

# La necesidad de una verdadera política de movilidad

Por la Fundación Corell

Estamos viviendo, estos primeros días de 2019, conflictos entre el sector del Taxi y los vehículos con autorizaciones VTC, con posiciones muy encontradas y con unas administraciones sin respuestas racionales.

El deseo y necesidad de moverse de las personas en general, debe descansar en sectores que aporten una calidad suficiente, a la altura del desarrollo de nuestro país. La sostenibilidad de una actividad con alta calidad está condicionada por una regulación adecuada, que garantice el acceso al ciudadano en los mejores términos de seguridad, economía y universalidad.

La nueva oferta que ponen en el mercado, tanto las plataformas tecnológicas (Uber, Cabify, MyTaxi, Amadeus, etc.), en sectores como la aviación, el ferrocarril, el autobús, o el taxi, como las plataformas integradoras de varios modos (Go Euro, City Mapper, etc.), con el objetivo de mejorar los desplazamientos, está consiguiendo ser un instrumento cada vez más usado por el viajero, para acceder a los servicios de transporte.

Pues bien, la actual regulación no los tiene considerados y las presiones en la calle, de algunos actores de la movilidad, como el taxi, lo único que consiguen, más allá de incomodidades y de extender una mala imagen injusta para la mayoría del sector, es que por parte de las administraciones se improvisen parches sin mucha reflexión y que, seguramente, serán modificados en el futuro, cuando no impugnados ante los tribunales, lo que añade serios problemas de seguridad jurídica.

Los mensajes no son equilibrados. Así desde la UE se pide más liberalización para sectores que en realidad ya están liberalizados (salvo el ferrocarril, que completará su liberalización en diciembre de 2020), y sin embargo nada se dice

de modos como el taxi, cuyas licencias están contingentadas (no crecen las licencias desde los años 70).

Por otro lado, las autoridades de la competencia, como la CNMC, ante una legislación reguladora anticuada y con agujeros, ofrece soluciones de libro y cortoplacistas, que no resuelven las carencias de una regulación obsoleta y parcial, y, además, confunde a los ciudadanos, hablando de un “paradisiaco” mundo liberalizado, que arrancando con unas fases de elevada precarización en el empleo y la economía, puede llegar a convertirse en un entramado de monopolios, resultando contraproducente para los intereses de las personas.

Ante esta situación, las administraciones responsables de la movilidad deberían garantizar una actividad eficaz, adaptando el marco regulatorio a los nuevos tiempos.

La necesidad es obvia: en primer lugar, por motivos de eficiencia, se debe “RE-REGULAR” y definir un modelo de movilidad donde se priorice el transporte público sobre el privado, no solo para el coche, sino también para los nuevos modos de movilidad personal urbana, (como el patinete eléctrico), que deben estar regulados para que no se produzcan problemas de seguridad y circulación, reservando una posición adecuada a las modalidades más saludables. Pues bien, esta posición no es en estos momentos clara y concreta.

En segundo lugar, mantener la segmentación de la regulación en tres niveles administrativos (estatal, regional y local), debería de reconsiderarse en algunos aspectos relacionados con la seguridad, el Medio Ambiente y la libre prestación de servicios, de manera que posibilite, de la forma más lógica y necesaria, el que las empresas

alcancen los niveles más óptimos de eficiencia y seguridad jurídica.

Dada esta problemática, cabe preguntarse qué deberían hacer las autoridades y qué deberían favorecer los actores sociales, empresarios, usuarios y sindicatos. ¿Se debería poner al día toda la regulación que afecta a la movilidad unificando criterios? ¿Debería impulsarse una Agencia de movilidad más integrada y que dé respuesta a todos los desafíos que actualmente tienen esta actividad tan básica para la libertad, la convivencia y el desarrollo?

Si la respuesta fuera positiva, se evitarían situaciones de conflicto de intereses y enfrentamiento entre modos y las nuevas formas de movilidad, facilitando la optimización en el uso de todos los modos. Una liberalización bien organizada, manteniendo modelos de regulación

validados en la UE y escuchando a los sectores, ha traído siempre buenos resultados para nuestra sociedad.

Así, cabe recordar el transporte de mercancías y viajeros por carretera, cuyas licencias por vehículo estaban contingentadas y que acometió a finales de los años 90 un proceso de liberalización cuantitativa. El resultado fue que el transporte profesional por carretera se situó como líder indiscutible respecto al resto de modos de transporte.

La polémica que mencionamos entre el taxi y las plataformas tecnológicas, aliadas con las VTC se resolverá seguramente con un alto coste hoy, si se sigue de forma desunida, descoordinada e improvisando y, lo que es peor, se saldará con un pésimo resultado para los CIUDADANOS. ■

