

**RESPUESTA PARA LA
CONSULTA PÚBLICA SOBRE
MOVILIDAD URBANA COMPARTIDA
DE LA CNMC**

Ante [esta consulta pública](#) y habiendo examinado el documento de trabajo “[Recomendaciones para la regulación de la actividad de vehículo compartido desde una óptica de competencia](#)” que la Autoridad Catalana de Competencia (ACCO) ha elaborado al respecto, CONFEBUS quiera hacer las siguientes consideraciones:

1. **¿Movilidad urbana compartida o micro-movilidad?** El documento de trabajo de ACCO se centra en indicar una serie de recomendaciones para regular servicios de movilidad urbana compartida. Sin embargo, de su contenido se desprende que realmente lo que pretende abordar es la regulación de los llamados servicios de micro-movilidad compartida (motosharing, bikesharing, patinetes compartidos, etc). Parece importante aclararlo puesto que todo el transporte público y en concreto el autobús, no dejan de ser modalidades tradicionales de movilidad colectiva y compartida para trasladar de forma eficaz a muchas personas y sin sobreocupar el espacio público. Tampoco aborda otras formas de movilidad a la demanda que también pueden compartirse por los usuarios. Según estudios en Estados Unidos¹, las mejores prácticas de micro-movilidad no superan los cuatro desplazamientos en una hora, lo que teniendo en cuenta el número máximo de personas que pueden utilizar ese mismo vehículo a la vez sería un mal rendimiento de un servicio de autobús si se extrapola a este modo.
2. **La gobernanza es clave para la colaboración público-privada en el uso de la tecnología y los datos.** En el documento de trabajo de ACCO se apuesta claramente por promover la colaboración público-privada en el uso de la tecnología y los datos de los servicios de movilidad urbana compartida. No obstante, es necesario buscar una gobernanza adecuada y un marco normativo que permita actuar de forma objetiva, transparente y no discriminatoria para permitir a las empresas de transporte aprovechar el potencial de recogida y uso de datos que, una vez analizados, permitan ofertar servicios más adecuados a las necesidades de los viajeros, al tiempo que habilite el estudio de las tendencias dentro del sector.
3. **Mismos servicios, mismas reglas.** El documento de trabajo de ACCO reconoce en su introducción que intenta abordar los retos regulatorios de nuevas actividades de movilidad surgidas de la llamada ‘economía

¹ ENO Center for Transportation, [UpRouted: Exploring Microtransit in the United States](#) (2018)

digital'. El sector del transporte se enfrenta a una nueva realidad, especialmente marcada por la evolución tecnológica y por la aparición de competidores que, hasta el momento, nunca lo habían sido. Por ello, esta es también una buena oportunidad para abordar problemas derivados de esa economía digital en el transporte, fijando unas condiciones y límites, definiendo sus características, contorno, así como las obligaciones a las que quedarían sujetos los agentes prestadores. Con ello se crearía un marco normativo justo y equitativo en el que todos los actores -ya sean públicos o privados- que operan trasladando a las personas, actuasen bajo los mismos derechos, obligaciones, garantías y oportunidades. Con ello también se deberían considerar cambios regulatorios para permitir que las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros por carretera -que habilitan para la realización de transporte público en vehículos de más de nueve plazas incluido el conductor- puedan cubrir vehículos inferiores para atender rutas o servicios con reducido número de viajeros a transportar (por ejemplo, en zonas rurales).

4. **El papel de las autoridades en la organización de servicios.** El documento de trabajo de ACCO apuesta claramente por maximizar la concurrencia en las situaciones de limitación de operadores, pero no se debe obviar que la introducción de una competencia regulada entre operadores privados también permite conseguir servicios de transporte más atractivos, innovadores y baratos. Siguiendo el ejemplo del artículo 41 de la Ley de orientación de la Movilidad de Francia ([Ley nº 2019-1428](#)), la regulación de los servicios de micro-movilidad urbana compartida permite que las autoridades competentes decidan si apuestan por la competencia regulada o competencia por el mercado y realizan un control de la oferta de acuerdo con sus propios criterios (sociales, ambientales, etc.), para evitar una excesiva y descontrolada proliferación de servicios y ocupación del espacio público. En base al principio de subsidiariedad (que también debe ser tenido en cuenta para regular o intervenir administrativamente), las autoridades municipales deben tener esa amplia capacidad de discreción para intervenir en la organización de servicios de transporte que sean lo más cercanos posible a las necesidades y preferencias de los usuarios que pueden resultar de las diferentes situaciones geográficas, sociales y culturales y para asegurar también un alto nivel de calidad, seguridad y accesibilidad económica, igualdad de trato y la promoción del acceso universal y de los derechos de los usuarios.
5. **Respetar el principio de neutralidad competitiva cuando la Administración decida participar en el mercado mediante una iniciativa económica.** El documento de trabajo de ACCO incide bastante en este aspecto y es algo que se comparte. En todo caso, esa capacidad de auto-prestación debe estar sujeta a un marco reglamentario estricto con el fin de garantizar la equidad en las condiciones de competencia y en las reglas del juego. Además, no hay que olvidar que el derecho de la UE

ha matizado que los encargos en materia de transporte por parte de las Administraciones a medios propios o a un operador interno no pueden perseguir una vocación de mercado ni comprometer su actividad esencial².

6. **El transporte público es la columna vertebral de la movilidad sostenible.** Las recomendaciones de ACCO apuestan por que todas las modalidades de vehículos de movilidad compartida se vean como complementarios y su regulación se haga desde una perspectiva intermodal y se contemple su integración con la red de transporte público. Existen estudios que afirman que [los servicios de micro-movilidad impulsan el uso del transporte público en las ciudades](#) y es importante que la regulación que se haga vaya enfocada en este sentido puesto que los servicios de transporte público son la columna vertebral de la movilidad sostenible y son necesarios para el acceso de las personas a los servicios públicos esenciales y de proximidad, así como para cubrir necesidades de la vida cotidiana. La experiencia internacional nos ofrece lecciones a aprender cuando alguna ciudad ha decidido recurrir a empresas de micro-movilidad a la demanda en vez de apostar por el transporte público para solucionar sus problemas de movilidad³.

Madrid, a 12 de noviembre de 2021

² Sentencia del Tribunal de Justicia de la UE, Asunto C-458/03, Parking Brixen GmbH contra Gemeinde Brixen y Stadtwerke Brixen AG.

³ <https://www.citylab.com/transportation/2019/04/innisfil-transit-ride-hailing-bus-public-transportation-uber/588154/>