



**INFORME DEL GRUP DE TREBALL DE TRANSPORT I MOBILITAT.
COMISSIÓ INTERDEPARTAMENTAL PER AL DESENVOLUPAMENT
DE L'ECONOMIA COL·LABORATIVA.**

30 de març de 2017



ÍNDEX

1. INTRODUCCIÓ

2. MARC JURÍDIC DEL TRANSPORT I LA MOBILITAT

3. BENCHMARKINGS REALITZATS/ESTUDIATS

4. TAULA SECTORIAL DE TRANSPORT I MOBILITAT

5. APORTACIONS ESPECÍFIQUES D'INTEGRANTS DEL GRUP DE TREBALL

6. CONCLUSIONS I RECOMANACIONS

ANNEX I. BENCHMARKINGS REALITZATS/ESTUDIATS

ANNEX II. ALTRES APORTACIONS TAULA SECTORIAL

ANNEX III. APORTACIONS ESPECÍFIQUES D'INTEGRANTS DEL GRUP DE TREBALL

1 - Crida per al desenvolupament de projectes pilot de mobilitat col·laborativa, sostenible i intel·ligent a Catalunya.

2 - Anàlisi sobre les problemàtiques relatives a l'economia col·laborativa i la mobilitat i plantejament de propostes de solució.



1. INTRODUCCIÓ

1.1 L'Acord de Govern de 5 d'abril de 2016

La Comissió d'Estudi de les Polítiques Públiques en Matèria d'Economia Col·laborativa del Parlament de Catalunya va aprovar en data 21 de juliol de 2015 un informe que conté unes recomanacions de caràcter general al Govern, i d'altres de caràcter sectorial, i en concret la que es reproduïx a continuació:

“En l'àmbit del transport, portar a terme una revisió de la normativa de la competència de la Generalitat per a facilitar l'ús del cotxe multiusuari (carsharing), establint els límits amb altres activitats de transport regulat i diferenciant l'ús de recursos ociosos de vehicles particulars en el marc d'un trasllat propi i ja previst (que cal promoure i facilitar) de la prestació d'una activitat de transport de viatgers a canvi d'un preu amb vocació de professionalitat (que requereix tenir la corresponent llicència de taxi o de lloguer de vehicles amb conductor).”

En el marc de les conclusions d'aquest informe del Parlament de Catalunya, s'adopta l'ACORD GOV/44/2016, de 5 d'abril de 2016, per al desenvolupament de l'economia col·laborativa a Catalunya i de creació de la Comissió Interdepartamental de l'Economia Col·laborativa.

En síntesi, i, entre d'altres, el Govern acorda:

a) Encomanar als departaments que proposen l'Acord de Govern (Empresa i Coneixement, Vicepresidència i Economia i Hisenda, i Territori i Sostenibilitat) la identificació i l'impuls a la revisió de la normativa sectorial en tots els àmbits i, en especial, en matèria d'allotjaments turístics i de mobilitat, en l'actualitat els més afectats, i proposar les modificacions oportunes per adaptar-la al nou entorn. Especialment caldrà establir els criteris que defineixen les activitats d'economia col·laborativa i, per tant, quan un servei no és empresarial.

b) Crear la Comissió Interdepartamental de l'Economia Col·laborativa, adscrita al Departament d'Empresa i Coneixement, que té com a objectiu principal l'impuls i el seguiment de les actuacions que es deriven del propi Acord.

La Comissió Interdepartamental de l'Economia Col·laborativa té la composició, de caràcter permanent, següent:

a) Tres representants del Departament d'Empresa i Coneixement, designats pel seu titular, que també designarà, d'entre ells, qui exercirà la presidència.

b) Tres representants del Departament de la Vicepresidència i d'Economia i Hisenda, designats pel seu titular, que també designarà, d'entre ells, qui exercirà la secretaria.

c) Dos representants del Departament de Treball, Afers Socials i Famílies, designats pel seu titular.



- d) Dos representants del Departament de Territori i Sostenibilitat, designats pel seu titular.
- e) Dos representants del Departament de Governació, Administracions Públiques i Habitatge, un dels quals en representació del Consorci Administració Oberta de Catalunya, designats pel seu titular.
- f) Un representant del Departament de la Presidència, designat pel seu titular.

Pel que fa les seves funcions són les següents:

- a) Donar suport al desenvolupament de les mesures aprovades en l'Acord de Govern i vetllar per la seva aplicació correcta.
- b) Fixar els principis generals que permetran definir les activitats que s'inclouen en el marc de l'economia col·laborativa.
- c) Convocar taules sectorials on participaran els agents de l'economia col·laborativa i els representants de les empreses tradicionals.
- d) Amb caràcter general, assessorar l'acció del Govern per donar resposta a la situació actual i a les tendències de futur de manera coherent amb la lògica del paradigma tecnològic, econòmic i organitzatiu emergent.

1.2 El Grup de Treball de Transport i Mobilitat

La Comissió Interdepartamental de l'Economia Col·laborativa, en la seva primera reunió de 22 de juny de 2016, defineix un total de sis objectius entre els que es troba el de la revisió de la normativa sectorial, la de transports i mobilitat en el cas que ens ocupa.

En concret, l'objectiu fixat és el de detectar les àrees de confluència entre les activitats de l'economia col·laborativa (ciudadà agent productor) i les activitats empresarials regulades en la normativa sectorial vigent, en concret en l'àmbit del transport i la mobilitat, amb la finalitat de proposar modificacions legislatives que donin cabuda a aquesta nova realitat en línia amb les recomanacions de la Comissió Europea.

D'acord amb aquest objectiu les tasques que corresponen al Grup de Treball de Transport i Mobilitat són les següents:

- a) Identificació de la normativa sectorial afectada tenint en compte la caracterització de l'economia col·laborativa establerta a l'Objectiu 1.
- b) Dinàmiques de treball amb les taules sectorials formades tant per les empreses tradicionals com pels operadors amb nous models de negoci amb l'objectiu



d'identificar les àrees de confluència entre les activitats empresarials i les activitats del ciutadà agent productor.

c) Benchmark internacional amb un doble objectiu:

(1) identificació de recomanacions de modificació normativa provinents de l'àmbit institucional (especialment Comissió Europea).

(2) identificació de *best practices* en l'àmbit de la regulació de l'economia col·laborativa portades a terme per altres Estats membres de la UE.

Les activitats del grup de treball, tot i considerar inicialment incloses en el seu àmbit d'altres vessants, s'han centrat en les activitats de transport i mobilitat de persones, com es pot comprovar al llarg d'aquest document.

Això no obstant cal assenyalar que el transport de mercaderies i el lloguer de vehicles sense conductor també són activitats en les que fórmules d'economia compartida o col·laborativa poden incidir.

D'una banda, pel que fa el lloguer de vehicles sense conductor, l'ús compartit de vehicles que pertanyen a persones particulars és una altra de les modalitats que en sentit ampli poden incloure's en l'àmbit de treball de la Comissió.

Des d'un punt de vista sectorial, el lloguer de vehicles sense conductor és una activitat professional amb una importància molt destacada, vinculada al turisme i a determinades activitats empresarials. També el lloguer de vehicles en flotes especialitzades destinades a la prestació de serveis de transport és un factor important del volum total de negoci, especialment pel que fa el segment de vehicles lleugers. En el cas dels vehicles pesants, a Espanya encara predomina la propietat o el leasing pel que fa la disposició dels vehicles mentre que en altre països del nostre entorn –amb unitats empresarials més dimensionades-, les flotes de transports es gestionen en moltes ocasions de forma externalitzada.

El lloguer de vehicles és una activitat que ha anat obrint-se a un major grau de liberalització, des de la regulació inicial continguda a la Llei d'ordenació dels Transports Terrestres de 1987, que imposava un seguit de requeriments basats en la dimensió mínima, la capacitat econòmica i d'altres condicions, ja que conceptuava aquesta activitat com auxiliar i complementaria del transport. Actualment es tracta d'una activitat no subjecta a autorització prèvia, ja que l'aplicació de la Directiva Europea de serveis i la reforma legislativa que va propiciar, en va modificar el règim jurídic, que en aquests moments i d'acord amb l'art. 133 de la Llei estatal d'Ordenació dels Transports terrestres es centra en l'exigència dels requeriments generats per les normatives respectives en matèries diverses: fiscal, social, laboral i de seguretat ciutadana:



“Artículo 133

1. La actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor podrá ser realizada libremente por todas aquellas empresas que cumplan las obligaciones que, por razones de índole fiscal, social y laboral o de seguridad ciudadana o vial, les vengan impuestas por la legislación reguladora de tales materias.

2. Fuera de los supuestos de colaboración previstos en esta ley, los titulares de autorizaciones de transporte únicamente podrán desarrollar su actividad mediante vehículos cedidos o arrendados por otros, cuando dichos vehículos se encuentren exclusivamente dedicados al arrendamiento sin conductor por su titular, que deberá ser una empresa profesionalmente dedicada a esta actividad.”

Per tant, l'activitat professional de lloguer de vehicles amb conductor exigeix el compliment de determinats requeriments, que en el cas de la mateixa activitat duta a terme entre particulars no reclama en aquests moments, segons les nostres informacions, les mateixes obligacions.

Pot resultar contradictori que aquesta exigència de mesures –especialment les relacionades amb la seguretat– en el cas de les empreses que lloguen vehicles, no sigui tinguda en compte quan el lloguer el fan persones particulars a terceres persones indeterminades en un àmbit purament comercial, i a canvi d'una retribució.

És d'acord amb aquesta consideració que cal postular una atenció a les condicions en les que –mes enllà de la competència econòmica entre operadors que desenvolupen la seva activitat– duen a terme la seva activitat els arrendadors de vehicles i/o les plataformes tecnològiques que els serveixen de suport.

Cal exigir en tots els casos que els operadors compleixin les condicions estipulades en peu d'igualtat i que sigui quina sigui la forma de desenvolupar l'activitat (professional o col·laborativa) es compleixin les mateixes condicions, o si més no equivalents a les que en els diferents àmbits assenyalats reclamen les normes sectorials, especialment en tot allò relacionat amb la seguretat, tant en el concepte de seguretat de la circulació com de seguretat pública.

Pel que fa al transport de mercaderies cal dir que les activitats professionals, si bé no es troben tan subjectes a intervenció pública com és el cas del transport de persones, requereixen per al seu exercici el compliment d'un seguit de condicions relacionades amb la capacitat econòmica, competència professional i fins i tot solvència i honorabilitat professionals.

En funció de la tipologia de vehicle i derivat de condicions comunes en l'àmbit de la Unió Europea, les empreses es troben subjectes a reglamentacions que limiten el temps de conducció de les tripulacions i imposen condicions específiques per al seu descans.

En l'àmbit del transport de mercaderies realitzat en vehicles de menys de 3,5 tones d'MMA, o vehicles lleugers, és en el que pot desenvolupar-se amb més recurrència activitats de particulars destinades a la distribució de productes.



Fins i tot les persones que volen realitzar una activitat d'intermediació en el transport de mercaderies, sigui quina sigui la capacitat dels vehicles emprats, afronten la necessitat de disposar d'un títol habilitant, en la modalitat d'autorització en condicions similars a les del transport *stricto sensu*. Aquest títol habilitant reclama també l'acreditació de diferents condicions relatives a la capacitat econòmica, la competència i la solvència professionals.

A aquets respecte es constata que existeixen empreses que han desenvolupat models de negoci orientat al transport i la distribució, sobretot en entorns urbans i metropolitans, que s'inspiren o posen en pràctica accions anàlogues a les que es configuren com a economia col·laborativa.

El grup de treball està format per les persones següents:

Sr. Josep M^a Fortuny, Subdirector General d'Ordenació del Transport i Desenvolupament Sectorial de la Direcció General de Transports i Mobilitat (TES).

Sr. Lluís Angosto, Responsable d'Estudi i Anàlisi Jurídica de la Direcció General de Transports i Mobilitat (TES).

Sra. Paula Ortí, Cap de l'Àrea de Millora de la Regulació de la Direcció General de Coordinació Interdepartamental (PRE).

Sra. Ester Diéguez, Responsable d'Anàlisi de Projectes Normatius de l'Àrea de Millora de la Regulació de la Direcció General de Coordinació Interdepartamental (PRE).

Sra. Mariona Gibert, Responsable de Qualificació Ambiental de la Mobilitat de la Direcció General de Qualitat Ambiental (TES)

Sra. M^a José Sarrias, Cap del Servei de Qualificació Ambiental de la Direcció General de Qualitat Ambiental (TES).

Sr. Sergi Barbens, Responsable de Programació de la Direcció General d'Indústria (EMC).

Sr. Sergi Martínez-Abarca, Cap del Servei de Gestió del Transport de l'ATM.

Sra. Anna Merino, Responsable de regulació de mercats i competència de la Direcció General de Promoció Econòmica, Competència i Regulació (VEH).

Sr. Oscar Aguilera, Tècnic de l'Àrea de regulació de mercats i competència de la Direcció General de Promoció Econòmica, Competència i Regulació (VEH).

Sra. Gemma Domenech, Assessora de la Secretaria d'Empresa i Competitivitat (EMC).



Les reunions realitzades pel Grup de Treball són les que a continuació exposem:

- 1a. Reunió: 30 de setembre de 2016
- 2a. Reunió: 18 d'octubre de 2016
- 3a. Reunió: 9 de novembre de 2016
- 4a. Reunió: 13 de desembre de 2016
- 5a. Reunió: 17 de gener de 2017



2 – MARC JURÍDIC DEL TRANSPORT I LA MOBILITAT

2.1 El marc estatutari

L'article 169 de l'Estatut d'Autonomia determina que correspon a la Generalitat la competència exclusiva sobre els transports terrestres de viatgers i mercaderies per carretera, ferrocarril i cable que transcorrin íntegrament dins el territori de Catalunya, amb independència de la titularitat de la infraestructura.

Aquesta competència inclou en tot cas:

- a) La regulació, la planificació, la gestió, la coordinació i la inspecció dels serveis i les activitats.
- b) La regulació de la intervenció administrativa per a l'exercici de les activitats de transport.
- c) La regulació del transport urbà i dels serveis de transport discrecional de viatgers en vehicles de turisme.
- d) La regulació específica del transport turístic, escolar o de menors, sanitari, funerari, de mercaderies perilloses o peribles i d'altres que requereixin un règim específic, respectant les competències estatals sobre seguretat pública.
- e) La regulació d'un sistema de mediació en matèria de transports.
- f) La potestat tarifària sobre transports terrestres.

2.2 El marc normatiu

En desenvolupament d'aquest règim competencial la Generalitat de Catalunya s'ha dotat d'un marc jurídic en matèria de transport i mobilitat que abasta, des dels aspectes més transversals de la mobilitat i el finançament del transport públic, fins a la regulació sectorial de les diferents modalitats de transport.

A continuació, i en compliment del mandat d'identificació de la normativa de transports i mobilitat que entra dins l'àmbit de la Comissió Interdepartamental d'Economia Col·laborativa enumeren aquestes normes, amb especial referència als continguts que tenen incidència sobre els aspectes objecte d'aquest informe.

2.2.1 – La llei de mobilitat

Sense dubte la norma que abasta de forma més transversal les matèries que ens ocupen és la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, que assenyala, ja en el seu



preàmbul, que la llibertat de moviment de persones i béns és un dels fonaments en què es basa la creació de la Unió Europea i l'exercici d'aquest dret és un dels principals elements que dona sentit a la creació d'aquest àmbit comú d'intercanvi.

I continua afegint, ja l'any 2003, que l'esclat de la mobilitat, si no és objecte d'una planificació acurada, amb visió tant global com local, i si no gaudeix del consens dels diferents agents que hi participen, pot esdevenir un factor amb efectes negatius en diversos àmbits. L'impacte sobre el medi natural produït per les emissions dels vehicles, la contaminació acústica als nuclis urbans, l'ocupació indiscriminada del territori i dels espais ciutadans, o l'impacte d'infraestructures obsoletes poden afectar el benestar dels ciutadans. Tampoc no s'han d'oblidar la relació de la mobilitat amb el canvi climàtic ni l'impacte indirecte sobre el territori de les decisions relatives a les infraestructures de mobilitat.

A aquest respecte l'article 1 de la llei en defineix el seu objecte en aquests termes:

“Establir els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies dirigida a la sostenibilitat i la seguretat, i determinar els instruments necessaris perquè la societat catalana aconsegueixi els dits objectius i per garantir a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles”.

Quant al seu àmbit d'aplicació abasta a la mobilitat que s'efectua amb els sistemes de transport terrestre, en qualsevol dels seus mitjans, en l'àmbit territorial de Catalunya.

D'especial rellevància són els principis inspiradors de la llei, recollits a l'article 2, i dels que destacarem els següents :

- *El dret dels ciutadans a l'accessibilitat en unes condicions de mobilitat adequades i segures i amb el mínim impacte ambiental possible.*
- *La prioritat dels mitjans de transport de menor cost social i ambiental, tant de persones com de mercaderies.*
- *El foment i la incentivació del transport públic i col·lectiu i d'altres sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu.*
- *La implicació de la societat en la presa de decisions que afectin la mobilitat de les persones.*
- *L'adequació a les polítiques comunitàries sobre aquesta matèria.*
- *L'impuls d'una mobilitat sostenible.*
- *El foment del desenvolupament urbà sostenible i l'ús racional del territori.*
- *El compliment dels tractats internacionals vigents relatius a la preservació del clima pel que concerneix la mobilitat.*



Consegüentment amb aquests principis, la llei defineix, en el seu article 3, els objectius que han de satisfer les polítiques de mobilitat que s'apliquin a Catalunya, dels que podem destacar:

- *Integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic i les polítiques de mobilitat de manera que es minimitzin els desplaçaments habituals i es garanteixi plenament l'accessibilitat als centres de treball, a les residències i als punts d'interès cultural, social, sanitari, formatiu o lúdic, amb el mínim impacte ambiental possible i de la manera més segura possible.*
- *Planificar la mobilitat prenent com a base la prioritat dels sistemes de transport públic i col·lectiu i altres sistemes de transport de baix impacte, com els desplaçaments a peu, amb bicicleta i amb altres mitjans que no consumeixin combustibles fòssils.*
- *Establir mecanismes de coordinació per a aprofitar al màxim els transports col·lectius, siguin transports públics o transport escolar o d'empresa.*
- *Promoure i protegir els mitjans de transport més ecològics, entre els quals els de tracció no mecànica, com anar a peu o amb bicicleta, d'una manera especial en el medi urbà, i desincentivar els mitjans de transport menys ecològics.*
- *Efectuar i dur a terme propostes innovadores que afavoreixin un ús més racional del vehicle privat, com el cotxe multiusuari o el cotxe compartit.*
- *Estudiar fórmules d'integració tarifària del transport públic en el conjunt de Catalunya.*
- *Ajustar els sistemes de transport a la demanda en zones de baixa densitat de població, especialment als nuclis rurals i als allunyats dels centres i els nuclis urbans, i garantir la intercomunicació d'aquests amb els centres urbans.*
- *Afavorir els sistemes de transport a la demanda als polígons industrials.*
- *Disminuir la congestió de les zones urbanes per mitjà de mesures incentivadores i de foment de l'ús del transport públic i per mitjà d'actuacions dissuasives de la utilització del vehicle privat als centres de les ciutats.*
- *Millorar la velocitat comercial del transport públic de viatgers.*
- *Analitzar les polítiques de planificació i implantació d'infraestructures i serveis de transport amb criteris de sostenibilitat i racionalitzar l'ús de l'espai viari, de manera que cada mitjà de desplaçament i cada sistema de transport disposin d'un àmbit adequat a llurs característiques i als principis d'aquesta llei.*



- Introduir de manera progressiva els mitjans teleinformàtics i les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat, amb l'objectiu de garantir una mobilitat racional, ordenada i adequada a les necessitats dels ciutadans.

És especialment destacable que l'àmbit sobre el que es projecta aquesta llei, el de la mobilitat, es configura com un servei d'interès general de caràcter universal, d'acord amb la definició continguda a l'article 3 bis, afegit per la Disposició Final primera de la Llei 21/2015, del 29 de juliol, de finançament del sistema de transport públic de Catalunya:

“El conjunt d'activitats pròpies del sistema de transport públic urbà i interurbà integrat de Catalunya té la consideració de servei d'interès general de caràcter universal, com a mitjà per a fer possible la igualtat d'oportunitats en l'exercici dels drets de la ciutadania i assolir els objectius de cohesió social i territorial, amb la correlativa obligació de les administracions públiques competents en aquesta matèria de garantir l'accés de totes les persones a aquest servei, a tot el territori i en condicions d'igualtat i d'equitat “.

2.2.2 – La llei de finançament del transport públic

Un altre exemple de norma de caràcter transversal és la recentment citada Llei 21/2015, del 29 de juliol, de finançament del sistema de transport públic de Catalunya.

D'acord amb el seu preàmbul, la mobilitat de les persones és un dret social que cal garantir i preservar a partir d'un finançament suficient i solidari.

Així mateix, partint de la base que la situació actual, pel que fa als aspectes relatius al paper que correspon al sistema de transport públic a Catalunya, és diferent de la del moment en què es va aprovar la Llei de la mobilitat, l'any 2003, abans citada, el legislador afirma:

“és indispensable i urgent dotar-nos d'un marc normatiu integrat i integral del conjunt de sistemes de finançament del transport públic urbà i interurbà que respongui a les noves necessitats socials derivades de la situació de crisi econòmica, d'atur endèmic, de salaris baixos, de precarietat social i laboral, de desequilibris territorials, de canvis en l'activitat econòmica i a la necessitat de reduir els nivells de contaminació en els territoris on s'incompleixen les directives de qualitat de l'aire, entre altres. Cal atendre d'una manera clara i satisfactòria la justa demanda social d'un transport públic assequible a tothom —sigui quina sigui la situació econòmica, social o laboral de cada persona, i visqui on visqui— i a tots els territoris; la mobilitat en transport públic adequat i eficient és una condició bàsica per a poder accedir a un lloc de treball digne, a l'habitatge, a l'educació, a la formació continuada, a la cultura, al lleure i, en general, a tota l'activitat econòmica i social del país, la qual cosa s'ha de traduir en una tarifació social —de caràcter solidari, especialment protegida— i en un sistema integrat i integral de tarifació.”

D'acord amb el seu article 1, l'objecte de la llei és regular el finançament del sistema de transport públic de Catalunya, configurat pel conjunt de serveis de transport



terrestre de viatgers, per carretera i ferroviari, urbans i interurbans, de competència de l'Administració de la Generalitat i de les administracions locals de Catalunya.

En resten exclosos de l'àmbit d'aquesta llei els serveis de transport discrecional, el transport sanitari, el transport privat complementari i, amb l'excepció de l'article 9, el transport en vehicles de fins a nou places, inclòs el conductor.

Aquesta distinció pot resultar molt útil a l'hora d'identificar els diferents àmbits sobre els que projecta la seva acció aquest Grup de Treball de Transports i Mobilitat.

A tal d'exemple la llei conté les definicions del sistema de cotxe compartit (l'activitat que consisteix a compartir un cotxe amb altres usuaris, tant per a trajectes periòdics com per a viatges ocasionals, també coneguda com a car pooling) i del sistema de cotxe multiusuari (la modalitat de lloguer de vehicles en què l'usuari el lloga per un període curt de temps, mitjançant una organització específica en què concorren altres usuaris, també coneguda com a car sharing), plenament diferenciat del sistema de transport públic, entès com el conjunt o la xarxa de mitjans i serveis de titularitat o responsabilitat pública destinats al desplaçament de persones.

2.2.3 - La Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor

Aquesta norma, i el Decret 319/1990, de 21 de desembre, que la desenvolupa, constitueixen el marc jurídic ordenador de l'activitat de transport de viatgers per carretera a Catalunya.

A efectes de classificació de les diferents modalitats de transport, l'article 3 determina el següent:

“Article 3

Els transports de viatgers per carretera es classifiquen de la manera següent:

-1 Són públics, privats i oficials, segons llur naturalesa.

1.1 Tenen la consideració de públics els que realitzen, per compte d'altri i mitjançant un preu o una retribució, persones físiques o jurídiques dedicades professionalment al transport, encara que els facin empreses privades.

1.2 Són privats els que, pel seu compte i com a activitat complementària d'una altra de principal, fan els titulars d'aquesta, amb vehicles propis.

1.3 Són oficials els que pel seu compte efectuen directament els organismes públics i respecte als quals no és possible acudir a la contractació privada per raons d'urgència, de seguretat, d'assistència social o d'altres de similars.

-2 Els transports públics de viatgers es classifiquen de la manera següent:

2.1 Són urbans i interurbans, segons llur radi d'acció.



a) *Són urbans els que transcorren íntegrament per sòl urbà i urbanitzable i els dedicats exclusivament a comunicar sòls urbans i urbanitzables situats dins d'un mateix terme municipal. Els termes "sòl urbà i urbanitzable" es defineixen de conformitat amb la legislació urbanística.*

b) *Són interurbans la resta de transports.*

2.2 *Són regulars i discrecionals, segons la periodicitat dels serveis que ofereixen.*

a) *Són regulars els que es presten d'acord amb uns itineraris i una periodicitat predeterminats.*

b) *Són discrecionals tots els altres.*

2.3 *Els transports discrecionals, segons la manera de contractar el servei, se subdivideixen en consolidats i de cobrament individual.*

a) *Són consolidats els que contracta un sol usuari i per la capacitat total del vehicle.*

b) *Són de cobrament individual els que es contracten per places o seients, independentment de la capacitat del vehicle.*

2.4 *Els transports discrecionals consolidats que per la finalitat del servei s'han de prestar d'acord amb itineraris, calendaris i horaris predeterminats tenen la consideració de regulars quan fan més del cinquanta per cent del seu recorregut per àrees territorials qualificades o projectades com a zones de transport."*

És especialment interessant, als afectes que ens ocupen, la regulació que del transport privat s'hi conté al Decret 319/1990, en desenvolupament del que preveu l'article 35 de la Llei 12/1987:

"Article 138

138.1 Són transports privats els que, pel seu compte i com a activitat complementària d'una altra de principal, fan els titulars d'aquesta, amb vehicles propis.

138.2 Els transports privats hauran d'acomplir les prescripcions següents:

a) *Els viatgers tindran el seu origen o destí als establiments de l'empresa, o es desplaçaran entre els punts exteriors a aquesta sempre que, en aquest últim supòsit, es tracti d'atendre les seves pròpies necessitats internes.*

b) *Quan els transports es realitzin en autobusos, aquests hauran de ser propietat de l'empresa.*

En la resta de supòsits, i quan es tracti de substituir els vehicles esmentats al paràgraf anterior, que es trobin avariats per un termini no superior a un mes, els vehicles podran ser llogats d'acord amb el que preveu l'ordenament vigent.



c) Els vehicles hauran de ser conduïts pel titular de l'empresa o per persones que en depenguin, i aquesta condició s'acreditarà mitjançant la documentació corresponent de contractació laboral i d'afiliació a la Seguretat Social.

d) Els viatgers hauran de ser treballadors o assalariats dels centres respectius, o persones que hi assisteixin. En el primer cas, serà determinant de la condició d'usuari la seva relació laboral amb l'empresa; en el segon cas, els viatgers ho seran en qualitat de socis, beneficiaris o contractants d'altres serveis objecte de l'activitat principal de l'empresa o establiment.

e) La percepció del preu del transport de viatgers de forma independent al de la prestació principal, únicament serà procedent quan es tracti de transports que siguin utilitzats de forma diferenciada i no homogènia pels diferents usuaris del servei o prestació principal i sigui autoritzada expressament per l'Administració. Aquesta autorització determinarà el preu màxim aplicable, que no podrà excedir de l'estrict cost del transport, sense que l'empresa pugui obtenir cap benefici per aquest concepte.

Article 139

139.1 Per a la realització de transports privats, com a regla general serà necessària l'autorització administrativa prèvia, la qual s'ha d'emetre en el termini de 3 mesos des de la seva sol·licitud. Transcorregut aquest termini sense resolució expressa de l'Administració, s'entendrà que és atorgada. No obstant això, estaran exempts d'autorització els transports privats que es realitzin en vehicles inferiors a nou places, llevat dels de caràcter sanitari i funerari.

139.2 Per a l'atorgament de les autoritzacions de transport privat de viatgers serà necessària la justificació prèvia de la necessitat de realitzar el transport per al qual se sol·liciti l'autorització, d'acord amb el nombre d'empleats o possibles usuaris.

La Direcció General de Transports podrà, en funció de les dades obtingudes, limitar el nombre de places dels vehicles per als quals es concedeixi l'autorització.

Aquests vehicles no podran excedir de l'antiguitat màxima que determini la legislació vigent.

139.3 En els supòsits de canvi de propietat de l'empresa, fusió o absorció per una altra i, en general, de canvi de titularitat del negoci principal, serà procedent la novació subjectiva de les autoritzacions corresponents de transport privat en favor del nou titular dels vehicles als quals estiguessin adscrites, si així ho sol·licita el titular, sense que sigui exigible el compliment del requisit d'antiguitat màxima dels vehicles que preveu el punt anterior.”

Com es pot comprovar, la llei i el seu reglament, en regular el transport de viatgers, no fan menció del transport privat particular.

A tall d'exemple, a nivell de l'Administració General de l'Estat, el Reial Decret 1211/1990, de 28 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Ordenació dels Transports Terrestres, preveu, en el seu article 156, el següent relatiu al transport privat particular:



“1. Els transports privats particulars, definits a l'article 101 de la LOTT, serviran necessitats personals del titular del vehicle i dels seus afins, entenent que aquests són els seus familiars o altres persones que convisquin o tinguin amb aquell una relació de dependència personal o laboral de caràcter domèstic, així com aquells on el transport es realitzi en base a una relació social d'amistat o equivalent. No tenen aquesta consideració els transports que serveixen de complement a Empreses encara que aquestes siguin familiars, autònomes, cooperatives, societats civils particulars, comunitats de béns o altres de similars.

2. Els transports privats particulars de viatgers s'hauran de realitzar en vehicles de turisme.

Els transports privats particulars de mercaderies hauran de dur-se a terme en vehicles lleugers, llevat que es tracti del transport de màquines, animals o complements destinats a la pràctica personal d'alguna activitat esportiva o recreativa que, per les seves característiques, no sigui possible transportar en un vehicle d'aquesta categoria.”

2.2.4 - La Llei 19/2003, de 4 de juliol, del taxi.

Com assenyala el preàmbul d'aquesta Llei, el context global de la mobilitat de les persones, el servei del taxi té una presència molt destacada que, històricament, ha estat vinculada a l'exercici d'una activitat privada reglamentada que complementa les prestacions pròpies del transport col·lectiu.

A continuació reproduïm els continguts de la Llei que són determinants del règim vigent de prestació del servei de taxi:

“Article 2 Definicions

Als efectes d'aquest Llei, s'entén per:

a) Serveis de taxi: el transport de viatgers amb vehicles d'una capacitat de fins a nou places, inclosa la persona que condueix, que s'efectua per compte d'altri mitjançant el pagament d'un preu.

b) Serveis urbans de taxi: els serveis que transcorren íntegrament per sòl urbà i urbanitzable i els dedicats exclusivament a comunicar sòls urbans i urbanitzables d'un mateix terme municipal. També tenen la consideració de serveis urbans de taxi els que es presten íntegrament en àmbits metropolitans o en els propis de les àrees territorials de prestació conjunta establertes a aquest efecte. Els termes sòl urbà i sòl urbanitzable s'han d'entendre definits d'acord amb la legislació urbanística.

c) Serveis interurbans de taxi: els que no són compresos en la definició de la lletra b.”

Cal destacar d'entrada que l'exercici de l'activitat del servei de taxi se subjecta al principi de la intervenció administrativa, fonamentada en la necessària garantia d'interès públic per a l'assoliment d'un nivell òptim de qualitat en la prestació del servei.

En conseqüència, la prestació del servei urbà de taxi resta sotmesa a l'obtenció prèvia de la llicència que és atorgada pels ajuntaments o les entitats locals



competents en l'àmbit territorial en què s'ha de dur a terme l'activitat (com és el cas de l'Àrea Metropolitana de Barcelona); d'altra banda la prestació del servei interurbà de taxi resta sotmesa a l'obtenció de l'autorització corresponent, atorgada pel departament de la Generalitat competent en matèria de transports.

Pel que fa a la titularitat de les llicències de taxi la llei determina que pot ésser una persona física o jurídica, en forma de societat mercantil, societat laboral o cooperativa de treball associat, tot tenint en compte que les persones físiques i jurídiques poden ésser titulars de més d'una llicència de taxi, fins a un màxim de cinquanta, mentre que el nombre total de llicències de les persones titulars de més d'una no pot superar mai el 15% del total vigent en un mateix municipi o una mateixa entitat local competent per a atorgar-les.

Els titulars d'aquestes llicències poden prestar el servei personalment o mitjançant la contractació de conductors assalariats.

Pel que fa la contractació del servei regeix el principi que els serveis de taxi s'han de dur a terme, com a norma general, mitjançant la contractació global de la capacitat total del vehicle. Això no obstant, els ens competents poden determinar les condicions en les quals es pot fer la contractació dels dits serveis per plaça, amb pagament individual, quan sigui motivat per la manca de mitjans de transport públic col·lectiu.

D'altra banda, la prestació del servei de taxi es troba sotmesa a un règim de tarifes ajustades a la normativa vigent en matèria de preus i que han de garantir sempre la cobertura del cost del servei i han d'assegurar un benefici empresarial raonable.

Als efectes del control de la seva aplicació correcta, els vehicles que presten els serveis de taxi, urbà o interurbà, han d'anar equipats amb un aparell taxímetre, comprovat, precintat i homologat degudament, que funcioni correctament.

2.3 La regulació del lloguer de vehicles amb conductor

Aquesta activitat, molt vinculada a la del servei de taxi, amb el que concorren en mercats anàlegs, es troba regulada a la legislació estatal, a l'article 133 de la Llei 16/1987, d'ordenació dels transports terrestres i a les normes reglamentàries que la desenvolupen, fonamentalment el Reial Decret 1057/2015, de 20 de novembre i l'Ordre FOM/2799/2015, de 18 de desembre.

Es configura en règim de lliure exercici, amb subjecció a normes fiscals, socials, laborals, de seguretat ciutadana i de seguretat vial, amb una regulació específica a la legislació de transports de les condicions de formalització dels contractes i per l'ús de vehicles llogats en activitats de transport públic.

A tall de conclusió, el marc normatiu descrit configura l'activitat de transport de persones, llevat del que es realitza per un ús exclusivament personal, com una activitat professional, subjecte a una intensa regulació que es manifesta



en l'existència de títols habilitants (llicències, concessions administratives, autoritzacions) que reclamen dels seus titulars la concurrència de condicions de caràcter qualitatiu i, fins i tot, imposen en alguns supòsits limitacions a l'oferta de serveis que es tradueixen en la contingentació d'alguns d'aquests títols.

D'altra banda també cal destacar que una part de les activitats de transport, concretament les que s'agrupen a l'entorn de la noció de servei públic, són objecte d'aportacions econòmiques per part de l'Administració a fi i efecte de no traslladar íntegrament al preu que paguen els usuaris el cost total dels serveis.

Quan no és així, els serveis de transport es presten en règim de llibertat d'operació, si bé en supòsits com el del taxi, aquesta intervenció administrativa es tradueix en l'establiment de tarifes obligatòries i d'un règim de prestació del servei que inclou la limitació de dies i hores d'activitat, de torns de treball i del propi àmbit territorial en el que poden operar i prendre o deixar els seus passatgers.



3. BENCHMARKINGS REALITZATS/ESTUDIATS

En el marc de les activitats del Grup de treball un dels elements que més valor han afegit als debats ha estat l'aportació feta per membres del grup d'estudis de *benchmarking* destinats a conèixer i comparar la situació a diferents països en dos aspectes rellevants: (els estudis complets es detallen a l'annex 1)

3.1 - *Benchmark* dels serveis de mobilitat urbana a ciutats europees

Les experiències de serveis de mobilitat urbana a diferents ciutats i de les modalitats de cotxe compartit i de trajecte compartit, en diferents vehicles, llurs diverses modalitats així com la proliferació de plataformes que tenen com a objectiu acostar les noves formes de mobilitat a les persones que desitgen un major ventall de possibilitats de desplaçament, tenint en compte les polítiques restrictives del espai urbà per als automòbils i vehicles motoritzats en base a criteris mediambientals.

Cal destacar en aquest primer estudi comparatiu les dades següents:

- La diferenciació essencial entre les propostes que parteixen de la fórmula de compartir un vehicle: *car sharing*, *moto sharing* o *bike sharing* de les que propugnen la compartició d'un trajecte o un viatge sota les denominacions de *ride hailing* o *ride sharing*.
- En el primer cas, i no sense que s'hagin palesat oposicions o s'hagi qüestionat la viabilitat jurídica d'aquestes fórmules, s'observa un desenvolupament incipient en alguns casos, generalitzat en d'altres i vinculat fonamentalment a l'àmbit urbà i metropolitana, en els que la fórmula del *car sharing* en la modalitat *free floating* es configura com una de les que han suposat una major novetat i projecció. D'altra banda, i pel que fa a la compartició de trajectes cal destacar que el fenomen *Bla Bla Car*, generalitzat arreu d'Europa, ha originat a Espanya un procediment judicial en l'àmbit mercantil per una suposada vulneració de la Llei de Competència Deslleial (LCD), procediment promogut per CONFEBUS com a representant del sector empresarial de transport en autobús. Aquest procediment ha finalitzat recentment amb un pronunciament en primera instància contrari a les pretensions de la entitat recurrent, de forma que l'activitat de *Bla Bla Car*, centrada en la compartició de trajectes interurbans, ha gaudit d'una consideració favorable pel que fa la seva compatibilitat amb l'ordenament jurídic mercantil sobre competència deslleial.
- Hi són presents també fórmules innovadores en àmbits d'activitat professional com el transport en autobús (transport a la demanda) o en taxi, amb propostes que van des de la reserva prèvia a la compartició del servei per diferents persones. També és important destacar les propostes transversals que volen configurar el mercat o sector de la mobilitat com una suma o agregació de fórmules o modalitats per oferir la resposta més a mida a la



demanda concreta de desplaçament. En aquesta línia se situa el projecte WHIM, desenvolupat a Hèlsinki com a expressió del concepte *MaaS (Mobility as a service)*.

En qualsevol cas, totes aquestes noves propostes tenen en comú el recurs a les innovacions tecnològiques i a les plataformes de comunicació telemàtica, en tant que satisfan la potencialitat de posar en relació una multiplicitat d'usuaris amb una multiplicitat d'oferents de serveis. No sempre això és indissociable del concepte d'economia col·laborativa, però sí podem parlar d'una tendència a generar nous models o solucions en l'àmbit estrictament professional amb la finalitat de donar solucions a mida a les necessitats personals de desplaçament.

3.2 - Anàlisi comparativa de la irrupció d'*Uber*, *Bla Bla Car* i altres nous serveis de mobilitat a països de la Unió Europea.

La situació a diferents països en els que el fenomen de l'economia col·laborativa, o de fórmules que s'hi han volgut associar, ha eclosionat en els darrers anys, de forma específica en el camp del transport i la mobilitat, ha estat també objecte de descripció comparativa.

El marc en el que en diferents països s'ha produït la irrupció de plataformes de contractació de serveis de transport i mobilitat, particularment *Uber* i *BlaBlaCar* i les diferents respostes que en l'àmbit administratiu i fins i tot judicial s'han donat davant de les actuacions impugnatòries de diferents agents, especialment els sectors professionals afectats per l'impacte de les noves aplicacions, han estat un dels aspectes més debatuts en les tasques del grup de treball, i han ocupat una bona part dels debats, com també de les aportacions fetes a la Taula sectorial.

El cas *Uber*, per la seva extensió a nivell mundial, i per haver estat un dels principals focus de debat i polèmica en l'òrbita mediàtica, i també en fòrums acadèmics i especialitzats, ha estat i és una de les pedres de toc per determinar l'abast del concepte d'economia col·laborativa en el camp del transport de persones, referent només comparable al que ha suposat *Airbnb* en el sector de l'allotjament.

En línies generals cal constatar com la resposta en l'entorn europeu davant de la irrupció d'*Uber* sota la modalitat *UberPOP*, consistent en la prestació de serveis per part de conductors particulars, ha estat tendent a la prohibició d'aquesta modalitat, i a reconduir-la al règim de serveis prestats sota l'empara d'una llicència o autorització administrativa, ja mitjançant la modalitat tradicional de taxi, ja amb la de lloguer de vehicles amb conductor, com a especialitat present a molts dels ordenaments.

En el cas de l'Estat espanyol, regeix ja des de fa més de dos anys una interdicció cautelar de les activitats d'*Uber*, en la modalitat coneguda com *UberPOP*, a instàncies d'associacions representatives del sector del taxi, adoptada en l'àmbit de la jurisdicció mercantil en un procediment en matèria de competència deslleial. En un altre procediment paral·lel, també en l'àmbit mercantil, existeix encara pendent de resolució una qüestió prejudicial plantejada per un jutge espanyol davant el Tribunal de Justícia de la Unió Europea, amb la finalitat d'esbrinar si l'activitat d'*Uber* es pot



considerar com una activitat de transport o com una activitat d'intermediació com a plataforma tecnològica. A més, les activitats desenvolupades per *Uber* i els conductors associats a l'aplicació a Catalunya abans de la interdicció judicial, van ser objecte de diferents procediments sancionadors en aplicació de la normativa sectorial en matèria de transports, en base a la inexistència d'autorització i de la realització de transport sense disposar d'aquesta habilitació administrativa

En qualsevol cas, *Uber* ha fet pública la seva decisió d'operar a l'Estat espanyol d'acord amb el règim jurídic intern que preveu la realització de transport de persones en vehicles fins a nou places a l'empara d'autoritzacions administratives de taxi o d'VTC, i per tant, el recurs a empreses professionals, individuals o col·lectives, que disposin de l'habilitació preceptiva.

Finalment cal indicar que en els treballs del grup hem volgut fugir premeditadament com a objectiu principal de debats a l'entorn de la tendència, necessitat o controvèrsia sobre la liberalització en les activitats del taxi i transport de persones com també en la polèmica recent entre taxis i vehicles de lloguer amb conductor, ja que entenem que no formen part de l'objecte concret dels treballs (no ens trobem davant d'expressions de l'economia col·laborativa) tot i que de forma evident hi són presents com a factors d'entorn ja que condicionen de forma molt notable les polítiques globals de mobilitat.



4. TAULA SECTORIAL DE TRANSPORTS I MOBILITAT

4.1 Composició i funcions

La Taula sectorial de Transports i Mobilitat està prevista dintre del Pla de Treball i organització de la Comissió Interdepartamental per al desenvolupament de l'economia col·laborativa com a òrgan de consulta i assessorament de la Comissió Tècnica i del Grup de Treball.

Està integrada pels agents públics i privats interessats en l'economia col·laborativa i els representants de les empreses tradicionals.

La participació en la Taula sectorial s'instrumenta a través de l'eina e-Catalunya on els seus membres poden penjar la documentació que consideren de rellevància per el grup i fer els comentaris pertinents a través del fòrum habilitat a la mateixa.

La Taula sectorial de Transports i Mobilitat ha celebrat una reunió, el dia 18 de novembre de 2016, a la Sala cotxeres del Palau Robert amb la participació de les entitats següents:

- Agrupació Taxi-Companys
- Amovens
- Ara Vinc
- Associació d'Empresaris de Cotxes de Lloguer amb Xofer
- Associació d'Empresaris de Transport Discrecional de Catalunya (AUDICA)
- Associació Empresarial de Lloguer de Vehicles sense conductor de Catalunya (AEVAC)
- Associació Empresarial del Taxi (AET)
- Associació Professional Élite Taxi
- BlaBlaCar
- Blog "Economía Colaborativa y Regulación"
- Cabify
- Deliveroo
- Drivy
- Fast Taxi Barcelona
- Federació Catalana del Taxi (FCT)
- Federació Empresarial Catalana d'Autotransport de Viatgers (FECAV)
- Fundació RACC
- Glovo
- Hailo
- Oui Share / Blog Consumo Colaborativo
- SEAT
- Shotl
- Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC)
- SocialCar
- SocialCar/BlaBlaCar/Expert
- Uber



- WeSmartPark

4.2 Aportacions de la reunió de la Taula Sectorial

En primer lloc cal fer esment a les conclusions que es poden derivar de les diferents intervencions que es van produir en la reunió de 18 de novembre, i que es poden sintetitzar en els termes següents:

1. Es constata la discrepància en la definició del que es pot considerar com economia col·laborativa quan es projecta en l'àmbit de la mobilitat però, molt especialment, del transport de persones, que compta amb una regulació molt intensa.
2. Tant els representants dels anomenats sectors tradicionals com dels nous operadors coincideixen a apreciar la necessitat d'aprofitar les noves tecnologies, i de l'economia digital, cadascú des del seu punt de vista, per fer més eficients els serveis i oferir millors prestacions al públic usuari.
3. Es constata la preocupació per la possible precarització de les condicions laborals dels treballadors que presten aquests serveis.
4. En el cas dels representants del sector del taxi en alguns casos s'apunta la necessitat de modificar alguns aspectes de la seva regulació de manera que introdueixi un cert grau de flexibilitat en la prestació del servei.
5. Les regles que garanteixen la igualtat de condicions (*Level Playing Field*) han de ser molt tingudes en compte a l'hora d'abordar qualsevol procés de transició en els sectors afectats.
6. Les plataformes que operen en aquest àmbit plantegen la necessitat de reconèixer la seva naturalesa i forma d'actuar, i especialment la seva incidència en el creixement del mercat potencial d'usuaris.
7. Hi ha un cert punt de coincidència entre diferents agents en el fet que aquest procés de canvi i adaptació pot generar que el mercat de la mobilitat creixi i amb ell el nivell de negoci a compartir per totes les empreses que hi operen.
8. En el cas del transport regular de viatgers en autocar s'ha de tenir molt en compte el seu caràcter de servei públic, finançat en part amb recursos públics, i el fet que garanteixi el dret a la mobilitat de la ciutadania.

4.3 Altres aportacions

Amb posterioritat a la celebració de la reunió de 18 de novembre de 2016 algunes entitats integrants de la Taula han fet les aportacions documentals que es recullen a l'annex núm. X.



5. APORTACIONS ESPECÍFIQUES D'INTEGRANTS DEL GRUP DE TREBALL

En aquest apartat de l'informe es recullen les aportacions efectuades tant per l'Àrea de regulació de mercats i competència de la Direcció general de Promoció Econòmica, Competència i Regulació, com per l'Àrea de Millora de la Regulació de la Direcció de Coordinació Interdepartamental.

A continuació es descriuen el trets principals d'ambdós documents, que s'incorporen de forma íntegra en l'annex XX d'aquest document.

5.1 GT Transport i Mobilitat. Crida per al desenvolupament de projectes pilot de mobilitat col·laborativa, sostenible i intel·ligent a Catalunya

(document aportat per l'Àrea de regulació de mercats i competència de la DG Promoció Econòmica, Competència i Regulació)

1. Procés consultiu en el sector del Taxi i VTC

Es planteja un possible procés consultiu, en els termes de l'article 133 de la Llei 39/2015, a realitzar durant el 2017 per l'anàlisi, valoració i possibles propostes de modificació de la normativa de la regulació de les activitats de Taxi i VTC en els àmbits estatal i català. La finalitat és orientar les polítiques públiques per tal de millorar les condicions de disponibilitat, cost, sostenibilitat ambiental (vehicles elèctrics, baixes emissions), qualitat i accessibilitat de l'oferta de serveis a la ciutadania.

2. Iniciatives de mobilitat col·laborativa

El document proposa també identificar aquelles iniciatives de mobilitat sostenible que siguin aptes per incloure dins de les polítiques públiques de la Generalitat de Catalunya i d'altres institucions municipals (ATM, AMB, Ajuntament de Barcelona...), en base a la tasca feta de *benchmark* internacional i d'identificació d'aquestes iniciatives presents a Catalunya, a la que s'afegeix la relativa a l'estudi «*Shared Mobility; Innovation for liveable cities*», realitzat per l'*International Transport Forum*, que simula l'impacte del desenvolupament de la mobilitat compartida en una ciutat com Lisboa. Aquest estudi preveu una reducció en la flota de vehicles necessària, una reducció molt important de l'espai públic destinat a l'aparcament així com una reducció de la congestió, kilòmetres recorreguts i emissions de CO₂.

S'han de tenir en compte també les conclusions de l'estudi realitzat pel *Transportation Sustainability Research Center* (TSRC) sobre l'impacte de *Car2Go* a 5 ciutats americanes. Cada vehicle de *Car2Go* disponible reemplaça fins a 11 vehicles privats, amb els beneficis que això comporta. Per tal de poder implementar aquestes iniciatives, cal reduir barreres regulatòries i administratives existents actualment que limiten l'expansió del *carsharing*.



3. Mobilitat en polígons

D'acord amb les previsions del Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2020, per l'establiment de serveis a centres de concentració d'activitats laborals i els plans de mobilitat específics de polígons industrials, es ressalta el paper rellevant de les taules de mobilitat com a àmbits de concertació a cada polígon de més de 5.000 treballadors amb la coordinació de l'autoritat territorial de mobilitat corresponent.

Pel que fa els serveis de transport públic col·lectiu, s'apunta la possibilitat de potenciar el compartir els serveis d'autobús d'empresa entre diverses empreses dins d'una mateixa zona industrial de forma que es permeti una major economia de mitjans i una reducció important del cost suportat.

4 Proposta: desenvolupament de projectes pilot

L'Àrea de Regulació de Mercats i Competència entén que Catalunya està en una situació de *statu quo* que no permet aprofitar el potencial que ofereixen aquests nous models de servei per a donar solucions als problemes de mobilitat a Catalunya i, especialment, a la ciutat de Barcelona

Per aquest motiu, i per tal d'analitzar els beneficis i també els riscos que podrien comportar aquest serveis a nivell de Catalunya, la Comissió interdepartamental ha d'obrir un marc de col·laboració publico-privada per permetre el desenvolupament de projectes pilot, durant un període limitat i seguint una sèrie de requisits prèviament definits. Aquests projectes pilot permetran testar solucions tecnològiques existents que ja estan en funcionament en altres països o en altres territoris d'Espanya.

Per tal d'implementar aquests projectes pilot, cal valorar l'opció de modificar la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat, si fos necessari

5.2 – Anàlisi sobre les problemàtiques relatives a l'economia col·laborativa i la mobilitat i plantejament de propostes de solució (document aportat per l'Àrea de Millora de la Regulació de la Direcció General de Coordinació Interdepartamental)

En el document s'analitzen les problemàtiques associades a l'economia col·laborativa i la mobilitat. Es fa una descripció breu: a) del marc normatiu de la mobilitat; b) del procés d'irrupció de noves tecnologies i models de negoci; c) el canvi en la forma que s'efectuen les activitats que tradicionalment havien suposat compartir, intercanviar, prestar, llogar o regalar; i d) i finalment, les problemàtiques de la regulació en matèria de transport

Es proposen els objectius per abordar les problemàtiques esmentades, entre els que destaca el de disposar d'un marc normatiu intel·ligent en l'àmbit del transport i la mobilitat que tingui present el fenomen de la digitalització i l'economia col·laborativa.



Un cop exposats aquests paràmetres, el document formula una sèrie de propostes de les quals cal posar en relleu les següents:

a) Sobre economia col·laborativa entre particulars, es suggereix reforçar la seguretat jurídica d'aquelles plataformes que ofereixen compartició de cotxe, mitjançant l'adopció per part de l'Administració de la Generalitat d'algun instrument que aclareixi l'abast del concepte de transport privat.

b) En relació amb la problemàtica de la regulació del taxi, VTC i autobús es proposa fer una consulta pública per obtenir suggeriments sobre: a) com ha de contribuir l'economia col·laborativa a la mobilitat; b) com es poden generar oportunitats empresarials vinculades a les plataformes de mobilitat, el sector de l'automòbil i les empreses de transport; i c) com s'ha de modificar la regulació vigent de transport.

c) Pel que fa als polígons industrials i zones de baixa densitat de població, es suggereix valorar si les noves formes de mobilitat poden aportar solucions a les seves problemàtiques específiques. A tall d'exemple, es planteja impulsar un mapeig de rutes aprofitant les eines de la "societat col·laborativa" i la possibilitat de fer un projecte pilot regulatori per innovadors amb projectes vinculats a la mobilitat.

d) Respecte a la innovació i les administracions públiques, es plantegen alguns possibles temes a tractar pel que fa a l'Administració de l'Estat i les administracions locals.



6. CONCLUSIONS I RECOMANACIONS

6.1 Conclusions

1. El grup de treball ha fet palesa la necessitat de reconduir les propostes derivades de la seva activitat a un triple ordre de consideracions:

- En primer lloc, determinar l'àmbit material específic de desplegament de les activitats d'economia col·laborativa, que en el cas del transport i la mobilitat deixen de banda les activitats de transport de persones per compte aliè amb caràcter professional, subjectes a la ordenació sectorial corresponent.
- En segon lloc, observar el comportament de determinats mercats del transport i la mobilitat amb la finalitat de dotar-los de més transparència, eficiència i vocació de satisfer les demandes socials. Fins i tot propugnar la necessària obertura de mercats quan el comportament dels sectors regulats és ineficient i genera situacions de dependència i costos associats a les persones usuàries.
- Finalment analitzar el paper de les plataformes tecnològiques en la configuració de nous models de mobilitat, amb independència de la seva ubicació operativa.

És evident que el transport i la mobilitat experimentaran en les pròximes dècades profundes transformacions derivades de la concurrència de diferents fenòmens: la digitalització de les activitats, la descarbonització o canvi del model energètic tradicional i l'automatització, amb la implantació progressiva del vehicle autònom.

Entenem que l'àmbit de la tasca encomanda fa referència estrictament a les activitats del transport i la mobilitat, on el fenomen que podem agrupar com d'economia compartida o col·laborativa són susceptibles de generar un impacte en termes de penetració de nous operadores en el mercat. La irrupció de les plataformes tecnològiques es un fenomen que no cap identificar mimèticament amb el de l'economia col·laborativa, ja que incideix també en un nou comportament dels actors tradicionals del mercat, que incorporen progressivament mecanismes d'aproximació de l'oferta i la demanda i de captació de desplaçaments mitjançant fórmules completament desconegudes només fa uns pocs anys.

L'activitat de les plataformes tecnològiques ha d'estendre els seus efectes beneficiosos a l'àmbit del servei públic, en tant que aquest ocupa un lloc primordial en el conjunt de la mobilitat.

2. El servei de transport de persones es desenvolupa, d'acord amb la normativa vigent, en condicions de professionalitat, en les que de forma predominant es concentren els desplaçaments de persones que no es realitzen amb mitjans propis. La irrupció de nous operadors que pretenen emparar-se en el concepte d'economia col·laborativa no sempre ha estat acceptat ni reconeguda com una nova fórmula a incorporar a les existents sinó com una manifestació d'intrusisme en un entorn que



està dotat d'una regulació estricta, tant des del punt de vista d'accés a les operacions i al mercat, com des de l'òptica de les exigències tècniques, fiscals, laborals i de seguretat que han de complir els operadors tradicionals.

Les modalitats de transport de persones per compte aliè formen part de les activitats de transport professional, subjectes a normes diferenciades en funció del tipus de vehicle, normes que amb caràcter general preveuen un títol administratiu habilitant: concessió o llicència/autorització. En aquest sentit no poden incloure's en el concepte d'economia col·laborativa activitats de prestació de serveis amb habitualitat i remuneració que no suposin l'existència prèvia d'un servei no dissenyat específicament per a l'ús de tercers. Aquestes activitats s'insereixen en el marc de l'economia tradicional o professional, com a integrants del sistema de transport públic, subjecte per raons d'ordenació territorial i urbana, seguretat viària, garantia dels drets dels viatgers, mediambientals (emissions acústiques i a l'atmosfera) i circulatòries (congestió) a protocols de planificació, regulació i ordenació per part dels poders públics.

3. Per tant, l'espai de l'economia col·laborativa en el transport i la mobilitat es pot projectar sobre tres àmbits principals:

- La compartició d'un vehicle, com a ús compartit d'un bé ociós (*carsharing*)
- La compartició de trajecte o desplaçament, el desplaçament compartit en el transport de persones (*ridesharing, carpooling*)
- La compartició de desplaçament en el transport de béns o productes/mercaderies

En conseqüència, l'espai natural de l'economia col·laborativa, entesa com a la compartició entre particulars d'un bé, troba el seu principal exponent en les modalitats de cotxe compartit (*carsharing*), on l'objecte és gaudir d'un bé infrautilitzat, però també en la compartició de trajectes predeterminats.

4. La compartició *peer to peer* de trajectes o desplaçaments (*ridesharing, carpooling*) es limita a activitats on de forma clara el servei es planifica prèviament per una finalitat pròpia i s'habiliten places excedents amb una contraprestació que no pot superar el cost del desplaçament. Aquestes modalitats, tot i que no pas de forma exclusiva, es plategen de manera més idònia en desplaçaments interurbans amb vehicle propi de mitja o llarga distància.

5. La millora de les condicions de mobilitat de les persones en temps, qualitat i preu, que és un dels efectes previsibles de l'economia col·laborativa, es pot assolir també com a conseqüència de canvis estructurals en les fórmules de prestació professional dels serveis. En aquest sentit, i referint-nos específicament al transport en vehicles de menys de nou places, la valoració i les propostes de millora de la regulació dels serveis de taxi i lloguer de vehicles amb conductor és una de les línies de treball a incorporar en el futur.



6. Les plataformes tecnològiques actuen com a espais de trobada entre l'oferta i la demanda, tant pel que fa a les activitats estrictament en el marc de l'economia compartida o col·laborativa com pel que fa a les activitats dutes a terme per empreses i professionals. En aquest sentit, les plataformes contribueixen a optimitzar els recursos del sistema global de la mobilitat. És necessari potenciar i implantar experiències com la que desenvolupa -entre d'altres a diverses ciutats europees i americanes- a Hèlsinki la aplicació *whim*, en el marc de les propostes del sistema MaaS (*Mobility as a service*), o en el cas de Catalunya el projecte Som Mobilitat en l'àmbit de la compartició de vehicles, propostes il·lustratives del canvi de model al que estem assistint en el món de la mobilitat, evolucionant fins i tot des del concepte tradicional d'intermodalitat al de viatge integrat i a demanda, amb un tractament personalitzat i a mesura de cada viatge.

7. L'evolució futura de les tendències de la mobilitat, gravitarà més en el desenvolupament del concepte de mobilitat intel·ligent que no pas en la introducció de fórmules de substitució del sector professional per la irrupció generalitzada dels particulars com a prestadors de serveis en la seva condició de ciutadans agents productors. El que serà determinant serà la tendència creixent a combinar solucions pròpies de l'esfera tradicional del sistema de transports amb les noves formes de mobilitat compartida, de forma que esdevinguin fins i tot complementàries en la configuració de cadenes modals individualitzades.

8. En el cas de les activitats de lloguer de vehicles sense conductor i del transport de mercaderies, activitats per les que en l'àmbit professional s'exigeix el compliment de determinats requeriments, cal vetllar perquè tots els operadors els compleixin en peu d'igualtat i que sigui quina sigui la forma de desenvolupar l'activitat (professional o col·laborativa) es desenvolupi en base a les mateixes condicions, o si més no equivalents a les que en els diferents àmbits assenyalats reclamen les normes sectorials, especialment en tot allò relacionat amb la seguretat, tant en el concepte de seguretat de la circulació com de seguretat pública.

6.2 Recomanacions

Les recomanacions del grup de treball al respecte de les actuacions en aquest àmbit són les següents:

a) Impulsar mitjançant polítiques actives de foment els nous models de mobilitat compartida en el marc de les estratègies de creixement del transport col·lectiu i racionalització dels moviments de vehicles en les àrees urbanes i metropolitanes. En aquest sentit es recomana incorporar les millores que propicien les plataformes tecnològiques i fer-les extensives als serveis de taxi i lloguer de vehicles amb conductor existents.



- b) Promoure proves pilot de mobilitat compartida en àrees geogràfiques o funcionals determinades, i específicament, atenent els objectius i desplegament dels instruments de planificació industrial i de transports, en polígons industrials o zones d'activitat econòmica , previs l'estudi i proposta corresponent.
- c) Incloure les fórmules de mobilitat compartida en el catàleg de serveis de transport integrats en el futur en la T-Mobilitat, amb el ritme i l'abast que recomani la progressiva implantació del projecte.
- d) En l'àmbit de la innovació normativa es proposa el tractament legislatiu de les noves formes de mobilitat en el marc de la Llei de mobilitat de l'any 2003. Tambè, i en la mesura que resulti necessari, incorporar una regulació del transport particular a l'avantprojecte de llei de transport terrestre que elabora el Departament de Territori i Sostenibilitat, que estableixi unes condicions objectives favorables per al desenvolupament de l'economia compartida, i ofereixi seguretat jurídica als diferents actors del sistema.
- e) Analitzar el marc de les activitats d'ordenació del transport del Departament de Territori i Sostenibilitat , la regulació actual de les diferents modalitats de transport en vehicles de turisme (particularment taxis i lloguer de vehicles, amb conductor), amb la finalitat de promoure una àmplia consideració del futur d'aquestes activitats , identificant les mesures regulatòries vigents així com la necessitat i proporcionalitat d'aquestes mesures.



ANNEX I. BENCHMARKINGS REALITZATS/ESTUDIATS

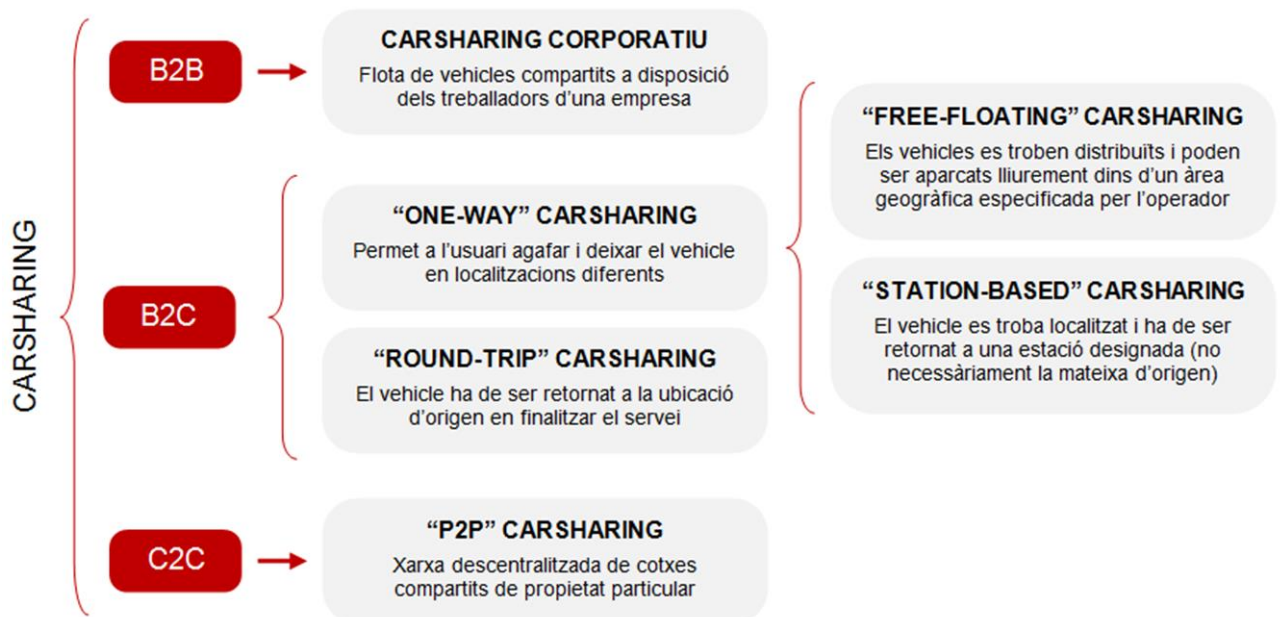
a) BENCHMARK DELS SERVEIS DE MOBILITAT URBANA A CIUTATS EUROPEES

Creafutur, Fundació privada promoguda per la Generalitat de Catalunya i ESADE, amb l'objectiu d'identificar oportunitats futures de negoci, a través de l'anàlisi de les pautes de comportament presents dels consumidors i de la previsió de com evolucionaran en un futur, ha dut a terme aquest *benchmark* dels serveis de mobilitat urbana a ciutats europees.

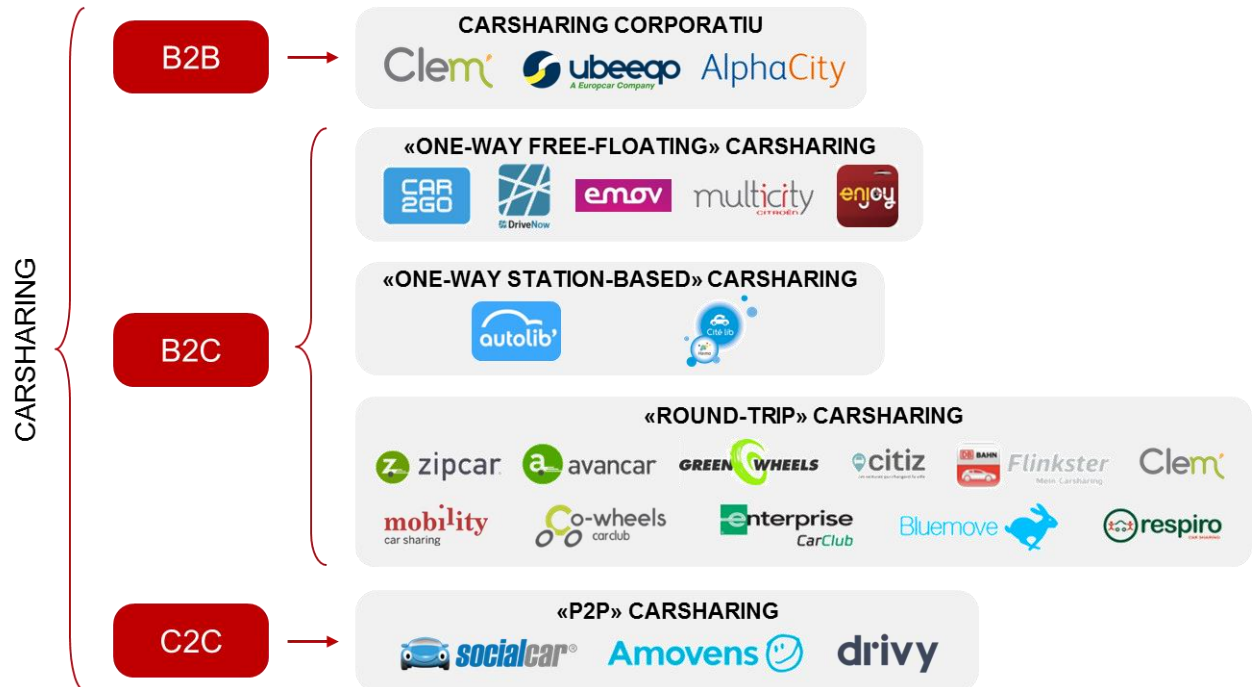
El punt de partida ha estat l'aparició i popularització de plataformes que connecten oferents i demandants de productes i serveis i l'evolució de les tecnologies de connectivitat han revolucionat el panorama de la mobilitat urbana, donant pas a un seguit de nous models i serveis: *car sharing*, *moto sharing*, *bikesharing*, *car pooling*, *ride-hailing*, serveis basats en el taxi i bus a la demanda.

Carsharing

En el cas del *carsharing*, una flota de cotxes distribuïts per la ciutat i accessibles les 24 hores del dia es troben disponibles per a ser reservats per minuts, hores o dies. El funcionament del servei varia segons el model de *carsharing*:



Exemples d'operadors de *carsharing* a Europa:



Motosharing

De forma similar al *carsharing*, el *motosharing* disposa una flota de motos per la ciutat que són accessibles les 24 hores del dia. El servei compta amb les següents particularitats:

- S'opera per mitjà d'un esquema «free floating». Les motos poden ser estacionades lliurement dins d'una àrea geogràfica prèviament definida per l'operador del servei.
- Les motos es troben a peu de carrer i es localitzen a través d'una app mòbil. El mòbil mateix serveix també per desbloquejar, encendre i apagar el vehicle.
- La tarifa del servei s'estableix en funció dels minuts que duri la reserva.
- En molts casos, les motos utilitzades són elèctriques, motiu pel qual no emeten soroll ni contaminen l'aire de forma directa.



Exemples d'operadors de *motosharing* a Europa

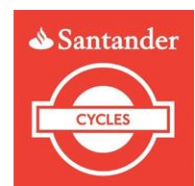


Bike sharing

El *bike sharing* és un servei de vehicles compartits que posa a disposició dels ciutadans una flota de bicicletes repartides per la ciutat i que compta amb les següents característiques:

- Majoritàriament, es tracta d'un servei proveït per les administracions locals a través d'una concessió pública per a operar el servei.
- A la majoria de països occidentals les bicicletes es recullen i retornen a estacions fixes, tot i que a països com la Xina té molta presència el model sense estacions.
- Depenent del cas, el servei pot ser utilitzat només pels usuaris abonats, a canvi d'una quota anual, o pot estar obert també a un ús esporàdic, amb un preu per viatge.
- La quota d'abonat inclou un nombre il·limitat de viatges.
- Alguns esquemes de bicicleta compartida compten amb bicicletes elèctriques.

Exemples d'operadors a Europa



Carpooling

Al *carpooling*, conductors amb seients disponibles per a realitzar trajectes planificats comparteixen el viatge i les despeses amb persones desconegudes en la forma següent :



- Una plataforma online és el punt de trobada entre conductors, que publiquen els seus viatges i ofereixen seients buits, i passatgers, que sol·liciten places per a viatjar.
- La plataforma té com a finalitat que el conductor comparteixi les despeses del viatge amb els ocupants del vehicle, penalitzant els comportaments que denotin ànim de lucre.
- Un sistema de valoracions entre els conductors i els passatgers aporta confiança i majors garanties de qualitat als usuaris de la plataforma.
- Existeixen plataformes especialment destinades als ciutadans que realitzen trajectes rutinaris a grans corporacions, universitats i nuclis empresarials (*carpooling* corporatiu).

Exemples de *carpooling* :

Bla Bla Car

Amovens 

 **COCHE
compartir**

Carpling 


moovit CARPOOL
 **karzoo**

Ride-hailing

En aquest cas uns conductors donats d'alta a una plataforma ofereixen serveis de transport en temps real a individus que sol·liciten realitzar un trajecte com a passatgers. El sistema de funcionament és el següent:

- A través d'una app, l'usuari pot indicar una destinació a la qual vol arribar en aquell mateix moment (malgrat recentment, *Uber* i *Cabify* han inclòs la reserva amb antelació). Se li assigna el conductor en circulació més proper a ell que es trobi disponible.
- El preu del servei es basa en factors com la distància recorreguda, la durada del trajecte i, en alguns casos, la franja horària i el nivell de demanda en el moment de la reserva.
- Segons la zona geogràfica, el servei és operat per particulars o per conductors professionals amb llicència VTC. A Europa, la prestació del servei per part de particulars va ser prohibida a tots els Estats Membres, relegant les opcions a operar amb VTCs.



- Alguns serveis, com ara *UberPOOL*, ofereixen la possibilitat de compartir el viatge i les despeses amb qualsevol altre usuari amb una destinació similar i que es trobi a prop d'algun punt del trajecte.

Exemples de *ride-hailing*:



Serveis basats en el taxi

Reservar taxi

Ens els últim anys han aparegut apps que faciliten la reserva i ús dels serveis de taxi, permetent a l'usuari sol·licitar i pagar un trajecte en taxi des del mòbil.

La diferència fonamental amb les altres aplicacions de *ride-hailing* és que són taxistes els que presten el servei i les tarifes són les establertes per al servei de taxi.



Compartir taxi

Hi ha altres tipus d'aplicacions especialment pensades per a compartir el trajecte en taxi amb altres usuaris que realitzin un trajecte similar, per tal de repartir-ne el cost.



Bus a la demanda

Aquest tipus de servei permet a l'usuari sol·licitar un trajecte en un vehicle amb més capacitat que un turisme i compartir el viatge amb altres usuaris que el vehicle va



recollint durant el seu trajecte, el qual canvia de forma dinàmica segons les sol·licituds rebudes:

- Els vehicles que presten el servei són, generalment, furgonetes de passatgers o mini busos (amb capacitat de 9 a 16 passatgers) que compten, en alguns casos, amb serveis addicionals com ara WiFi a bord.
- Depenent del servei, les parades virtuals són totalment dinàmiques o s'estableixen unes parades virtuals a les que els usuaris s'han d'apropar per a iniciar el servei i que es van modificant un cop en marxa segons la demanda per part de nous passatgers.
- Generalment, el preu del servei és més alt que el del transport públic però més baix que el d'un taxi per a un trajecte equivalent.
- El servei funciona com un complement al transport públic en aquelles àrees mal comunicades o on aquesta opció és ineficient, o com una alternativa més flexible.

Exemples de bus a la demanda



Altres serveis recents i interessants a Europa



Servei de *ride-hailing* que opera a França

Dirigit als joves, es troba en funcionament entre les 20h i les 6h del matí amb l'objectiu de reduir el risc i la sinistralitat al volant en aquesta franja horària.

Els conductors són particulars sense llicència limitats a uns ingressos a la plataforma de 6.000€ a l'any, xifra considerada el cost d'amortització del vehicle.

Servei de *carpooling* que opera a França



A diferència de *BlaBlaCar*, principalment utilitzada per a trajectes interurbans, *OuiHop* està dissenyada per a compartir trajectes curts i rutinaris.

L'usuari indica on vol anar i l'aplicació el geolocalitza i el mostra als conductors al voltant o en camí que van en la mateixa direcció que ell perquè el recullin.



Els conductors no ingressen diners, sinó que guanyen punts que poden bescanviar per vals de combustible o hores de pàrquing.

El servei està funcionant bé per a connectar treballadors d'una mateixa zona.



Servei basat en la reserva de taxis que opera a Madrid.

Per tal d'adaptar el preu a les variacions de la demanda, l'app ofereix descomptes en la reserva d'un taxi durant les hores de menys demanda.

Els descomptes oscil·len entre el 10 i el 20% del preu, però poden arribar al 50%.

El descompte no es dedueix del preu a pagar en la reserva actual, sinó que s'acumula en forma de saldo que es descomptarà de la següent reserva.

Això és possible gràcies a la comissió que *Micocar* cobra al taxista per cada servei.

Exemples de col·laboració público-privada

Un acord entre les empreses de *carsharing* *Bluemove* i *Respiro* i el Consorci de Transports de Madrid per a incentivar l'ús del *carsharing* i el transport públic a la ciutat permet als usuaris d'ambdós serveis privats utilitzar la targeta de transport públic per a obrir i tancar els vehicles compartits. A Barcelona, *Bluemove* també permet accedir als seus vehicles amb la targeta d'abonat al *Bicing*.

Per a poder portar un servei de *carsharing* elèctric a Madrid, l'empresa *Car2Go* va negociar amb l'Empresa Municipal de Transports (EMT) la cessió i arrendament de 24 places d'aparcament gestionades per EMT, amb autorització per a instal·lar 16 punts de recàrrega (on els treballadors de *Car2Go* carreguen els vehicles amb poca bateria). En el moment en què finalitzi el contracte, els punts de càrrega passaran a ser propietat de l'entitat municipal.

Per a promoure l'ús del transport públic, la multimodalitat i el transport d'última milla sostenible, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i l'empresa *Cooltra*, que ofereix a Barcelona un servei de *motosharing* elèctric, han signat un acord pel qual els propietaris d'un abonament de transport públic gaudeixen de descomptes per a utilitzar el servei *eCooltra Motosharing*.



El concepte de mobilitat com a servei (*Mobility as a service*)

L'evolució i convergència de diversos factors tecnològics, socials i mediambientals als entorns urbans apunten a la transformació de la mobilitat urbana en un servei integral.

«*Mobility as a service*» descriu la integració de diversos serveis de transport, públic o privat, en una única plataforma que respon a les necessitats de mobilitat de cada usuari.

Es tracta d'una plataforma digital que permet la planificació de trajectes multimodals, combinant diferents modes de transport i oferint informació en temps real.

La plataforma gestiona el pagament dels diferents serveis de transport, que s'integren en diferents paquets de mobilitat amb un cost mensual que inclouen més o menys serveis i un ús més o menys intensiu segons les necessitats de cada usuari.

UbiGo: el pilot de *Mobility as a Service* a Göteborg

Entre el 2013 i el 2014, un projecte liderat per socis de la indústria, el món acadèmic i el transport públic va crear el primer operador de *Mobility as a Service*: *UbiGo*.

UbiGo, un servei de mobilitat completament integrat, va ser desenvolupat i testat amb l'objectiu de produir un canvi del cotxe privat a consumir paquets de mobilitat.

El pilot es va realitzar amb 70 unitats familiars durant 6 mesos, tant amb usuaris de cotxe privat com de transport públic i alguns membres de *carsharing* i *bikesharing*.

Entre els serveis que integraven l'oferta d'*UbiGo* es trobaven el transport públic, el *carsharing*, el lloguer de cotxes tradicional, el taxi i la bicicleta pública.

Els usuaris pagaven una única quota durant tot el projecte.

Actualment, l'autoritat responsable del transport públic de la part occidental de Suècia lidera el projecte i ha llançat una concessió per a col·laborar amb companyies privades amb l'objectiu de que es llanci el servei definitiu en forma d'empresa privada.

Whim, l'app de *Mobility as a Service* de *Maas Global* (Finlàndia)

Maas Global, originària de Helsinki (Finlàndia), es va convertir l'any passat en el primer operador de mobilitat com a servei del món en llançar el concepte al mercat.

La companyia ja ha llançat comercialment a Helsinki l'app que servirà com a plataforma per a oferir el servei integral de mobilitat, anomenada «*Whim*», i té obert un procés de registre a *West Midlands* per al llançament de l'app al Regne Unit.



La plataforma abasta gairebé totes les opcions de transport del territori, que ofereix en els següents paquets de pagament mensual:

Light	Medium	Premium	Pay-as-you-go
89€ /month	249€ /month	317€ /month	Try Whim without commitment and upgrade whenever you like.
Unlimited HSL Helsinki public transport + 1.000 Whim points	Unlimited HSL Helsinki public transport + 5.500 Whim points	Unlimited HSL Helsinki public transport + 8.000 Whim points	
Use your Whim points as you like, for example:	Use your Whim points as you like, for example:	Use your Whim points as you like, for example:	Transport providers:
+ 2 ∞ taxi trips (~10 km/trip) daytime unlimited local public transport	+ + 8 ∞ 2 taxi trips (~10 km/trip) daytime unlimited local public transport days of car rental	+ + 8 ∞ 5 taxi trips (~10 km/trip) daytime unlimited local public transport days of car rental	 We get you to your destination using your preferred mode of transport, letting you pay as you go – all in one app!



b) ANÀLISI COMPARATIVA DE LA IRRUPCIÓ D'UBER, BLABLACAR I ALTRES NOUS SERVEIS DE MOBILITAT A PAÏSOS DE LA UNIÓ EUROPEA

D'altra banda, també s'ha dut a terme una anàlisi, en termes de *benchmarking*, centrat en l'activitat de determinades empreses que, com és el cas d'*Uber* o de *BlaBlaCar*, s'emparen en el marc de l'economia col·laborativa per desenvolupar el seu model de negoci.

El resultat és aquest:

3.4.1 BÈLGICA

Una companyia que ofereix el mateix servei que *Uber* però a través d'una web, *Taxis Verts*, l'activitat de la qual és regulada per un decret de 1995, porta als tribunals a *Uber*. Denuncien que *Uber* exerceix serveis de taxi, com ells, però sense cap requeriment de llicència pels seus conductors.

El Tribunal de Comerç de Brussel·les prohibeix *UberPOP*, però inicia una revisió del decret de 1995 sobre els serveis de taxi com el de *Taxis Verts* per a veure si interfereix amb el principi de proporcionalitat recomanat pels òrgans europeus.

Paral·lelament, el Govern de la Regió de Brussel·les està desenvolupant amb la participació del sector del taxi un marc legal al que es puguin acollir serveis alternatius al taxi com *Uber*.

Si els serveis com *Uber* no s'acollissin a aquest marc legal, no podrien gaudir dels privilegis del taxi: treballar a temps complet, utilitzar carrils preferents, recollir passatgers a peu de carrer, etc.

El ministre espera que *Uber* hagi d'apujar els preus un cop s'adeqüi a aquesta regulació.

3.4.2 ALEMANYA

UberPOP va ser prohibit l'agost del 2014 pel tribunal d'un districte de Frankfurt am Main a petició de l'organització de companyies de taxi d'Alemanya per oferir un servei de taxi amb conductors sense llicència. La multa per a *Uber* podia ascendir fins a 250.000€.

Tres setmanes després el mateix tribunal va aixecar la prohibició preliminar per considerar el procediment injustificat, ja que la demanda al·legava motius d'urgència mentre que *Uber* existia allà des de 2013.

El 26 de setembre de 2014 els tribunals d'Hamburg i Berlín van ratificar la decisió de Frankfurt i van prohibir l'activitat d'*UberPOP*, però no d'*Uber Black* i *Uber Taxi*.



Uber es va retirar completament de tres grans ciutats —Hamburg, Frankfurt i Düsseldorf— per falta de conductors, mantenint només els seus serveis a Munich i Berlín.

Uber va declarar que volia millorar els seus serveis a aquestes dues ciutats i intensificar el diàleg amb els reguladors i les autoritats.

A data de febrer de 2016, *UberPOP* seguia sent il·legal a Alemanya, sent l'única solució que *Uber* demanés una llicència com a operador de taxis i complís amb la regulació del sector. També hi havia pendent una apel·lació d'*Uber* al Tribunal Regional de Frankfurt.

3.4.3 FRANÇA

UberPOP va iniciar la seva activitat a París a mitjans de 2014, causant nombroses mobilitzacions dels actors tradicionals del transport en contra de la competència deslleial.

El legislador francès ha regulat l'activitat d'*Uber* per mitjà de la "*Loi Thévenoud*", que prohibeix la circulació per la via pública de cotxes amb servei de xofer que utilitzin navegació GPS a través d'aplicacions mòbils amb l'objectiu de trobar passatgers, així com la reserva de viatges sense antelació (amb excepció dels taxistes). Aquestes accions són castigades amb sancions criminals.

La regulació afecta també al sistema tarifari dels serveis de transport amb conductor: el preu del servei ha de determinar-se en moment de realitzar la reserva per avançat i no pot estar basat en la durada i la distància.

Per últim, aquesta regulació estableix l'obligació de que els conductors d'aquest tipus de serveis retornin a la base de l'operador o a un aparcament autoritzat fora de la via pública a menys que estiguin de camí per a atendre una reserva anticipada.

Uber va protestar davant dels tribunals francesos per aquestes mesures al·legant que incomplien els principis de llibertat d'empresa, d'igualtat davant la llei i el dret a la propietat. El Consell Constitucional francès va ratificar la constitucionalitat de totes les mesures excepte la que regula el sistema de preus, que es va considerar inconstitucional.

La "*Loi Thévenoud*" va introduir una esmena al Codi de Transports francès per tal de distingir entre serveis com *UberPOP* —considerats il·legals pel fet de connectar ciutadans amb necessitats de transport amb persones que presten serveis de transport sense ser companyies de transport, taxis o serveis de xofer professional— i serveis com *Blablacar* —considerats legals per ser una verdadera forma d'economia col·laborativa basada en compartir les despeses d'un mateix trajecte entre diversos passatgers—.



El 22 de setembre de 2015, el Consell Constitucional va ratificar la constitucionalitat de la prohibició d'*UberPOP*, així com la distinció entre aquest tipus de servei i el de compartir un viatge que el conductor realitzaria de totes maneres.

Dos directors d'*Uber* a França van ser arrestats amb càrrecs per manipulació il·legal de dades i operació il·legal d'un servei de taxis. Seran jutjats juntament amb *Uber* França durant el 2016.

Durant l'estiu del 2016, el govern francès va instar a les associacions de taxistes i de llicències VTC a realitzar propostes per a la creació i el finançament d'un fons de compensació per a comprar llicències de taxi degut a la seva pèrdua de valor, que se situa ara en un valor mig de 120.000€ mentre que el 2013 aquest valor era de 240.000€.

El govern vol que el finançament d'aquest fons de garantia surti del propi sector. Les propostes recollides havien de presentar-se durant el passat mes de setembre.

Nous serveis de mobilitat rellevants

Padam Daily: servei de bus a la demanda que ja es troba en funcionament a París i que és realitzat per treballadors independents amb llicència que condueixen vehicles de vuit places de la seva propietat i que normalment cobreixen trajectes com el de l'aeroport fins als hotels de destinació dels passatgers. L'empresa que opera el servei els contracta per hores en dos trams horaris: de les 07:30h fins a les 9:30h i de les 18:00h fins les 20:00h. Els trajectes que realitzen els vehicles són dinàmics i s'ajusten en temps real als recorreguts sol·licitats pels nous passatgers.

Heetch: aplicació que ofereix un servei de compartir trajectes en horari nocturn pensat per a un públic jove que no es pot permetre utilitzar taxis. El servei es troba disponible a Lió, París i Lille i el presten conductors particulars que poden oferir trajectes entre les 20:00h i les 06:00h. La plataforma que opera el servei es considera a sí mateixa un "transport social" i limita els ingressos dels conductors que l'utilitzin a 6.000€ a l'any, que és el que la companyia estableix com a despeses que posseir un vehicle genera anualment. El 22 de juny estava previst realitzar un judici contra la plataforma per motius similars als que es presenten contra *UberPOP*, però finalment es va cancel·lar.

3.4.4 PAÏSOS BAIXOS

Existeixen tres serveis d'*Uber*: *Uber Black* i *UberLUX*, que són prestats per conductors amb llicència i són legals, i *UberPOP*, prestat per particulars.

Degut a la controvèrsia d'aquest últim servei, *Uber* va iniciar el servei com a pilot a Amsterdam i va sol·licitar a la consultoria Accenture que realitzés un estudi de com els usuaris l'utilitzen, les seves motivacions i la seva experiència i satisfacció amb el servei.



Conclusions de l'estudi, que es va presentar a l'octubre de 2014:

La majoria de conductors tenen altres feines i utilitzen *Uber* per a aconseguir ingressos extra.

Uber és un servei personal de transport, no un servei de trajectes compartits.

Als usuaris d'*Uber* no els importa que els conductors no tinguin llicència de taxi.

Els taxistes d'Amsterdam no tenen bona reputació.

Els usuaris d'*Uber* estan bastant satisfets amb el servei .

Després de la presentació de l'estudi, el *Dutch Inspection Environment and Transport* va remarcar que qualsevol que ofereixi serveis de taxi ha de complir amb la "Llei de Transport Personal 2000" (WP2000) i tenir una llicència. Així, estableix multes de 4.300€ a cada conductor (10.000€ si són reincidents) i d'un màxim de 100.000€ a *Uber*.

Molts conductors van ser multats, de manera que *Uber* va demanar una ordre preliminar al *Dutch Commercial Court of Appeal*, la qual li va ser denegada al desembre de 2014. El tribunal argumenta que *Uber* no es limita només a connectar oferta i demandada, sinó que estableix una relació directa de cooperació amb els conductors per a oferir un servei de taxi sense llicència.

El debat que es va generar al voltant del cas es centrava en la qüestió de si el govern havia de regular amb llicències un servei que connectava conductors particulars amb persones amb necessitats de mobilitat a través d'una app i per quin motiu. El ministeri va argumentar que la regulació del sector del taxi tenia per objectiu assegurar una qualitat mínima en el servei de transport.

El Ministre Henk Kamp va assegurar que es portarien a terme regulacions "tecnològicament neutrals", és a dir, que no perjudicarien a cap tipus de servei basant-se en la tecnologia que utilitza. Això permetria als taxis operar el seu servei a través d'una app mòbil com la d'*Uber*.

Una portaveu del govern va declarar que *UberPOP* continuaria sent il·legal, però que volien obrir més el mercat del taxi, assegurant una competència justa en el procés.

Uber va operar durant uns mesos només amb usuaris coneguts del servei, sense acceptar-ne de nous, per tal de no causar més enrenou.

Finalment, la policia va intervenir l'administració d'*Uber* a les oficines d'Amsterdam al setembre de 2015. *Uber* va decidir aturar el servei *UberPOP* als Països Baixos al novembre de 2015.



3.4.5 PORTUGAL

El 26 de setembre de 2016, el Ministeri de Medi Ambient de Portugal va presentar l'esborrany de la que serà la primera llei a Europa expressament dissenyada per a regular l'activitat de plataformes digitals de transport.

L'esborrany proposa la creació d'una llicència única pels conductors de serveis de lloguer de vehicles amb conductor, sense limitació en el número de llicències expedides. Aquest fet evitaria la creació d'un mercat de revenda de llicències i deixaria que fos la demanda la que regulés l'oferta.

Segons l'esborrany, els requeriments legals per a taxistes i conductors amb llicència s'equipararien pel que fa a assegurances i inspecció de vehicles. A més, les plataformes hauran de presentar un registre a l'autoritat de transport i els conductors hauran de rebre una formació de 30 hores acreditada per autoescoles i hauran de fer visible la seva identificació tant a l'interior del vehicle com a l'aplicació mòbil.

El ministeri també aclareix que l'activitat d'aquestes plataformes no serà considerada un servei de transport públic, no gaudirà dels beneficis fiscals dels qual sí gaudeixen els taxistes.

L'esborrany es troba en aquests moments sotmès a consulta pública i a l'espera de l'aprovació per part del consell de Ministres, i s'espera que la seva resolució es presenti durant el mes de novembre.

3.4.6 ESPANYA

UberPOP va iniciar el seu servei a Espanya a finals de 2013, provocant manifestacions i vagues entre els taxistes a Madrid i Barcelona 16 mesos després.

El govern decideix prohibir l'activitat d'*Uber* i l'empresa suspèn el servei al desembre de 2014, tot i que tres mesos després posa en marxa *Uber EATS* a Barcelona (negoci de repartiment de menjar a domicili).

Tant a Barcelona com a Madrid es van portar casos en paral·lel als tribunals per competència deslleial, amb diferent evolució en cada cas.

A Madrid:

L'associació de taxistes va iniciar un procediment contra *Uber* que es va resoldre amb unes mesures cautelars de suspensió del servei per operar un servei amb conductors sense llicència administrativa i per competència deslleial, prohibint també l'hostatge dels serveis de telecomunicacions i de pagaments electrònics d'*UberPOP*.

Aquestes mesures cautelars segueixen prolongant-se en el temps, però actualment afecten exclusivament a *UberPOP* i permeten el funcionament dels altres serveis de la companyia amb xofers professionals.



En el cas de *BlaBlacar*, la patronal d'autobusos Confebús va presentar al mateix tribunal una demanda contra l'empresa de viatges compartits, sol·licitant la suspensió cautelar de la seva web al·legant que *BlaBlacar* ofereix un servei de transport de passatgers de forma il·legal.

El recurs ha estat recentment desestimat i, per tant, avalada l'actuació de *BlaBlaCar* pel que fa la no vulneració de la normativa de defensa de la competència.

A Barcelona:

El jutge va elevar el cas al Tribunal de Justícia de la Unió Europea presentant com a qüestió prejudicial si *Uber* devia ser considerada una mera companyia de transport i, per tant, excloure-la de l'àmbit d'actuació de l'article 2.2.b de la Directiva 2006/123/EC, de 12 de desembre de 2006, relativa als serveis del mercat interior de la UE, o un servei de societat de la informació.

El 2 de juny de 2016 la Comissió Europea va presentar una comunicació oficial sobre les plataformes de l'economia col·laborativa, on proporcionava una guia perquè els governs poguessin establir, cas per cas, quines plataformes havien de considerar-se societats de la informació i quines altres serveis professionals en sectors específics.

Tots els casos oberts als tribunals es van suspendre temporalment a l'espera de la contesta a aquesta qüestió prejudicial per part del TJUE.

Nous serveis de mobilitat rellevants

Micocar: aplicació mòbil destinada a taxistes que aprofita les hores de menys demanda del servei per a oferir descomptes que normalment oscil·len entre el 10 i el 20%, però que poden arribar fins al 50%. L'usuari de l'app paga el preu complet de la carrera, però acumula el descompte en forma de saldo que pot utilitzar en el següent trajecte en taxi.

3.4.7 REGNE UNIT

Al setembre de 2015, *Transport for London* va llançar unes propostes de regulació dels serveis de lloguer de vehicles amb conductor en forma de consulta oberta a la que es podien adherir propostes i comentaris fins el 23 de desembre de 2015.

Algunes d'aquestes propostes inicials podien afectar l'activitat d'*Uber*, com l'establiment d'un temps mínim entre que l'usuari sol·licita el servei i s'inicia el viatge de 5 minuts, la prohibició de mostrar vehicles amb conductor a una app, l'obligatorietat de que els conductors treballassin per a una sola plataforma, o l'establiment de controls als viatges compartits en vehicles públics, mesura que afectaria al servei *UberPool* que permet compartir el viatge amb desconeguts amb similar recorregut.



El 17 de març del 2016, el consell de l'autoritat *Transport for London* es va reunir per a aprovar i incorporar a la regulació de serveis de lloguer de vehicles amb conductor algunes de les mesures resultants de la consulta. Moltes de les mesures que afectaven de forma més negativa a activitats com la d'*Uber* van ser desestimades, mentre que les mesures aprovades compleixen amb el requisit de proporcionalitat establert per la normativa de la UE, a l'espera de que s'aprovi la nova regulació per al lloguer de vehicles amb conductor.

Algunes de les mesures aprovades són l'obligatorietat de que els operadors facilitin informació a l'administració pública dels conductors i els vehicles registrats a la plataforma en intervals de temps establerts, el requeriment de que els conductors demostrin un cert nivell d'anglès, que els conductors proporcionin el seu número de la Seguretat Social en el moment de sol·licitar la llicència o l'obligatorietat de que la companyia operant el servei proporcionin un mitjà en què els usuaris puguin parlar a una persona física en cas de tenir qualsevol queixa o problema.

Paral·lelament a la consulta, *Transport for London* també va demanar una revisió judicial de l'activitat d'*Uber* arran de la queixa presentada per la *Licensed Taxi Drivers' Association*, la qüestió principal de la qual era si l'app d'*Uber* havia de ser considerada un taxímetre, prohibits als serveis privats de lloguer de vehicles amb conductor. El jutge encarregat del cas va desestimar aquesta hipòtesi, ja que, d'una banda, un dispositiu que envia una senyal GPS i en rep una altra de retorn amb els càlculs del preu del viatge basats en la distància i el temps estimats no es pot considerar un taxímetre i, d'una altra banda, perquè no són els vehicles els que equipen el dispositiu, sinó que es tracta dels *smartphones* dels propis conductors.

3.4.8 ESTATS UNITS

Tot i que no es tracta d'una ciutat europea, val la pena mencionar un cas a Califòrnia en què la *California Labor Commission* va fallar a favor d'una conductora d'*Uber* que va al·legar que ella era una treballadora d'*Uber*, i no una autònoma. *Uber* va apel·lar la decisió de l'òrgan públic. Aquest cas és rellevant per les implicacions que tindria en el mercat laboral la decisió de considerar els conductors d'*Uber* empleats de la companyia o treballadors independents.



ANNEX II. ALTRES APORTACIONS TAULA SECTORIAL

1 - Intervenció membres executiva del Sindicat de Taxistes Autònoms de Catalunya (STAC). Sr. Lluís Berbel Salcedo, president, Sr. Antoni Servós Murgo, secretari.

Cuestiones:

- . La integració de la economia col·laborativa en l'àmbit del transport i la mobilitat*
- . Quin espai i quines condicions entenem com a possibles.*
- . Quin és l'entorn en el que no professionals poden, en règim de col·laboradors entre particulars, desenvolupar activitats en aquest àmbit.*

Siguiendo las pautas más o menos que se nos han indicado para la intervención, vamos a contestarlas y además a hacer una reflexión sobre la incidencia que puede suponer la economía colaborativa

He de decir lo siguiente. La economía, mal llamada colaborativa, no puede coexistir con un transporte de viajeros fuertemente regulado, ya que supone una competencia ilegal y desleal incompatible con la excelente calidad y servicio ofrecida por el transporte en auto-taxi.

Sostenemos porque así lo creemos, que el transporte de viajeros ha de mantenerse dentro de un marco regulador. Actualmente las normas que regulan el transporte de viajeros desde el Estado son la LOTT (Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres), el ROTT (Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres), la orden FOM que regula los Vehículos de Alquiler con conductor (VTC), llei de Transport de Viatgers per Carretera Mintjançant Vehicles de Motor i el seu Reglament, la ley del Taxi y los diferentes reglamentos y ordenanzas municipales.

La intervención de terceros, véase Blablacar y algunas otras plataformas como está sucediendo en la actualidad, convierte la economía colaborativa en una economía especulativa y un incumplimiento de las normas establecidas ya que existe una intermediación y un interés económico.

Por lo tanto, la primera pauta del guion está contestada pero para no ser muy simplista quiero indagar más allá.

A los conductores profesionales se nos exige una serie de condiciones en aras de una garantía de un buen servicio al ciudadano que, al final, es de lo que se trata.

En ese sentido, hasta ahora, se nos exigía un carnet especial, el BTP, un carnet profesional imprescindible para, entre otros, policías, bomberos y conductores de ambulancias....todos aquellos cuyo trato directo y diferenciado con los ciudadanos y usuarios les obligaba a tener un plus diferenciador con un conductor particular. Al desaparecer el BTP, algunas administraciones ya están poniendo en práctica la exigencia de contar con un año de antigüedad del permiso de conducir de la clase B o carnet superior en vigor y además un informe psicofísico, expedido por un centro



homologado por el Servei Català de Transít. Sin ir más allá los transportistas tienen un Certificado de Aptitud Profesional. Hemos de tener en cuenta que estamos trasladando a personas.

Junto a ese carnet, en la mayoría de los ayuntamientos que tienen un número importante de licencias, se nos exige otro carnet más especializado donde se ha de tener conocimiento tanto de las normativas que rigen nuestro sector como también todo lo relacionado con el callejero y conocimiento de la ciudad tanto en sus puntos de interés como el trato con el público. Todo ello para dar un servicio de calidad al ciudadano.

Una vez superado todas estas pruebas que conlleva unos cuantos meses sino es prácticamente un año necesitamos una licencia municipal y una autorización de la Generalitat de Catalunya.

Todo ello redundando en un beneficio del usuario al tener un servicio regulado y de muy alta calidad.

Después a esa licencia le hemos de poner un vehículo que ha de tener unas características determinadas también para beneficio del usuario, no valen todos los coches, para que tenga unas condiciones de habitabilidad adecuadas y entre ellas se nos exige entre otras cosas razonables, que tenga unas dimensiones determinadas, aire acondicionado, pago con tarjeta, etc, etc.

Todo ello con unas revisiones periódicas que garantizan el perfecto estado del vehículo así como una revisión del taxímetro que garantiza que los precios aprobados por el ayuntamiento y autorizados por la Comisión de Precios de Catalunya se cumplan,

Además nuestros vehículos cuentan con los correspondientes seguros tanto para el conductor, el vehículo y los pasajeros y los pagos correspondientes a la Seguridad Social, como autónomos; a Hacienda por la explotación de nuestra industria.

Todo ello en un sector que ya está saturado.....con 12500 licencias en todas Catalunya con un porcentaje de ocupación que no llega al 50 por ciento con un aumento considerable de nuestro competidor legal más inmediato que son las VTC y ahora además se pretende, evidentemente no con el beneplácito de esta organización, aumentar una flota que en el guión se nos dice que sean colaboradores.....

Es evidente que nuestra organización apuesta por un servicio mejor y más competente que el que existe en la actualidad- Un servicio regulado e intervenido, que es la garantía precisamente de buen servicio para el usuario. Con unas tarifas intervenidas y reguladas.....Todo lo contrario supondría un transporte tercermundista sin ningún tipo de seguridad (ni de vehículo ni conductor) y donde se producirían, sin duda, abusos de todo tipo.

Por tanto, para nosotros, no hay espacio para este tipo de transporte indudablemente privado sino queremos degradar el servicio y perjudicar a los



usuarios del servicio de auto-taxi que no tendrán ningún tipo de seguridad ni en cuanto al vehículo, ni al conductor ni tampoco los precios que se les puede aplicar.....

Se han publicado cifras de lo que supone la economía colaborativa pero nadie habla de los costes que supondría para el sector del taxi, sobre saturado, la entrada de más competidores. Estamos hablando, solo en Catalunya de más de 16.000 familias, que viven del taxi, y en el Estado Español de 100.000 familias que a su vez también son consumidores finales de vehículos, combustible, mantenimiento y las aportaciones a Hacienda en los impuestos (IVA e IRPF).

En algunas ciudades donde ha irrumpido esta falsa economía colaborativa, llamada correctamente economía especulativa, ha supuesto la reducción de taxis en más de un 90% con el daño económico que eso ha supuesto tanto en puestos de trabajo autónomo como dependiente y sin que ello haya supuesto una mejora en la calidad y el precio del servicio si no que se ha precarizado mucho más.

Para nosotros, todo se resume en que la entrada como lo está haciendo Blablacar y en su día UBER no es con ánimo colaborativo sino todo al contrario son empresas con ánimos lucrativos y con tintes de economía sumergida. Y además saltándose las reglas sobre la competencia leal.

La entrada de empresas falsamente denominadas colaborativas en el sector va a suponer la ruina para el sector del taxi ya que no están trabajando en las mismas condiciones que el taxi.

La entrada de estas empresas va a suponer la desregulación de "facto" del sector y los estudios afirman claramente que la desregulación del sector ha supuesto para el taxi una ruina y para los usuarios un nefasto servicio. Este estudio realizado sobre la desregulación de los taxis (y existen varios) ha supuesto un incremento en las tarifas, una reducción en la calidad del servicio y en las condiciones de los trabajadores. Este estudio se ha realizado sobre diferentes ciudades de USA, Inglaterra, Suecia, Nueva Zelanda, Japón, Corea del Sur e Irlanda. En muchas de estos países se volvió a la regulación...

Por lo tanto, y en resumen, la economía colaborativa no tiene espacio en nuestro sector, un sector regulado. Nuestra regulación es la garantía de un buen servicio, profesional y de calidad.

2- VISIÓN DE HAILO SOBRE LA ECONOMÍA COLABORATIVA

La contribución de la economía colaborativa al transporte urbano

- Hailo pretende formar parte de un ecosistema urbano eficiente, inteligente y sostenible, donde se fomente la intermodalidad. En este sentido, la compañía considera positivo la promoción de modelos colaborativos como el car-sharing o el car-renting en la medida en que reducen la presencia del vehículo privado en la ciudad y fomentan el uso compartido de recursos escasos.*



- *No obstante, conviene diferenciar los modelos colaborativos, de aquellas empresas que ofrecen un servicio profesional. Así, en cuanto a las plataformas, hay que distinguir aquellas que ponen en contacto a unas personas, de aquellas que impongan unas determinadas condiciones en el servicio (tarifas, horarios...) y establezcan condiciones laborales concretas para los trabajadores. Si las primeras se regulan principalmente por la Directiva de Comercio Electrónico y los principios del Mercado Único Digital, las segundas deberían reconocerse como proveedoras de transporte y, por tanto, ceñirse a una regulación en materia de transporte.*

- o *Esta argumentación vendría legitimada por la Comunicación de la Comisión Europea llamada “Una Agenda Europea para la Economía Colaborativa” (junio 2016), la cual distingue entre los usuarios que ofrecen un servicio de manera puntual y los proveedores que actúan como profesionales/proveedores.*

- o *La disrupción digital implica la entrada de nuevos players en la industria, haciéndola más competitiva y generando nuevas oportunidades de empleo y negocio. Sin embargo, no todos los modelos impactan de la misma manera ni pueden gozar de un mismo status.*

La necesidad de un marco regulador garantista con los derechos de usuarios y Profesionales

- *Hailo entiende la regulación como la necesaria protección de los derechos de profesionales y usuarios y no como la generación de trabas a la competencia.*

Tanto la regulación nacional como la autonómica hacen referencia al transporte urbano como servicio público, lo cual implica una serie de garantías y estándares que no son incompatibles con la entrada de nuevos modelos.

- o *En este sentido, conviene señalar como la Autoridad Catalana para la Competencia (ACCO) defendió en un reciente estudio la necesidad de que el legislador, cuando el servicio se considere público, regule “de forma proporcionada aquellos aspectos que ese consideren esenciales”. Como ejemplo, hizo referencia a las tarifas, ya que se han dado casos en mercados desregulados en que “en situaciones de muy alta demanda el precio del servicio se incrementa significativamente”.*

- *Alcance de la regulación: concesión de licencias y tarifas. La regulación del sector del transporte urbano debe marcar unas reglas de juego claras y comunes para todos los players, independientemente del tipo de licencia. Licencias y tarifas deberían estar sometidas al control público a fin de asegurar un servicio de calidad e independiente de los cambios en el mercado y la distribución geográfica.*

- o *Argumentos concretos:*

- § *El surgimiento de nuevos modelos de negocio no debe basarse en una rebaja de los estándares establecidos de forma consensuada en el sector.*



§ La experiencia en otros mercados desregulados muestra cómo la extensión de determinados modelos de negocio terminan traduciéndose en la creación de monopolios, que acaban con el negocio de los taxistas autónomos.

§ La falta de control público puede generar situaciones de discriminación (en función de las zonas geográficas) e incrementos indiscriminados en el precio de las tarifas.

§ El número de licencias, aun susceptible de ser revisado, debe adecuarse en último término a las necesidades de las ciudades y al desarrollo sostenible de éstas.

§ Los beneficios obtenidos por las empresas que operan en el ámbito del transporte urbano deben revertirse sobre las mismas ciudades. En este sentido, las normas fiscales deben ser claras en lo que respecta a las filiales de compañías multinacionales.

§ En definitiva, la liberalización total de la industria sometería al sector del taxi (regulado como servicio público) a una situación de desventaja frente a otros modelos que no tienen que cumplir las mismas garantías. Por otra parte, la liberalización de todos los modelos (taxi y VTC) hundiría el negocio de los taxistas y, lo que es más importante, limitaría considerablemente el control de la Administración sobre un servicio público.

• La perspectiva de los profesionales. La economía colaborativa se basa en el uso compartido de recursos, de una manera esporádica. En cuanto al servicio profesional de transporte, Hailo cree que éste no puede quedar a merced de un mercado sin horarios ni garantías definidas. Por otra parte, hay que tener en cuenta las ingentes cantidades de dinero invertidas por los taxistas para cumplir con una regulación garantista (dispositivos tecnológicos, condiciones de accesibilidad y seguridad, sostenibilidad...).

Medidas para hacer del taxi un sector más competitivo y eficiente

• Hailo es consciente de que el marco regulador puede renovarse y mejorarse a fin de lograr una industria más competitiva.

o Disposición a eliminar aquellos costes y/o peajes innecesarios.

o Liberalización parcial de los horarios en aquellos momentos de alta demanda (por ejemplo, los fines de semana). Hailo ha percibido como el 50% de la demanda se deja sin cubrir en determinadas franjas.

o Competencia en materia de precios: plataformas como Hailo compiten asumiendo parte de la tarifa (íntegra) que cobra el profesional.

o Convergencia tecnológica con otras compañías digitales, abriendo el sector a la innovación. En este sentido, cabe recordar el partership con Google Maps.

o Generación de un código de buenas prácticas y un registro público de taxistas, a fin de incrementar y optimizar la experiencia de cliente.



o Exploración de nuevos servicios, como el car-pooling, en el sector del taxi

3 - Associació Empresarial de Lloguer de Vehicles Sense Conductor de Catalunya (AEVAC)

ARGUMENTARI SOBRE ECONOMIA COL.LABORATIVA

1- No estem en contra dels nous models de negoci basats en la contractació digital, el que volem es que les regles de joc siguin iguals per a tots i evitar que sota el paraigües d'economia col·laborativa, s'emparin iniciatives que en el fons són activitats econòmiques professionals.

2- L'Administració deu de regular clarament el funcionament de les plataformes i dels proveïdors de serveis de les mateixes, i ha d'establir criteris inequívocs per a distingir entre el proveïdor de serveis ocasional sense ànim de lucre i l'habitual.

El proveïdor de serveis habitual ha d'estar subjecte a les mateixes obligacions a les que estem sotmeses les empreses de lloguer, tant per evitar casos de competència deslleial com perquè s'entén que en un sector liberalitzat la normativa reguladora que s'aplica respon als interessos públics de la societat i dels nostres usuaris.

3- No té sentit que el lloguer de particulars a través de plataformes eludeixi el compliment de normes de fiscalitat, laborals, de seguretat viària i que afecten a l'ordre públic.

4- En conseqüència el criteri per distingir les contractacions ocasionals d'un particular i les professionals ha de ser rigorós i vincular-se a la presència d'ofertes en les plataformes de contractació.

5- Les empreses de lloguer han de notificar als Cossos de Seguretat tots els lloguers que efectuen atès que la disposició d'un vehicle per aquesta via pot ser utilitzada per comissió de delictes i fins i tot actes de terrorisme.

¿Com pot tolerar-se que el lloguer a través d'aquestes plataformes no estigui subjecte a aquesta notificació?

6- Per criteris de seguretat viària dels vehicles que es dediquen al lloguer sense conductor, han de matricular-se indicant aquest ús i estan subjectes a una normativa molt rigorosa d'inspeccions tècniques.

Com es pot admetre que les plataformes propiciïn el lloguer de vehicles no destinats a aquesta finalitat i sense passar els controls d'inspecció tècnica exigits?

7- No resulta admissible el que els estrictes controls socials per part de les autoritats de consum que afecten les nostres empreses i que garanteixen la transparència i publicitat de les condicions en què es produeixen els contractes de lloguer,



desapareguin pel simple fet que la contractació sigui realitzada a través de plataformes i proveïdors suposadament sense ànim de lucre.

8- Les plataformes P2P han de garantir que els seus proveïdors compleixen tota aquesta normativa i igualment assumeixen la fiscalitat corresponent perquè en cas contrari estan provocant una situació de desequilibri privilegiat respecte a les companyies de lloguer.

9- Cal advertir que la generalització incontrolada i sense regulació d'aquest fenomen posa en perill el nombre de llocs de treball i la qualitat dels mateixos en les companyies de lloguer professional per fer front a la flexibilitat del particular, i els sindicats han d'actuar en conseqüència, sent sorprenent el seu silenci davant la situació de manca de regulació.

10- Ha d'exigir-se una immediata regulació d'aquest sector ,nascut en una situació de crisi econòmica però d'auge de turisme, per evitar que la alegalitat o il·legalitat esdevinguin fenomen permanent.



ANNEX III. APORTACIONS ESPECÍFIQUES D'INTEGRANTS DEL GRUP DE TREBALL

DOCUMENT 1

GT Transport i Mobilitat. Crida per al desenvolupament de projectes pilot de mobilitat col·laborativa, sostenible i intel·ligent a Catalunya

(document aportat per l'Àrea de regulació de mercats i competència de la DG Promoció Econòmica, Competència i Regulació).

1. Procés consultiu en el sector del Taxi i VTC

El punt de partida és l'anàlisi, valoració i possibles propostes de modificació normativa de la regulació de les activitats de Taxi i VTC en els àmbits estatal i propi amb la finalitat d'orientar les polítiques públiques en la línia de millorar les condicions de disponibilitat, cost, sostenibilitat ambiental (vehicles elèctrics, baixes emissions), qualitat i accessibilitat de l'oferta de serveis a la ciutadania.

En aquest procés, es recomana comptar amb la participació més àmplia possible: administracions competents, usuaris, sector professional i d'altres àmbits concernits.

A aquest respecte es planteja un possible procés consultiu que doni resposta a allò establert en l'article 133 de la Llei 39/2015 a realitzar durant el 2017.

2. Iniciatives de mobilitat col·laborativa

Cal també identificar aquelles iniciatives de mobilitat sostenible que siguin aptes per incloure dins de les polítiques públiques de la Generalitat de Catalunya i d'altres institucions municipals (ATM, AMB, Ajuntament de Barcelona...).

La tasca de *benchmark* internacional i d'identificació d'aquestes iniciatives presents a Catalunya (Barcelona) ja està feta.

Pel que fa les Iniciatives de mobilitat col·laborativa es constata l'aparició i popularització de plataformes que connecten oferents i demandants de productes i serveis que han revolucionat el panorama de la mobilitat urbana, donant pas a un seguit de nous models de negoci i serveis, com es pot constatar en la informació recollida en el punt 3 d'aquest informe.

Aquesta informació es pot complementar amb la relativa a l'estudi «*Shared Mobility; Innovation for liveable cities*», realitzat per l'*International Transport Forum*, que simula l'impacte del desenvolupament de la mobilitat compartida en una ciutat com Lisboa.

En l'escenari de futur plantejat a la simulació tots els viatges en cotxe privat i autobús són substituïts per mobilitat a la demanda amb flotes de vehicles compartits:



- «*Shared taxis*»: vehicles de 6 places que ofereixen viatges compartits a demanda i de porta a porta.
- «*Taxi-buses*»: mini-busos de 8 i 16 places que creen parades virtuals a demanda i permeten continuar el viatge amb transport públic de forma gratuïta.

D'altra banda, es manté l'ús actual de tren i metro a la ciutat.

Pel que fa a l'impacte calculat en el nombre de vehicles en circulació, el número de kilòmetres conduïts, l'ús d'espai públic i les emissions de CO₂ les conclusions són les següents:

- La flota de vehicles necessària per a cobrir les necessitats de mobilitat de la ciutat es reduiria al 3% dels vehicles utilitzats actualment i desapareixeria la congestió.
- Es reduiria un 95% l'espai públic destinat a aparcament.
- Els kilòmetres recorreguts en vehicles es reduiria un 37%.
- La millora en l'eficiència permetria reduir el cost per a l'usuari de cada viatge a la meitat o menys.
- Es reduirien un 34% les emissions de CO₂ (encara més amb vehicles elèctrics).

També es compta amb Conclusions de l'estudi realitzat pel *Transportation Sustainability Research Center* (TSRC) sobre l'impacte de *Car2Go* a 5 ciutats americanes:

- Cada vehicle de *Car2Go* disponible reemplaça fins a 11 vehicles privats. El total de vehicles retirats de la circulació a les 5 ciutats gràcies a *Car2Go* es calcula en 28.000.
- Entre el 2 i el 5% dels usuaris va vendre un vehicle privat degut a l'ús de *Car2Go*. L'edat mitjana dels vehicles venuts va ser de 14,4 anys.
- Entre un 7 i un 10% dels usuaris de *Car2Go* no va comprar un vehicle perquè tenien accés al servei. S'estima que entre 4 i 9 vehicles van deixar de ser comprats per cada vehicle de *Car2Go* disponible.
- Entre el 29 i el 38% dels usuaris a 4 de les ciutats viatjaven acompanyats durant almenys la meitat del trajecte.
- Reducció de fins el 18% en les emissions de gasos d'efecte hivernacle de cada llar on s'utilitza *Car2Go*.

D'altra banda cal assenyalar que aquests serveis, que no corresponen a la tradicional oferta de transport de la ciutat, no sempre ho tenen fàcil per operar degut



a l'existència de traves regulatòries i administratives, fet que dificulta la creació de sinergies positives.

A tall d'exemple :

Carsharing B2B, B2C o P2P

Un servei com *Car2Go* no ha pogut instal·lar-se a Barcelona per què no es poden utilitzar les places d'aparcament per a una activitat comercial. A més, les restriccions de duració d'aparcament no s'adapten al servei de *carsharing*

Carpooling

BlaBlaCar pot operar ja que la seva activitat no està subjecta a la llei d'ordenació de transport terrestre (com hem assenyalat, recentment *BlaBlaCar* ha guanyat la demanda presentada por Confebús).

Ride-hailing

Amb la limitació actual d'una llicència de vehicle amb xofer professional per cada 30 taxis, *Uber* no pot tenir la massa crítica per operar a Barcelona.

Bus a la demanda

Un servei com SHOTL no té llicència per operar amb les condicions desitjades per garantir eficiència en el servei.

La conclusió és que de totes les iniciatives existents en l'actualitat a Catalunya dins l'àmbit de la mobilitat col·laborativa, algunes d'elles serien de ben segur complementàries a l'activitat de transport públic i, fins i tot, permetrien redissenyar polítiques públiques i ajustar pressupostos. Apareix una oportunitat que cal aprofitar.

3. Mobilitat en polígons

El Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2020 preveu l'establiment de serveis a centres de concentració d'activitats laborals i els Plans de mobilitat específics de polígons industrials com a instruments de planejament específics per aquells polígons de gran extensió i generació de mobilitat.

Es rellevant el paper de les taules de mobilitat com a àmbits de concertació a cada polígon de més de 5.000 treballadors amb la coordinació de l'autoritat territorial de mobilitat corresponent.

Pel que fa els serveis de transport públic col·lectiu s'apunta la possibilitat de potenciar el compartir els serveis d'autobús d'empresa entre diverses empreses dins



d'una mateixa zona industrial de forma que es permeti una major economia de mitjans i una reducció important del cost suportat.

Quant al Pacte Nacional per a la Indústria la seva Línia 6 es dedica a Polígons industrials i es podria complementar amb la tasca del Grup de Mobilitat en PAE que està duent a terme la Direcció General d'Indústria (projectes pilot).

4. Proposta: desenvolupament de projectes pilot

En front d'un sector tradicional del transport que tem pel seus interessos i d'una llei preexistent a l'arribada d'aquests serveis, Catalunya està en una situació de *statu quo* que no permet aprofitar el potencial que ofereixen aquests nous models de servei per a donar solucions als problemes de mobilitat a Catalunya i, especialment, a la ciutat de Barcelona i compliment alhora als principis de la Llei 9/2003.

Per aquest motiu, i per tal d'analitzar els beneficis i també els riscos que podrien comportar aquest serveis a nivell de Catalunya, la Comissió interdepartamental es compromet a obrir un marc de col·laboració publico-privada per permetre el desenvolupament de projectes pilot, durant un període limitat i seguint una sèrie de requisits prèviament definits.

Aquests projectes pilot permetran testar solucions tecnològiques existents que ja estan en funcionament en altres països o en altres territoris d'Espanya, i avaluar els seus impactes al territori de Catalunya i prendre decisions de política pública (regulatòries i altres).

Organització d'un concurs de mobilitat col·laborativa, sostenible i intel·ligent amb l'objectiu d'oferir un marc de col·laboració publico-privada que permeti el desenvolupament de diversos projectes pilot a determinats territoris de Catalunya.

- Les empreses que es presentin seran empreses amb solucions existents i operacionals a altres llocs que encara no poden operar a Catalunya per raons legislatives o altres.

- Hauran de justificar per què la seva proposta permet solucionar els reptes de mobilitat definits i preveure indicadors que s'utilitzaran per a seguir i mesurar els resultats dels pilots.

- Les empreses hauran d'especificar els seus requisits per a llençar un pilot:

- Barreres legislatives, permisos necessaris.
- Territori prèviament delimitat per fer el pilot.
- Recursos necessaris i implicació de les administracions públiques.

- La o les empreses guanyadores obtindran els permisos per operar al territori determinat durant la durada del pilot.



- L'avaluació del pilot ha de permetre decidir la implementació del servei o redisseny de política pública de mobilitat.

En síntesi, el desenvolupament d'aquests projectes pilot comportaria:

1. Creació d'un Comitè de Selecció format per Generalitat de Catalunya (Transport, Medi Ambient, Indústria), ATM, AMB, Institut Català del Taxi, Ajuntament de Barcelona ...
2. Identificació de reptes de les administracions públiques per a millorar la mobilitat sostenible a Catalunya.
3. Redacció dels plecs de la crida de manifestació d'interès amb els requisits que han de complir els projectes pilots per a la seva selecció així com reptes als quals responen i indicadors/dades que hauran de recollir.
4. Presentació i selecció dels projectes pilots.
5. Execució dels pilots i recollida d'informació durant un període limitat.
6. Avaluació de pilots i presa de decisions polítiques a partir de l'experiència i les dades recollides.

La majoria d'aquests projectes pilots es podrien tirar endavant sense problema ja que la normativa actual de mobilitat dona certa cobertura. En cas que algun projecte pilot necessiti exempció normativa, caldrà fer-ne una valoració *ad hoc*.



DOCUMENT 2.- Anàlisi sobre les problemàtiques relatives a l'economia col·laborativa i la mobilitat i plantejament de propostes de solució. (*document aportat per l'Àrea de Millora de la Regulació de la Direcció General de Coordinació Interdepartamental*)

PROBLEMÀTIQUES GENERALS SOBRE L'ECONOMIA COL·LABORATIVA I LA MOBILITAT

Per poder valorar l'encaix de l'economia col·laborativa es considera que cal tenir presents els aspectes següents:

1) El marc de la mobilitat a Catalunya¹

Actualment, hi ha un ampli marc normatiu sobre mobilitat (així com sobre la seva planificació) on es fixen un seguit d'objectius que han de ser tinguts en compte:

- Afavorir un ús més racional del vehicle privat (lletres b i f art. 3 Llei 9/2003)
- Promoure i protegir els mitjans de transport més ecològics (lletres e, l, t, u i v art. 3 Llei 9/2003 i art 2.3.f Llei 21/2015)
- Afavorir els sistemes de transport a demanda, en especial a les zones de baixa densitat de població i polígons industrials (lletres h i i art. 3 Llei 9/2003 i art. 9 Llei 21/2015)
- Garantir la interoperabilitat i la intermodalitat, en especial, amb la bicicleta, cotxe compartit i cotxe multiusuari (art.2.3.e, 10 i 11 Llei 21/2015)
- Fer un recurs òptim dels recursos de mobilitat i introduir les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat (lletres a, c, d i o art.3 Llei 9/2003 i lletres a, c, g i h art.2.3 Llei 21/2015)
- Augmentar la integració social afavorint l'accessibilitat, incrementar la qualitat de vida i de salut dels ciutadans i la seva seguretat en els desplaçament (article 3 D.362/2006)

Tots aquests elements també estan presents en la política de transport europea, però en aquesta també es posa l'èmfasi:

- En la competència efectiva al mercat.
- En la necessitat que les empreses europees siguin competitives en els mercats de transport mundial

2) La irrupció de noves tecnologies i models de negoci

a. Aplicacions informàtiques que poden afavorir la reducció de l'ús del cotxe privat i la intermodalitat, en especial, el cotxe compartit i cotxe multiusuari:

Actualment, s'estan desenvolupant aplicacions informàtiques que permeten creuar la demanda i l'oferta de transport de viatgers de manera molt eficient, de manera que han aparegut nous models de negoci al mercat que intenten explotar econòmicament aquest tipus de tecnologia. A títol merament



exemplificatiu:

- Cotxe amb conductor (similar al negoci VTC i taxi): [Uber](#), [Cabify](#), [Mytaxi](#) o [Joinuptaxi](#).
- Autobús (turisme de gran capacitat) amb conductor i en ruta (similar al negoci de l'autobús, tot i que s'està desenvolupant amb VTC): [Padam](#), [allygator](#).
- Vehicle privat: [Bla bla car](#), [Amovens](#) o [Compartir Coche](#).
- Lloguer de cotxe: [Car2Go](#), [Emov](#), o [socialcar](#).
- Lloguer de plaça de pàrquing: [parkclick](#) o [parkify](#)

Una les característiques d'aquestes plataformes és la flexibilitat amb què adapten l'oferta que posen a disposició dels seus usuaris (per exemple, Uber ha passat d'oferir a Espanya transport entre particulars a oferir transport amb VTC i a altres països ofereix taxi).

A més, es constata una tendència cap a la intermodalitat, que inclou modalitats de transport públic i privat. De fet en aquesta línia de la intermodalitat es treballa des del sector públic al [Projecte T-Mobilitat](#). Amb caràcter privat, es pot citar l'aplicació finlandesa [Whim](#) i, amb un caràcter menys ambiciós, cal emmarcar la compra per part d'[Alsa](#) d'una part de [Respiro](#) per fomentar la intermodalitat.

b. Innovacions en el sector de l'automòbil

En paral·lel, el sector de l'automòbil també està realitzant innovacions que sembla que poden tenir un impacte rellevant en termes de mobilitat. Principalment:

- La fabricació de cotxes cada vegada menys contaminants i la posada al mercat de cotxes elèctrics que plantegen reptes nous en relació amb la necessitat d'una infraestructura de punts de recàrrega.
- La fabricació de cotxes autònoms, la qual cosa planteja d'entrada nous reptes sobre la gestió de la [circulació](#).

A més, el sector de l'automòbil també s'està posicionant amb les noves formes de mobilitat ([Peugeot-Emov](#), [Daimler-Uber](#) o [Tesla-Cabify](#), entre altres).

3) Noves formes d'interacció social: l'economia col·laborativa

Més enllà de la definició de l'economia col·laborativaⁱⁱ i sense entrar en els diferents enfocaments que es deriven de les diverses definicions possibles, cal posar en relleu que les noves tecnologies han suposat un canvi en la forma que els ciutadans i les empreses efectuen les activitats que tradicionalment havien suposat compartir, intercanviar, prestar, llogar o regalar.

També s'està transformant la forma en què es consumeix, ja que cada vegada més preferim tenir accés al producte que necessitem –el qual resulta molt més accessible a través de les plataformes- que no pas a la seva propietat (si



necessitem el cotxe a la ciutat utilitzem Car2go i no ens cal comprar-lo).

Com s'ha assenyat, tot això està donant lloc a nous models de negoci que estan creixent de forma exponencialⁱⁱⁱ i estan generant ja grans impactes en els models tradicionals. L'àmbit del transport, regulat de forma especialment intensiva i segurament per aquesta raó ha resultat un dels sectors on la irrupció d'aquest fenomen està generant més problemes.

Finalment i atès que s'està analitzant una política pública que afecta molts innovadors tecnològics, es vol posar en relleu que aquests nous models de l'economia col·laborativa s'arrelen en canvis culturals generats per la difusió d'internet que suposen un canvi ja en la forma en què es relacionen les persones i especialment els nadius digitals (a tall d'exemple, [Facebook](#), [WhatsApp](#), [Ashley Madison](#), [Instagram](#), etc.). I cal tenir present que aquest canvi cultural inclou també com aquests nadius digitals volen relacionar-se amb l'Administració i participar en l'elaboració de polítiques públiques (es parla ja, de la "societat col·laborativa")^{iv}

4) La regulació vigent en matèria de transport

En relació amb la regulació del transport cal assenyalar el caràcter altament restrictiu^v de la normativa -tant de l'Estat com a Catalunya^{vi}- que regula el servei de taxi, els vehicles amb conductor i l'autobús (tant en l'accés com en l'exercici).

En relació amb aquesta regulació s'han obert diversos fronts de conflicte, la solució dels quals sembla que a curt termini pivota en la decisió que prenguin els tribunals sobre quan les plataformes estan prestant serveis de transport o serveis de la informació^{vii}. Alhora, en alguns casos també s'han plantejat conflictes respecte a la relació laboral dels conductors que treballen vinculats amb les plataformes.

D'altra banda, pel que fa la regulació sobre lloguer de cotxes i els pàrquings, de moment no s'han plantejat problemes amb la regulació vigent.



OBJECTIUS QUAN S'ABORDA LES PROBLEMÀTIQUES ESMENTADES^{viii}

1. Disposar d'un marc normatiu intel·ligent en l'àmbit del transport i la mobilitat que tingui present el fenomen de la digitalització i l'economia col·laborativa.
2. Fer complir la legalitat vigent, no només la relativa al transport sinó l'aplicable en qualsevol altre aspecte (laboral, fiscal, etc.).
3. Promoure els mitjans de transport menys contaminants.
4. Fer un recurs òptim dels recursos de la mobilitat (impulsar el transport a demanda, garantir la interoperabilitat i la intermodalitat, l'ús del cotxe



compartit, del cotxe multiusuari i la bicicleta)

5. Afavorir la competitivitat de les empreses i la competència entre elles.



PROPOSTES

Consideracions prèvies: Amb el propòsit de contribuir a les conclusions del Grup de Treball, es fan una sèrie de reflexions i propostes a partir de l'anàlisi efectuada per l'AMR.

Aquestes es centren, en primer lloc, en l'àmbit de l'economia col·laborativa en el sentit més estricte (peer-to-peer). S'inclouen també suggeriments sobre altres fenòmens que estan directament vinculats, per tal d'aportar una visió més completa.

1. L'ECONOMIA COL·LABORATIVA ENTRE PARTICULARS

Dels negocis analitzats que impliquen economia col·laborativa entre particulars, cal destacar que:

- Les **plataformes per llogar cotxes (carsharing) i llogar pàrquing**, no estan generant cap conflictivitat de moment (per exemple, [socialcar](#) o [parkify](#)).

Respecte les plataformes de lloguer de cotxes, cal subratllar que un dels objectius de mobilitat fixats en la normativa vigent és el foment del cotxe multiusuari. Vist que se n'estan implantant moltes i sense problemes, entenem que no caldria plantejar-se canvis regulatoris al respecte.

En relació amb les iniciatives de lloguer de pàrquing, cal posar en relleu que no s'ha abordat en profunditat en el Grup de Treball. Tanmateix, en tant que faciliten que es disminueixi el temps que cal circular en el cotxe per trobar un aparcament, que poden pal·liar la progressiva disminució dels llocs d'aparcament en les ciutats amb els nous carrils bici i que permeten utilitzar més eficientment espais infrautilitzats, es pot entendre que, en global, generen un impacte positiu i que no seria necessari plantejar una nova regulació.

- El **ridesharing o l'oferta de cotxe amb conductor**, sense que aquest sigui professional i hagi estat autoritzat, és un dels temes que ha estat més controvertits. No sembla que aquest model estigui permès amb la regulació actual, ni des d'un punt de vista de la normativa de transport ni des d'un punt de vista de la normativa laboral. Per tant, simplement caldria actuar per tal que no hi hagi ni conductors ni plataformes que ofereixin aquest servei amb els instruments ja existents.
- Les **plataformes per compartir cotxe (carpooling)** estan tenint problemes judicials amb el sector de l'autobús.



En la nostra opinió, el posicionament de l'Administració de la Generalitat no pot ser altre que recolzar la implantació d'aquest tipus de plataformes, ja que un dels eixos de la política de mobilitat de la Generalitat és –i ha estat des de 2003– fomentar l'ús del cotxe compartit als efectes de reduir l'ús del cotxe privat. Això significa que com Administració pública implícitament s'ha interpretat que la compartició de cotxe encaixava legalment amb les previsions de la Llei 16/1987 i el Reial decret 1211/1990 sobre transport privat.

Tanmateix, considerem que s'hauria de reforçar la seguretat jurídica en què operen aquestes plataformes de *carpooling* per tal d'evitar que els conflictes als tribunals els impedeixin operar. Des d'aquest punt de vista, en l'àmbit de l'Administració de la Generalitat es podrien considerar les possibilitats següents:

- a) Adoptar una circular o instrucció que aclareixi la interpretació seguida fins ara sobre l'abast del concepte de transport privat (que no es circumscriu als familiars i amics sinó que inclou aquells amb els que ens posem en contacte per compartir cotxe, via plataforma, via llista de paper en la universitat o l'autoestop tradicional).

També caldria considerar els límits entre el que s'entén lucratiu i el que no. De fet, es podria valorar l'aplicació dels imports de 0,19 i 0,078 cèntims, per automòbil i per moto respectivament, que estableix la normativa d'indemnitzacions per raó del servei^{ix}, que és el que estan plantejant les plataformes.

- b) Adoptar el compromís intern de sancionar els abusos que es puguin produir quan no s'estigui realment compartint cotxe sinó que es desenvolupi un negoci de transport (en base als límits fixats a la instrucció abans esmentada).

2. TAXI, VTC i AUTOBUS

Com ja s'ha assenyalat, un dels problemes és que la regulació vigent del servei de taxi, els vehicles amb conductor i l'autobús és molt restrictiva des d'un punt de vista de la competència.

Tanmateix, pel que fa als temes de mobilitat i economia col·laborativa, en concret, cal fer les consideracions següents:

1) VTC i taxi

- a) A les zones molt poblades, sembla que no hauria de ser un objectiu de política pública prioritari afavorir l'ús del cotxe amb conductor (*ridesharing*, taxi o VTC) baixant el preu del servei, ja que ni afavoreix la mobilitat ni disminueix la contaminació.
- b) Tot i el que s'ha assenyalat a la lletra a), cal posar en relleu que fomentar que l'ús del taxi i la VTC sigui a demanda, hauria de tenir un efecte positiu sobre



la mobilitat i la contaminació.

- c) En les zones poc poblades o els polígons industrials, entenem que caldria valorar si les plataformes i la seva oferta poden oferir solucions de mobilitat.

2) Autobús

a) Sembla que s'està adaptant especialment malament a la competència amb altres mitjans de transport. L'enfocament del sector no és el de canviar el model de negoci sinó intentar preservar el model existent impeding el desenvolupament d'altres negocis que els hi fan competència^x via modificació de la regulació o mitjançant resolucions judicials.

b) És un tipus de transport que s'hauria de promocionar per afavorir la mobilitat (tot i que potser no en els termes actuals).

b) Quan sigui possible caldria afavorir també que fes transport a demanda.

En relació amb aquestes modalitats, entenem que la innovació que realitzen les plataformes requereix poder experimentar nous models de negoci, per la qual cosa seria necessari que hi hagués suficients llicències disponibles (taxi/VTC/autobús). No se'ls pot prohibir l'oferta de tots els productes de transport o posar-los tantes barreres a l'activitat que no faci rentable invertir en innovació.

En aquest sentit, cal assenyalar que les plataformes més innovadores s'estan inclinant per oferir VTC (tot i les limitacions quantitatives que hi ha sobre el nombre de VTCs)^{xi} i que les propostes de modificació de la regulació amb més ressò plantejades –encara que n'hi hauria d'altres- van en la línia de desvincular les VTCs del nombre de taxis.

Atesa la superposició d'administracions públiques que regulen sobre la matèria, la forta oposició dels sectors implicats als canvis, els nombrosos conflictes judicials oberts sobre la matèria i la conjuntura política, resulta complex plantejar els canvis regulatoris que segurament hauria d'abordar el sector.

Per tant, sens perjudici que de cara a la conclusió de la Comissió Intedepartamental la Direcció General de Transport emeti un informe on analitzi les problemàtiques esmentades, considerem que seria positiu que s'acompanyés d'un compromís per formular una consulta, en la línia de la proposada en el marc del Grup de Treball. Aquesta contribuiria a perfilar com s'haurien de fer els eventuais canvis regulatoris i a facilitar-ne el posterior compliment. En la nostra opinió, aquesta consulta hauria de ser més ambiciosa i no centrar-se únicament en la perspectiva de la competència de la VTC i el taxi, ja que entenem que difícilment s'obtindrien resultats diferents als de la consulta efectuada per la [CNMC](#).

En aquest sentit, es proposa que es valori la possibilitat de fer una consulta, preferentment durant l'any 2017, focalitzada en els tres objectius següents:

Primer.- Obtenir opinions sobre com ha de contribuir l'economia col·laborativa, entesa en un sentit ampli, a la mobilitat. Es podria demanar un informe al [CADS](#)^{xii} com a document de suport de la consulta, ja que s'ha encarregat de temes de mobilitat associats a la sostenibilitat.



Segon.- Obtenir propostes sobre com generar oportunitats empresarials vinculades a les plataformes de mobilitat, el sector de l'automòbil i les empreses de transport. Es podria demanar un informe a la Cambra de Comerç de Barcelona o alguna altra institució empresarial com a document de suport.

Tercer.- Obtenir suggeriments concrets per modificar la regulació vigent. Tanmateix, atès que les modificacions en l'àmbit del transport han de ser a llarg termini (la Comissió Europea planifica a 2050 en mobilitat), es podrien preveure dos escenaris, un a mig termini i un altre a llarg termini. Així per exemple, la consulta hauria d'obtenir *feedback* per tal que:

- En un escenari a 2-5 anys, es valori l'eliminació de les principals restriccions en sector del taxi, les VTC i els autobusos, que els impedeixen ser més competitius i adaptar-se a les innovacions que aporten les plataformes tecnològiques i el sector de l'automòbil.
- En un escenari a 20 anys, es consideri quins seran els negocis que hauran d'haver-hi associats a la mobilitat i quina la política pública i la regulació necessària que haurà d'haver-se desenvolupat per les administracions públiques als efectes que siguin sectors competitius on es conservi el màxim nombre possible de llocs de treball.

Als efectes de disposar de perspectives plurals a l'hora d'enfocar el debat, es podria demanar la posició en relació amb aquests dos escenaris a les entitats següents: l'ACCO per tal que ens facilités una perspectiva de competència; a una patronal del taxi representativa, a una de les patronals de l'autobús i a un parell d'empreses tecnològiques significatives en l'àmbit del transport per conductor.

3. POLÍGONS INDUSTRIALS I ZONES DE BAIXA DENSITAT DE POBLACIÓ

Una de les qüestions que s'han plantejat al Grup de Treball és la voluntat de buscar solucions de mobilitat als polígons industrials i als nuclis de població dispersos, que no han trobat alternatives de mobilitat més enllà de l'ús del cotxe privat i caldria veure si poden ser resoltes mitjançant les noves formes de mobilitat analitzades.

Sobre aquesta qüestió, es fan els suggeriments següents:

1. Impulsar un projecte per fer el mapeig de les rutes diàries dels ciutadans que treballen en polígons industrials. En aquest sentit, es tractaria d'aprofitar les eines que la "societat col·laborativa" posa en mans de les administracions públiques. En aquest cas i a grans trets, consistiria en crear una aplicació per tal que els ciutadans informin de les seves rutes, la informació és recolliria en base de dades oberta, que podria servir tant per pensar en estratègies de mobilitat per part del sector públic i també per pensar en estratègies de negoci pel sector privat (un projecte similar encara que amb altra finalitat es va fer a Ciutat de Mèxic, el [mapatón](#)).



2. La tecnologia emprada pel projecte dels polígons hauria de fer-se en codi obert i pensada per poder ser fàcilment reutilitzada de manera que en l'àmbit municipal (com ara comarques o ajuntaments grans) es poguessin dur a terme experiències similars pel que fa als nuclis urbans dispersos.
3. A més, per completar l'actuació sobre la mobilitat i afavorir la implantació de les plataformes tecnològiques, es podria valorar la possibilitat de dur a terme un projecte pilot regulatori (en la línia dels [regulatory sandbox](#) del sector financer).

Mitjançant aquest projecte pilot es permetria a les plataformes accedir a una VTC catalana, sota determinades condicions. A tall merament exemplificatiu ja que si es decidís fer caldria perfilar-ho molt bé, les condicions podrien ser: a) que vulguin crear un negoci que faciliti la mobilitat als polígons i els nuclis urbans dispersos; b) es posarien 500 VTC a disposició de les plataformes; c) es limitaria la duració de la VTC als 5 anys del projecte pilot.

Entenem que aquest projecte pilot necessitaria preveure's amb rang legal (es podria introduir a una llei de mesures) però que en ser limitat en el temps i no disputar el pastís més atractiu al sector de transport tradicional, podria tenir menys resistències a la seva implantació.

Els resultats d'aquesta experiència permetrien a les plataformes disposar de suficients VTC per impulsar nous negocis basats en la innovació. Alhora, l'Administració podria valorar el funcionament d'aquesta VTC catalana i si cal adoptar altres mesures específiques en relació amb la mobilitat als polígons i a les zones de baixa densitat de població.

4. INNOVACIÓ I ADMINISTRACIONS PÚBLIQUES

a) En la nostra opinió, **l'Administració de la Generalitat** hauria d'actuar tenint clar que el sector del transport ha d'adaptar-se a les innovacions de les plataformes i les del sector de l'automoció -que sembla provocaran canvis profunds- i no forçar el manteniment d'un *statu quo* que no serà sostenible en temps, malgrat les pressions dels sectors.

En aquest sentit, es considera que el recentment aprovat [Decret 314/2016](#), seria un pas enrere, ja que restringeix la possibilitat de modernització de les formes d'oferta del taxi intentant constrènyer l'actuació de les plataformes. Creiem que probablement l'únic que s'aconseguirà restringint la seva actuació serà que la innovació tecnològica la facin a altres territoris, però que igualment els ciutadans acabaran demanant a les administracions públiques la implantació de les innovacions que generen aquestes plataformes i s'haurà perdut l'oportunitat de liderar el sector que es beneficiarà de les noves formes de mobilitat.

Assumir que el sector ha de canviar no significa que l'Administració pública hagi d'oblidar-se dels treballadors d'aquest sector i les empreses que el componen actualment, sinó pensar en formes de facilitar que aquests sectors tradicionals s'incorporin i es beneficiïn de les oportunitats que es plantegen en l'àmbit de la



mobilitat. Això tampoc vol dir, que no hi hagi d'haver “perdedors” en aquesta transformació (els treballadors i fabricants de cotxes de cavalls també van ser “perdedors” quan es van inventar i comercialitzar massivament els cotxes de motor), sinó que l'Administració ha de garantir que n'hi hagi els menys “perdedors” possibles. En aquest sentit, també es poden pensar en mecanismes específics de compensació pels treballadors del sector o simplement deixar que funcionin els ja establerts (atur, polítiques actives de formació, etc).

b) En l'àmbit de la mobilitat hi ha molts emprenedors innovadors treballant, per això seria important que l'Administració de la Generalitat ho tingués present quan dissenya la política pública. S'han de pensar en noves eines que permetin una comunicació més fluida i igualitària dels ciutadans amb l'Administració pública per tal de plantejar els problemes i les solucions pel que fa a la mobilitat.

Abans s'ha plantejat una proposta de mapeig de rutes via aplicació. I en aquesta mateixa línia es podria plantejar crear una aplicació que permeti fer un seguiment dels problemes de funcionament dels transports públics i privats –no grans incidències- que afecten el seu ús pels ciutadans^{xiii}.

c) Pel que fa a la relació de l'Administració de la Generalitat amb altres administracions públiques, es considera que pel que fa a **l'Administració de l'Estat**, es podria instar al Govern de l'Estat (i inclús al Congrés) per tal que:

- Impulsés una modificació de la regulació bàsica per tal de millorar la redacció dels preceptes relatiu al transport privat, als efectes que permeti de forma clara el funcionament de les plataformes per compartir cotxe i estableixi els límits amb l'activitat professional de transport, garantint així la seguretat jurídica.
- Revisés la regulació actualment vigent en relació amb les VTC, als efectes de traslladar a les Comunitats Autònomes la capacitat de regular-les i cadascuna pugui implantar el model de relació taxi-VTC que consideri oportú.

Pel que fa a **l'Ajuntament de Barcelona i les altres administracions públiques que tinguin competències**, es considera que caldria:

- Abordar les raons per les quals no s'estan implantant plataformes que impulsen la utilització del cotxe elèctric, com sí està passant a Madrid i intentar trobar solucions entre les dues administracions.
- Un cop es tinguin clars els canvis regulatoris que cal fer a dos anys vista en el sector del taxi i l'autobús, treballar conjuntament en com dur-los a terme.

Pel que fa **altres entitats locals**, buscar noves formules de col·laboració que permetin els seus territoris aprofitar les novetats que es produeixen en l'àmbit de la mobilitat.



ⁱ Principal normativa sobre mobilitat:

- [Llei 9/2003](#), de 13 de juny, de la mobilitat.
- [Llei 21/2015](#), del 29 de juliol, de finançament del sistema de transport públic de Catalunya.
- [Decret 362/2006](#), de 3 d'octubre, pel qual s'aproven les Directrius Nacionals de Mobilitat.
- [Comissió Europea. Llibre blanc. Full de ruta cap un espai únic europeu de transport: per una política de transports competitiva i sostenible](#)
- Està en tramitació el Pla de Transport de Viatgers de Catalunya 2020 ([SIG16TES0712](#)).

ⁱⁱ Hi ha moltes definició del que és economia col·laborativa. En la nostra opinió no es tracta tant que el Grup de treball defineixi què és aquesta economia sinó que analitzi el conjunt dels fenòmens que s'hi associen. Ens sembla que no té sentit valorar el fenomen sense tenir en compte Uber i Cabify.

En aquest sentit, es fa notar l'amplitud de la definició emprada la Comunicació COM(2016) 356 de Comissió Europea. [Una Agenda Europea para la economía colaborativa](#): "(...) modelos de negocio en los que se facilitan actividades mediante plataformas colaborativas que crean un mercado abierto para el uso temporal de mercancías o servicios ofrecidos a menudo por particulares. La economía colaborativa implica a tres categorías de agentes i) prestadores de servicios que comparten activos, recursos, tiempo y/o competencias —pueden ser particulares que ofrecen servicios de manera ocasional («pares») o prestadores de **servicios que actúen a título profesional** («prestadores de servicios profesionales»); ii) usuarios de dichos servicios; y iii) intermediarios que —a través de una plataforma en línea— conectan a los prestadores con los usuarios y facilitan las transacciones entre ellos («plataformas colaborativas»). Por lo general, las transacciones de la economía colaborativa no implican un cambio de propiedad y pueden realizarse con o sin ánimo de lucro"

Mentre que a [l'Acord de Govern GOV/44/2016](#), de 5 d'abril, per al desenvolupament de l'economia col·laborativa a Catalunya i de creació de la Comissió Interdepartamental de l'Economia Col·laborativa, sembla excloure els serveis empresarials de l'economia col·laborativa a l'acord primer.

ⁱⁱⁱ Alguns estudis sobre el fenomen:

- PWC. [Assessing the size and presence of the collaborative economy in Europe](#). 2016
- PWC. [The Sharing Economy](#). 2015
- Pierre Goudin, European Added Value Unit, [The Cost of Non Europe in the Sharing Economy. Economic, Social and Legal Challenges and Opportunities](#). Parlament Europeu, gener 2016.

^{iv} Sobre la "societat col·laborativa":

- Paul Marie Carfatan. [\(Re\)formar la governanza](#). Ouishare Magazine.
- Colin Wood. [What is Civic Tech?](#). Government Technology
- Diana Filippova. [The power of side effects: towards a collaborative society](#). Ouishare Magazine.
- Jason Koebler. [Society Is Too Complicated to Have a President, Complex Mathematics Suggest](#). Motherhood.

Iniciatives públiques:

- [Sharing city Seoul](#)
- [Pides. Innovación Social](#). Ciutat de Mèxic.
- [Crea-la](#). Barcelona

^v A tall d'exemple:

- Autoritat Catalana de la Competència, [Anàlisi de la proposta de modificació de la legislació del transport regular interurbà de viatgers per carretera a Catalunya](#). Juny 2011
- Autoritat Catalana de la Competència, [Reflexions procompetitives sobre el model regulatori del taxi i de l'arrendament de vehicles amb conductor](#). Novembre de 2012



- Autoritat Catalana de la Competència. [Informe de regulació núm. 26/2016 sobre el Decret 314/2016, de 8 de novembre, pel qual es determinen les condicions específiques de contractació i comercialització de serveis de taxi i el règim jurídic de l'activitat de mediació](#). Novembre 2016
- Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. [IPN/CNMC/0012/15 Informe sobre el Proyecto de Real decreto por el que se modifica el reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor](#). Juny 2015.
- Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. [Informe económico sobre las restricciones a la competencia incluidas en el Real Decreto 1057/2015 y en la ORDEN FOM/2799/2015, en materia de vehículos de alquiler con conductor – UM/085/15 y acumulados](#). Juny 2016
- Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. [Conclusiones preliminares sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa](#). Març 2016.

^{vi} Normativa:

- [Reglament \(CE\) 1370/2007](#) del Parlament Europeu i del Consell, de 23 d'octubre de 2007, sobre els serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera.
- [Reglament \(CE\) núm. 1071/2009](#) del Parlament Europeu i del Consell, de 21 d'octubre de 2009, per mitjà del qual s'estableixen normes comunes relatives a les condicions que han de complir-se per a l'exercici de la professió de transportista per carretera i que deroga la Directiva 96/26/CE del Consell.
- [Llei 16/1987](#), de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres
- [Reial decret 1211/1990](#), de 29 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'ordenació dels transports terrestres
- [Llei 12/1987](#), de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor
- [Decret 319/1990](#), de 21 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor
- [Llei 19/2003](#), de 4 de juliol, del taxi.
- [Decret 314/2016](#), de 8 de novembre, pel qual es determinen les condicions específiques de contractació i comercialització de serveis de taxi i el règim jurídic de l'activitat de mediació.
- [Reglament metropolità del taxi](#)

^{vii} Aquest mateix conflicte es planteja també en altres sectors de l'economia col·laborativa, i en aquest sentit, la Comissió Europea ja ha avançat que entén que cal analitzar cas per cas. A tall exemplificatiu:

- [Assumpte C-434/15](#) davant el Tribunal de Justícia de la Unió Europea. Petició de decisió prejudicial presentada pel Jutjat Mercantil núm. 3 de Barcelona, el 7 d'agost de 2015. Associació Professional Elite Taxi contra Uber Systems Spain, SL
- [Sentència 30/2017](#) del Jutjat Mercantil número 12 de Madrid (Confibus contra Comuto Iberia S.L i Comuto S.A.)
- [Sentència 287/16](#) del Jutjat Contenciós-administratiu núm. 17 de Barcelona (Uber contra Departament de Treball i Sostenibilitat)
- [Interlocutòria número 14](#) del Jutjat del Mercantil número 2 de Madrid de mesures cautelars prèvies (número 707/2014). Procediment de l'Associació Madrilenya del Taxi contra Uber Technologies, INC
- [Interlocutòria](#) del Jutjat Mercantil número 12 de Madrid de mesures cautelars (Judici Ordinari 537/2015). Procediment de la Federació Professional del Taxi de Madrid contra "Cabify"

^{viii} En l'elaboració d'aquests objectius s'ha tingut en compte els objectius de mobilitat previstos legalment i el mandat del Govern a l'[Acord GOV/44/2016](#), de 5 d'abril, per al desenvolupament de l'economia col·laborativa a Catalunya i de creació de la Comissió Interdepartamental de l'Economia Col·laborativa:

"L'objectiu del Govern és preservar la legalitat en la prestació de serveis, preservar els drets de les persones i alhora crear les condicions adequades per a la innovació amb la finalitat de dotar la societat i l'economia catalanes d'un ecosistema adaptat a les noves societat i economia en xarxa. Un



ecosistema que també incorpori els mecanismes que siguin necessaris per al desenvolupament de les activitats del tercer sector en aquesta nova economia i adoptar, si escau, noves figures que així ho permetin.”

^{ix} Normativa:

- [Reial Decret 462/2002](#), de 24 de maig, sobre indemnitzacions per raó del servei.
- [Ordre EHA/3770/2005](#), d'1 de desembre, per la qual es revisa l'import de la indemnització per ús de vehicle particular establerta en el Reial Decret 462/2002, de 24 de maig, sobre indemnitzacions per raó del servei.

^x Notícies. A tall d'exemple:

[La patronal de autobusos Confibus eleva a la Audiencia Provincial su 'batalla' contra BlaBlaCar](#)
[La CNMC archiva la denuncia de Confibus contra Renfe por ofrecer viajes gratis en Cercanías a viajeros de Ave y larga distancia](#)

^{xi} Es tracta d'una de les qüestions també oberta, en base a les decisions judicials que es prenguin properament: http://www.elconfidencial.com/espana/madrid/2017-02-15/supremo-taxi-madrid-licencias-vtc_1331985/

^{xii} Actuació CADs temes mobilitat: <http://cads.gencat.cat/ca/informes/informes-per-ambits-tematics/territori-i-mobilitat/mobilitat/>

^{xiii} A Manchester han impulsat un projecte - en codi obert- mitjançant el qual es pot comunicar a l'Ajuntament aquells supòsits en què s'han d'arreglar coses de la ciutat: <https://www.fixmystreet.com/>. Amb una lògica similar, la fundació privada [Arrels](#) de Barcelona, té una aplicació que permet que els ciutadans comuniquen on hi ha persones vivint al carrer que poden necessitar la seva assistència: <http://www.arrelsfundacio.org/es/colabora/app/>.

La idea en l'àmbit del transports seria que l'aplicació permetés que els ciutadans informessin d'aquelles petites incidències que potser no aturen el servei, però fan que es percebi com incòmode o insegura el transport o la infraestructura. Per exemple, problemes de robatoris de bicicletes en una estació del tren que facin que la gent desisteixi d'agafar-les per moure's per la ciutat o el poble. Si es coneix aquest problema, com Administració pública es podrien buscar solucions diverses i des de diferents angles per tal facilitar l'ús de la bicicleta (construir un pàrquing de bicicletes més segur, demanar més intervenció policial, instal·lar un bicing, etc...)