en sus distintas modalidades (motosharing, bikesharing, patinetes compartidos, etc.) está comportando fuertes cambios en la movilidad y gestión del espacio urbano de las ciudades...
<b>Redacción propuesta</b>
El fenómeno de la movilidad compartida, en sus distintas modalidades ( <b>carsharing</b> , motosharing, bikesharing, patinetes compartidos, etc.) está comportando fuertes cambios en la movilidad y gestión del espacio urbano de las ciudades
<b>Justificación</b>
Dado que se mencionan prácticamente todas las demás opciones de movilidad compartida, pensamos que es adecuado hacerlo también con el carsharing.

**Aceptada** **Redacción original**

Los potenciales beneficios para el interés general de las distintas modalidades de movilidad compartida son claros. Por un lado, en su gran mayoría son vehículos eléctricos que contribuyen a una movilidad más sostenible, disminuyendo la contaminación ambiental y acústica en la medida que permiten reducir el uso del vehículo privado, mayoritariamente de combustión y, por lo tanto, más contaminante y ruidoso.

Por otro lado, se favorece el derecho a la movilidad de aquellas personas que no disponen de vehículo privado. Finalmente, los vehículos de movilidad compartida, bien gestionados, deben permitir mejorar la eficiencia en el uso del dominio público en comparación con el vehículo privado. Sin embargo, la introducción de esta nueva tipología de transporte, que se ha visto favorecida por el desarrollo y la generalización de la tecnología, ha sido disruptiva y abrupta. Así, en algunas ciudades se han producido casos que han contribuido a la sobreocupación del espacio público.

**Redacción propuesta**

Los potenciales beneficios para el interés general de las distintas modalidades de movilidad compartida son claros. **Y aunque estos también presentan impactos, estos deben ser puestos en balanza con respecto a sus beneficios, y en todo caso, diferenciar entre los distintos modos de vehículo compartido (coches, motos, bicis, patinetes,...) ya que estos presentan beneficios e impactos diferenciados.** Por un lado, en su gran mayoría hablamos de flotas de vehículos eléctricos o "cero emisiones" según definición de la DGT, que contribuyen a una movilidad más sostenible, disminuyendo la contaminación ambiental (calidad de aire local y Cambio Climático) y acústica, en la medida que permiten reducir el uso del vehículo privado, mayoritariamente de combustión y, por lo tanto, más contaminante y ruidoso. **Además, garantiza la reducción de esas emisiones conforme el mix eléctrico progresa hacia 100% de energías renovables. Incluso, puede favorecerse en mayor medida exigiendo garantías que aseguren el origen renovable de la electricidad a los proveedores de servicios de movilidad compartida.**

**También puede potenciar la red de transporte público en un enfoque multimodal, fomentando su capilaridad (desplazamientos a las estaciones periféricas de la red). Y puede ser un complemento de la red de transporte público, permitiendo complementar el uso de esa red con desplazamientos cortos entre estaciones que no estén bien comunicadas entre sí.**

**Los vehículos compartidos, además, introducen la modalidad de "pago por uso" lo que a su vez constituye una limitación natural de su uso, y una sustitución de la movilidad en vehículos privado por una combinación de uso de transporte público y vehículo compartido, cuando realmente se necesita. Los vehículos compartidos son un catalizador de cambio de hábitos**

Por otro lado, se favorece el derecho a la movilidad de aquellas personas que no disponen de vehículo privado, **incluyendo a los que no pueden acceder a él por razones económicas.** Finalmente, los vehículos de movilidad compartida, bien gestionados, deben permitir mejorar la eficiencia en el uso del dominio público en comparación con el vehículo privado. **Por lo tanto, los vehículos compartidos permiten una gestión del espacio público de una forma más eficiente y sostenible que el vehículo privado, ya que el espacio que ocupan está al servicio de los ciudadanos en general y no de un ciudadano en particular.** Sin embargo, la introducción de esta nueva tipología de transporte, que se ha visto favorecida por el desarrollo y la generalización de la tecnología, ha sido disruptiva y abrupta en algunos casos. Así, en algunas ciudades se han producido casos que han contribuido a la sobreocupación del espacio público **por no contar con un marco regulatorio lo suficientemente transparente especialmente cuando se trata de elementos de micro-movilidad: motos, patinetes, bicicletas. (No es así en el caso de coches compartidos, ya que estos siempre ocupan el espacio de aparcamiento destinado previamente a los coches privados)**

### Justificación

Desarrollamos más las ventajas de la movilidad compartida en general y de sus diferentes opciones en particular, porque tienen características diferenciales según el tipo de vehículo. Introducimos algunas cualidades que no están de forma explícita en el texto y nos parecen importantes. Hacemos referencia a la falta de claridad de algunas regulaciones locales, lo que contribuye a un uso desordenado del espacio disponible – especialmente del destinado a peatones-

**Aceptada**

### Redacción original

Finalmente, el éxito de este tipo de movilidad ha conllevado por parte de los ayuntamientos la necesidad de desplegar infraestructuras dedicadas y diseñar mecanismos para el intercambio modal entre el transporte público y todos los sistemas de movilidad compartida

### Redacción propuesta

Finalmente, el éxito de este tipo de movilidad ha conllevado por parte de los ayuntamientos la necesidad de desplegar infraestructuras dedicadas y diseñar mecanismos para el intercambio modal entre el transporte público y todos los sistemas de movilidad compartida. **De cara a mejorar la competitividad del servicio de carsharing eléctrico, merece la pena estudiar la conveniencia de que se desarrolle o comparta una infraestructura de recarga pública que mejore los niveles de eficiencia de los operadores y reduzca el tráfico parásito generado al recoger los vehículos.**

### Justificación

La carga pública en la calle de coches compartidos, (así como los “docks” de baterías para motos y patinetes), se utilizan en otros países y podrían ser una solución acordada entre la autoridad local y los operadores en determinadas situaciones.

**Aceptada**

### Redacción original

Es desde esta perspectiva que...  
...para el establecimiento de una regulación procompetitiva de los servicios de movilidad compartida, aplicables en cualesquiera de sus modalidades (motosharing, bikesharing o sharing de patinetes).

**Redacción propuesta**

Es desde esta perspectiva que...

...para el establecimiento de una regulación procompetitiva de los servicios de movilidad compartida, aplicables en cualesquiera de sus modalidades (**carsharing**, motosharing, bikesharing o sharing de patinetes).

**Justificación**

Añadimos el carsharing

**Aceptada**

**Redacción original**

Además, la administración local podría determinar de forma virtual las zonas de aparcamiento de los vehículos de movilidad compartida para que los diferentes operadores las pudieran introducir en sus aplicaciones y obligar a los usuarios a cumplir con el aparcamiento en las zonas establecidas. Estas zonas podrían llegar a ser dinámicas en función de las necesidades de la administración en cada momento (por ejemplo, por existir diferencias del uso del espacio público entre días festivos y laborables). Asimismo, el uso de datos de ocupación en estas zonas debería permitir también a la administración redimensionar mejor la necesidad y volumen de las zonas de aparcamiento de estos vehículos y realizar las inversiones correspondientes.

**Redacción propuesta**

Además, la administración local podría determinar de forma virtual las zonas de aparcamiento de los vehículos de movilidad compartida para que los diferentes operadores las pudieran introducir en sus aplicaciones y obligar a los usuarios a cumplir con el aparcamiento en las zonas establecidas. ~~Estas zonas podrían llegar a ser dinámicas en función de las necesidades de la administración en cada momento (por ejemplo, por existir diferencias del uso del espacio público entre días festivos y laborables).~~ Asimismo, el uso de datos de ocupación en estas zonas debería permitir también a la administración redimensionar mejor la necesidad y volumen de las zonas de aparcamiento de estos vehículos y realizar las inversiones correspondientes.

**Justificación**

Aunque el "geofencing" es una posibilidad técnica real, es imposible para los ciudadanos revisar cada vez si el vehículo que cogieron ayer para un recorrido, estará hoy autorizado a hacerlo. Por experiencia de los operadores, que ya tienen bastantes problemas para que los usuarios apliquen las normas de utilización existentes e inmutables en las ciudades, (a pesar de todas las indicaciones que se les dan), las zonas variables son totalmente inviables en la práctica.

**Aceptada** **Redacción original**

A su vez, parecería también razonable...  
...la necesidad de establecer un numerus clausus de operadores o licencias en el sentido que esta medida puede no ser siempre necesaria.

**Redacción propuesta**

A su vez, parecería también razonable...  
...la necesidad de establecer un numerus clausus de operadores o licencias en el sentido que esta medida puede no ser siempre necesaria. **Es necesario volver a incidir que las diferentes modalidades de vehículos compartidos (carsharing, motosharing, bikesharing o sharing de patinetes), requieren, también, una visión diferenciada en su regulación, dadas las diferentes necesidades de ocupación de espacio y su tasa de sustitución de vehículos privados. Por ejemplo, los coches compartidos no provocan ninguna ocupación de espacio peatonal, ni se aparcen desordenadamente, sino que compiten con el vehículo privado y el aparcamiento destinado al mismo**

**Justificación**

Nuevamente insistimos en las características diferenciadas de los servicios de sharing.

**Aceptada** **Redacción original**

Por lo tanto, sería deseable, por un lado, una actuación de la administración pública con el fin de incrementar el espacio público apto para el uso del vehículo compartido y, por otro, una plataforma (o varias) de agregación de la oferta que facilitara al usuario final comparar diferentes ofertas y elegir la que le parezca más adecuada. Una plataforma de este tipo permitiría "socializar" o "compartir" los efectos de red entre los operadores adheridos a la misma y mejorar el servicio a sus usuarios. Estos tipos de agregadores ya existen en otros mercados. Pensamos, por ejemplo, en los buscadores de ofertas de seguros o en las plataformas agregadoras de la oferta inmobiliaria.

**Redacción propuesta**

Por lo tanto, sería deseable, por un lado, una actuación de la administración pública con el fin de incrementar el espacio público apto para el uso del vehículo compartido y, por otro, una plataforma (o varias) de agregación de la oferta que facilitara al usuario final comparar diferentes ofertas y elegir la que le parezca más adecuada. Una plataforma de este tipo permitiría "socializar" o "compartir" los efectos de red entre los

operadores adheridos a la misma y mejorar el servicio a sus usuarios. **La integración de los distintos operadores en agregadores debe estar encaminada a facilitar información y acceso a los servicios de manera agregada. No obstante, hay que preservar el derecho de los operadores a que la contratación final del servicio se haga a través de sus plataformas, ya que son los operadores los que hacen la inversión y prestan el servicio. Los agregadores, a menudo reclaman una comisión que no está justificada por la inversión necesaria en comparación con la de los operadores, y por ello, no se puede exigir a los operadores la integración profunda en estos agregadores, sino más bien una integración a través de "deep link" lo que es suficiente para proporcionar información agregada al ciudadano y que este pueda elegir. Estos tipos de agregadores ya existen en otros mercados. Pensamos, por ejemplo, en los buscadores de ofertas de seguros o en las plataformas agregadoras de la oferta inmobiliaria.**

### Justificación

Está explicado en el propio texto

**Aceptada**

### Redacción original

La limitación del espacio o dominio público disponible y la utilización intensiva del mismo es uno de los motivos que tradicionalmente ha justificado la limitación de autorizaciones (entendidas en sentido amplio como régimen de intervención administrativa) disponibles e incluso el número de operadores. Y es que la ausencia de regulación en algunas ciudades (no necesariamente en todas) puede desembocar en una situación de sobreocupación del espacio público disponible, pues se trata de una actividad en la que se combinan los relativamente bajos costes de entrada con la necesidad de los operadores de maximizar las eficiencias introducidas por los efectos de red

### Redacción propuesta

La limitación del espacio o dominio público disponible y la utilización intensiva del mismo es uno de los motivos que tradicionalmente ha justificado la limitación de autorizaciones (entendidas en sentido amplio como régimen de intervención administrativa) disponibles e incluso el número de operadores. Y es que la ausencia de regulación en algunas ciudades (no necesariamente en todas) puede desembocar, **en el caso de elementos de micro movilidad compartida (motosharing, bikesharing o sharing de patinetes)** en una situación de sobreocupación del espacio público disponible, pues se trata de una actividad en la que **en algunos casos se pueden combinar** relativamente bajos costes de entrada con la necesidad de los operadores de maximizar las eficiencias introducidas por los efectos de red. **Nunca es este el caso del carsharing, que no provoca sobreocupación, tiene costes de entrada muy altos y cuya rentabilidad supone un desafío para el operador. En este último caso la ausencia de regulación impide la prestación del servicio y sustrae al ciudadano y al municipio de sus beneficios**

### Justificación

De nuevo incluimos la diferenciación por servicio: el carsharing y, en menor medida el motosharing, no disfrutan de barreras de entrada bajas, sino todo lo contrario. Este es un hecho que se debe tener en cuenta cuando se regula sobre servicios compartidos. En particular el carsharing tiene barreras de entrada muy altas

y no provoca sobreocupación de espacio. Por último, si el servicio que se da es de alta calidad, tampoco los restantes tipos de micromovilidad tienen unas barreras tan bajas como se asume.

**Aceptada**

### Redacción original

Para evitar estos potenciales problemas, muchos ayuntamientos se han visto tentados a desarrollar regulaciones que limitan el número de operadores y/o el número de vehículos o licencias por operador, para así garantizar una determinada ocupación y ordenación del espacio público. Sin embargo, esta limitación no se ha operado de manera totalmente homogénea y, en un contexto como el europeo, podemos encontrarnos con diferentes aproximaciones. Desde una óptica de competencia, la limitación del ejercicio de la actividad en un mercado mediante un número limitado de operadores y/o licencias debería ser el último recurso ya que es el más restrictivo y perjudicial para el consumidor (precios más elevados y menor calidad e innovación).

### Redacción propuesta

Para evitar estos potenciales problemas, muchos ayuntamientos **bloquean o posponen la regulación o** se han visto tentados a desarrollar regulaciones que limitan el número de operadores y/o el número de vehículos o licencias por operador, para así garantizar una determinada ocupación y ordenación del espacio público. Sin embargo, esta limitación no se ha operado de manera totalmente homogénea y, en un contexto como el europeo, podemos encontrarnos con diferentes aproximaciones. Desde una óptica de competencia, la limitación del ejercicio de la actividad en un mercado mediante un número limitado de operadores y/o licencias debería ser el último recurso ya que es el más restrictivo y perjudicial para el consumidor (precios más elevados y menor calidad e innovación).

**Cosa distinta es la posibilidad (y conveniencia) de establecer requisitos para el ejercicio de la actividad, lo cual sí tiene lógica y amparo legal. Para ello, existen otros medios menos restrictivos para gestionar la ocupación del espacio público de forma eficiente y responsable, y más acordes con el principio de proporcionalidad, como la declaración responsable, que también permite llevar un control de la actividad por parte de la Administración.**

**Se da el caso también, de que, por debajo de determinado número de licencias, el servicio deja de tener sentido por la limitación extrema de los efectos de red.**

### Justificación

Hay ayuntamientos que no proponen una regulación, lo que redundaría en una ocupación desordenada de espacio.

Por otra parte, es indispensable que la autoridad local entienda que, por debajo de un determinado número de licencias, la operación se vuelve tan extremadamente deficitaria que en la práctica significa una prohibición del servicio.

Hay un consenso entre los operadores que son miembros de AEDIVE en cuanto a que es preferible elevar la exigencia de calidad del servicio y así conseguir un número de operadores reducido dispuesto a darla, que rebajar las barreras hasta el punto de que haya demasiados y el número de licencias por operador haga inviable el servicio. Por ejemplo, en el caso del carsharing, hay ciudades alemanas que entre los requerimientos de calidad del servicio exigen un número mínimo de vehículos.

**Aceptada**



## Redacción original

En este sentido, para gestionar el problema de la ocupación del dominio público existen, a priori, alternativas menos restrictivas de la actividad económica como pueden ser:

- Incrementar las zonas de aparcamiento de estos vehículos.
- Sancionar a los usuarios de los vehículos compartidos por no hacer un buen uso del espacio público.
- Diseñar una tasa de actividad o de uso del espacio público como la que ya se aplica en algunos casos.
- Primar la eficiencia en el uso del espacio público de los operadores (en este sentido, véase la recomendación anterior).

La idea fundamental es que tal limitación, a menudo aplicada por defecto, como solución general adaptable a todos los supuestos (a pesar que la realidad municipal sea muy diversa), no siempre se encuentra plenamente justificada en términos de regulación económica favorecedora de la competencia, por no respetar los principios de necesidad y proporcionalidad.

## Redacción propuesta

En este sentido, para gestionar el problema de la ocupación del dominio público existen, a priori, alternativas menos restrictivas de la actividad económica como pueden ser:

- **Permitir el estacionamiento de vehículos compartidos donde ya estacionan los privados (coches)**
- Incrementar las zonas de aparcamiento de estos vehículos **mejorando la capilaridad del sistema.**
- **Con una política razonable de aparcamientos para movilidad compartida, puede favorecer además una reducción del tráfico de agitación.**
- Sancionar a los usuarios de los vehículos compartidos por no hacer un buen uso del espacio público **en el caso de que la política de protección de datos lo permita.**
- ~~Diseñar una tasa de actividad o de uso del espacio público como la que ya se aplica en algunos casos.~~
- Primar la eficiencia en el uso del espacio público de los operadores (en este sentido, véase la recomendación anterior).
- **Valorar en las licitaciones la puesta a punto de tecnologías a bordo como sistemas ADAS, cámaras, etc. para validar el correcto aparcamiento de los VMP en acera/isla o base de estación fija reseñada.**
- **Como se ha mencionado anteriormente, cabe destacar a posibilidad de establecer requisitos de calidad para el ejercicio de la actividad**

La idea fundamental es que tal limitación, a menudo aplicada por defecto, como solución general adaptable a todos los supuestos (a pesar que la realidad municipal sea muy diversa), no siempre se encuentra plenamente justificada en términos de regulación económica favorecedora de la competencia, por no respetar los principios de necesidad y proporcionalidad.

## Justificación

No en todos los casos, la Ley de Protección de datos permite transmitir la sanción al usuario.

La tasa de ocupación se puede tener en cuenta como mera medida recaudatoria. En general no contribuye a mejorar la calidad del servicio ni la competitividad.

La tecnología permite hoy - por ejemplo- que una cámara incorporada en un patinete combinada con visión e inteligencia artificiales, detecten que el usuario está circulando por la acera.

Como se ha indicado antes, la opinión general de los socios de AEDIVE vinculados con estos servicios es que la mejor forma de ordenar el uso del espacio es incrementar los requerimientos de calidad manteniendo un precio razonable para el usuario. Esto elimina operadores de bajo nivel que, a fin de cuentas, decepcionan al ciudadano y generan problemas de control por parte de la autoridad local. De esta forma se optimiza el



servicio y no se generan situaciones indeseables de ocupación de espacio, falta de seguridad y quejas de usuarios y no usuarios.

**Aceptada**

### Redacción original

En este sentido, como autoridad de competencia, reiteramos ...  
...y la potencial liberación del espacio público en este caso.

### Redacción propuesta

En este sentido, como autoridad de competencia, reiteramos ...  
...y la potencial liberación del espacio público en este caso. **Aún más importante es tener en cuenta el cambio de hábitos que estos servicios facilitan (debido al modelo "pago por uso") desde una utilización masiva de vehículo privado, en el que se hace una inversión inicial que, por tanto, "hay que amortizar a través de su uso" hacia un modelo de uso combinado de transporte público más servicios de movilidad compartida, allí donde se necesiten o presenten una ventaja.**

### Justificación

El cambio de hábitos al modelo "pago por uso" es una realidad. En este caso, favorece sustituir la propiedad del vehículo privado por un transporte más racional, multimodal y con mayor aprovechamiento del transporte público

**Aceptada**

### Redacción original

Para finalizar, hacer una breve mención a la posibilidad de recurrir a las llamadas pruebas piloto o sandboxes regulatorios. Esta herramienta podría resultar de gran utilidad para las administraciones locales, puesto que les permitiría, con carácter previo a la adopción de una regulación definitiva, analizar sobre el terreno las necesidades de movilidad compartida, la capacidad real de su espacio público o los mecanismos regulatorios más idóneos en su contexto particular y, de este modo, diseñar los mecanismos de colaboración público-privada (compartición de datos, etc.) más idóneos. A partir de esta experiencia muy probablemente la regulación definitivamente adoptada ganaría en eficiencia y efectividad.

### Redacción propuesta

Para finalizar, hacer una breve mención a la posibilidad de recurrir a las llamadas pruebas piloto o sandboxes regulatorios. Esta herramienta podría resultar de gran utilidad para las administraciones locales, puesto que

les permitiría, con carácter previo a la adopción de una regulación definitiva, analizar sobre el terreno las necesidades de movilidad compartida, la capacidad real de su espacio público o los mecanismos regulatorios más idóneos en su contexto particular y, de este modo, diseñar los mecanismos de colaboración público-privada (compartición de datos, etc.) más idóneos. A partir de esta experiencia muy probablemente la regulación definitivamente adoptada ganaría en eficiencia y efectividad. **Es importante que la prueba de piloto obedezca a criterios de transparencia en relación con la participación de más de un operador. La modalidad de piloto o sandbox acarrea desventajas de índole económica a los operadores privados dada la dimensión reducida de la flota que suele plantearse en el inicio del piloto, por lo que es fundamental no limitar estas pruebas excesivamente en el tiempo (incluir duración mínima de un año) y que puedan ser flexibilizados los criterios con relación a la limitación de la flota inicial, para adecuar el servicio a la demanda que se vaya generando en el período. Estas condiciones deben ser recogidas en los pliegos correspondientes al piloto para cada modalidad de vehículo compartido.**

### Justificación

La transparencia en el piloto es esencial para ajustar unas reglas de juego claras e indiscutibles para operadores y entidad local. Por otra parte, para garantizar su calidad, no debería ser excesivamente onerosa para el operador que la realiza.

**Aceptada**

### Redacción original

"En cualquier caso, si del análisis efectuado se concluye que debe optarse por un sistema cerrado de licencias y operadores es necesario que este sistema maximice la concurrencia. En otras palabras, es necesario que tanto el procedimiento de selección como las concretas condiciones que se establezcan tengan el menor impacto posible en el nivel de competencia. En estos supuestos de limitación de operadores y/o de licencias en base a la normativa reguladora del dominio público (el fundamento legal usado por la mayoría de ayuntamientos que han optado por regular la movilidad compartida en sus respectivos municipios), la asignación de las licencias o selección de operadores se efectúa mediante concurso o, en algunos supuestos, sorteo. Desde una óptica de competencia, cabe destacar que el concurso es preferible al sorteo pues permite capturar, al menos, los beneficios de la llamada competencia por el mercado. Por ello, deberán establecerse criterios objetivos y transparentes que permitan la selección de aquellas ofertas más competitivas. Asimismo, desde una perspectiva de competencia, es imprescindible:

→ Limitar al máximo el periodo de validez de estas licencias para garantizar que de forma periódica y recurrente se produzca dicha competencia por el mercado. En este sentido, los bajos costes a la entrada en el mercado deberían facilitar el establecimiento de plazos de tiempo relativamente cortos.

→ Que las licencias no sean transferibles para evitar la creación de rentas monopolísticas o regulatorias.

→ Que se establezcan obligaciones a los operadores que faciliten la transición de los usuarios de los operadores que salgan del mercado a los nuevos que entren. Por ejemplo, facilitando la portabilidad de los datos de los usuarios siempre previa validación de los mismos y de conformidad con la normativa de protección de datos (como hemos mencionado en la primera recomendación, la creación de un data space puede ayudar a ello)."

### Redacción propuesta

En cualquier caso, si del análisis efectuado se concluye que debe optarse por un sistema cerrado de licencias y operadores es necesario que este sistema maximice la concurrencia. En otras palabras, es necesario que tanto el procedimiento de selección como las concretas condiciones que se establezcan tengan el menor impacto

posible en el nivel de competencia **sin menoscabar la calidad del servicio de movilidad ofrecido a los usuarios**. En estos supuestos de limitación de operadores y/o de licencias en base a la normativa reguladora del dominio público (el fundamento legal usado por la mayoría de los ayuntamientos que han optado por regular la movilidad compartida en sus respectivos municipios), la asignación de las licencias o selección de operadores se efectúa mediante concurso **por concurrencia competitiva en el caso de desempate por criterios que mejoren la calidad del servicio al ciudadano**. ~~algunos supuestos, sorteo~~. Desde una óptica de competencia, cabe destacar que el concurso ~~es preferible al sorteo~~ pues permite capturar, al menos, los beneficios de la llamada competencia por el mercado. Por ello, deberán establecerse criterios objetivos y transparentes que permitan la selección de aquellas ofertas más competitivas en **la relación de precio-calidad de servicio**.

Asimismo, desde una perspectiva de competencia, es imprescindible:

→ Limitar al máximo el periodo de validez de estas licencias, **permitiendo la intermodalidad con el transporte público (integración en la MaaS municipal), el manejo de datos por parte de las Entidades Locales y la rentabilidad mínima del servicio por parte de un operador**, para garantizar que de forma periódica y recurrente se produzca dicha competencia por el mercado. ~~En este sentido, los bajos costes a la entrada en el mercado deberían facilitar el establecimiento de plazos de tiempo relativamente cortos.~~ **Es necesario tener muy en cuenta que los costes de entrada al mercado no son necesariamente bajos (de hecho siempre muy altos en el caso del carsharing)**

→ Que las licencias no sean transferibles para evitar la creación de rentas monopolísticas o regulatorias.

→ Que se establezcan **en los pliegos las casuísticas para no dejar desierto un servicio de movilidad por la baja de un operador ya sea porque se le retire la licencia por incumplimiento del pliego, o se expire la licencia, y en especial habilitar fórmulas para no perjudicar a los nuevos adjudicatarios que no cuenten con bases de datos de usuarios para competir de manera igualitaria**. ~~obligaciones a los operadores que faciliten la transición de los usuarios de los operadores que salgan del mercado a los nuevos que entren. Por ejemplo, facilitando la portabilidad de los datos de los usuarios siempre previa validación de los mismos y de conformidad con la normativa de protección de datos (como hemos mencionado en la primera recomendación, la creación de un data space puede ayudar a ello).~~

## Justificación

Pensamos que en un documento de recomendaciones a las Entidades Locales no debe aparecer el sorteo como alternativa. Ni siquiera, aunque se mencione como opción menos recomendable. La prioridad es el mejor servicio a los ciudadanos y la relación calidad de servicio-precio debe condicionar la elección. Nunca la suerte.

Por otra parte, es necesario que, a lo largo de la validez el operador tenga tiempo de recuperar los costes iniciales de puesta en marcha. Para ello hay que analizar cuidadosamente la duración de la licencia, porque aunque en el documento propuesto se asume que los costes de entrada son bajos, hay casos como el car sharing que son siempre muy altos. Además, en los demás casos, los costes de puesta en marcha aumentan a medida que se mejora la calidad de servicio y es necesario un tiempo para su recuperación. La prioridad debe ser siempre dar el mejor servicio posible al mejor precio posible y esto requiere un tiempo de explotación.

La transferencia de datos de usuarios entre operadores consecutivos linda peligrosamente con la protección de datos y los usos del mercado libre, ya que una empresa es dueña de su base de datos de clientes y no parece posible que se la pase al que puede ser su competidor en la siguiente licitación.

No obstante, sí pueden articularse medidas para compensar a los nuevos operadores adjudicatarios y que estos estén en condiciones de competir con los establecidos

**Aceptada**

**Redacción original**

Finalmente, las distintas modalidades de vehículos de movilidad compartida...  
...mismas normas de uso y circulación que las bicicletas.

**Redacción propuesta**

Finalmente, las distintas modalidades de vehículos de movilidad compartida...  
...mismas normas de uso y circulación que las bicicletas. **Tampoco hay motivo razonable para posponer o dejar de regular la actividad de carsharing, lo que impide, en última instancia la prestación de dichos servicios en el municipio y sustrae de sus beneficios al ciudadano, y de su derecho a competir a los operadores.**

**Justificación**

Una vez más ha faltado la mención expresa del carsharing, que proponemos incluir

**Aceptada**

**Redacción original****Redacción propuesta****Justificación**

**Aceptada**