

## **OCCASIONAL PAPER SOBRE LA REGULACIÓN DEL TRANSPORTE, LA MOVILIDAD Y LA LOGÍSTICA EN ESPAÑA**

### Antecedentes.

Desde el Think Tank Movilidad de la Fundación Corell (en adelante TTM) se ha propuesto la elaboración de un conjunto de *occasional paper* sobre una serie de materias, de forma que se pueda llegar a una visión de 360º de la situación actual.

En lo que se refiere a la “regulación del transporte, la movilidad y la logística”, este documento ha sido elaborado por Josep Maria Fortuny y Juan Miguel Sánchez, participantes en los debates del TTM.

Uno de los asuntos que se apuntan desde el TTM es el de los compromisos internacionales, normativas UE y normativas interiores, de los que derivan calendarios específicos para el cumplimiento de obligaciones, y la reflexión sobre la adaptación a cada tiempo y la consiguiente flexibilidad, demora, o cualquier medida que tenga en cuenta las circunstancias actuales, -principalmente económicas y financieras derivadas de la pandemia, la guerra de Rusia contra Ucrania-, y la inestabilidad de los mercados energéticos así como de componentes: sin embargo, hay otros aspectos que van a ser tratados también y que fueron ya propuesto en documentos previos y artículos de los dos autores, y que ahora se recogen, así como otros nuevos.

El análisis que se pretende llevar a cabo nace de la situación actual -que afecta a toda la economía y la sociedad-, y de modo principal, al hecho de encontrarnos en un momento de transitoriedad que favorezca la descarbonización de la economía en la UE. Pero sin olvidar el momento de transición en el que estamos avanzando hacia una economía circular, en que la economía mundial afronta retos y dudas, y que los avances tecnológicos, sobre todo lo que concierne a la inteligencia artificial y el proceso de digitalización de la economía, muestran desafíos a la vez que unas oportunidades de desarrollo muy amplias.

El objetivo de este *occasional paper* es el de aportar ideas que ayuden a abrir debates y a dar pasos en la toma de decisiones de las administraciones para favorecer el tránsito de los que forman parte del ecosistema del transporte-movilidad-logística, tanto empresas fabricantes de componentes o de vehículos, como empresas que organizan y ejecutan el traslado de bienes y personas, así como las propias personas que toman decisiones de uso y consumo.

## **PROPUESTAS PARA LA TRANSICION ENERGÉTICA: GOBERNANZA Y REGULACIÓN EN EL TRANSPORTE, LA MOVILIDAD Y LA LOGÍSTICA EN ESPAÑA**

Por Josep María Fortuny y Juan Miguel Sánchez, 3 de noviembre de 2022

La movilidad es imprescindible para el desarrollo de la economía y la sociedad, por lo tanto, no cabe afirmar desde un punto de vista exclusivamente medioambientalista que “la mejor movilidad es la que no existe”. La movilidad que no existe ya la conocemos, la hemos tenido

hace muy pocos meses muy cerca, entre otros sucesos la pandemia, el volcán y la guerra, y sus consecuencias sociales y económicas.

En el marco de desarrollo del Acuerdo Verde Europeo (EGD), la Comisión Europea ha elaborado un conjunto de medidas legislativas en julio de 2021 ("Objetivo 55" conocida en inglés como "*Fit for 55*"), precisamente para asegurar el cumplimiento del objetivo de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de un 55% en 2030 frente a los niveles registrados en 1990.

Entre esas medidas, el Consejo europeo ha aprobado un "nuevo sistema de comercio de emisiones independiente" para el transporte por carretera, que comenzará la subasta de derechos de emisión a partir de 2027 y la entrega a partir de 2028, y que regulará a los suministradores de combustibles. Con esas medidas se pretende internalizar costes externos en uno de los sectores difusos más amplio y que más emite.

Otra de las medidas que propone el plan Objetivo 55 de la UE, consiste en la prohibición, a partir de 2035, de venta de turismos y furgonetas que no sean cero emisiones. La futura caída, en España, de la recaudación del IVA y del impuesto especial de hidrocarburos por la menor venta de los productos derivados del petróleo -entre otras razones que afectan al nivel de deuda pública, y la necesidad de un mantenimiento de calidad en las vías-, va a abocar en breve a reabrir el debate sobre la financiación de las infraestructuras, con más fuerza y rigor que hasta ahora y se propongan sistemas de peajes o tarifaciones generalizados para turismos, furgonetas, camiones y autobuses. El elemento regulatorio en este asunto, tanto en el debate, como en el diseño y en su ejecución, se va a constituir en una pieza vital en los pasos a dar en el proceso de transición a la descarbonización. La tarificación del uso de las infraestructuras tradicionalmente enfrenta a sectores variados del mundo del transporte y la movilidad, como algunos que se sitúan en su contra -las empresas transportistas de carretera, logísticos, cargadores o fabricantes de vehículos-, y otros respaldan abiertamente su puesta en marcha -como ocurre con las empresas de transporte de mercancías ferroviarias o los constructores de infraestructuras viarias-. La ciudadanía necesitará participar de la toma de decisiones, hará falta mucha explicación y pedagogía para comprender el debate, así como sus argumentos técnicamente complejos. Los poderes públicos y las propuestas de regulación tendrán que abandonar los despachos y laboratorios para abrirse a un debate abierto.

Los ciudadanos y las empresas y organizaciones tienen que avanzar en el cambio, en tiempos de fuerte evolución tecnológica; en efecto, no queda más remedio que ir dando pasos en la incorporación de nuevas tecnologías, porque necesariamente hay que transitar, no queda más remedio. Y todo ello, obliga a las administraciones públicas españolas (estatal, autonómica y local) a abordar de manera muy colaborativa y armoniosa una serie de medidas que favorezcan esa transición y prevean los retos y obstáculos a salvar. Estas son once medidas, sin pretensión de ser exhaustivas, a modo de decálogo de las reflexiones más críticas en este momento, para ayudar a transitar, desde el punto de vista regulatorio, en el mundo del transporte, la movilidad y la logística, tanto pensando en los sectores profesionales como en los ciudadanos.

1. ARTICULAR UNA NORMA CON RANGO LEGAL, EN EL MARCO DE LA ESTRATEGIA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA, QUE DETERMINE ESCENARIOS PROGRESIVOS DE

## OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO PARA LAS EMPRESAS CON OPCIONES DIVERSAS. CALENDARIZAR EL PROCESO PARA UNA MAYOR SEGURIDAD JURIDICA EN LA TOMA DE DECISIONES

La previsión, como modo de anticipación, es la mejor herramienta de supervivencia y progreso, por ello, en este caso frente a la descarbonización, las administraciones públicas y las corporaciones privadas deben alinearse y expresar de manera sintonizada sus planes y objetivos en relación con el cambio climático y la calidad del aire. Actualmente existe una constelación de planes y estrategias que muestran objetivos e hitos intermedios que deben ir cumpliendo los ciudadanos y las empresas en relación con la movilidad y otros sectores de producción y consumo.

Esos planes y estrategias tan variados se manifiestan en todos los niveles de organizaciones y poderes públicos: así Naciones Unidas, a través de los Objetivos para el Desarrollo Sostenible (ODS 2030), el Acuerdo de París, las tareas legislativas de la Comisión Económica para Europa de Naciones Unidas; de igual manera la UE en todo su amplio abanico de competencias, aunque principalmente con los fondos Next Generation y la Estrategia de Movilidad Sostenible o el plan "Objetivo55" (en inglés "*Fit for 55*"); España, como miembro europeo, en todos sus niveles organizativos: la administración estatal, -con su Plan para la Recuperación, Transformación y Resiliencia, y con la Estrategia de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada, del MITMA, así como cada uno de los varios planes y subplanes de los ministerios más implicados en la economía, el medio ambiente y la movilidad-, y de igual forma cada una de las CCAA y los entes locales. A dichos planes, le acompañan los compromisos de una industria privada en la limitación de emisiones de gases de efecto invernadero.

Los citados planes y estrategias incluyen calendarios hacia la descarbonización. Los calendarios impelen la disminución de las flotas de transporte motorizado dependientes de carburantes fósiles, o cuando menos tratan de impulsar una renovación de esas flotas de emisión cero o menor, con el objetivo de que los vehículos más modernos incorporen avances tecnológicos que limiten las emisiones.

Pues bien, sin un proceso bien guiado y coordinado de transición, el resultado pone en riesgo las actividades de movilidad y logística. Para muestra un botón, las asociaciones madrileñas de transporte han solicitado al Ayuntamiento de Madrid que se modifique el calendario de renovación de flotas de distribución urbana de mercancías que dejaría el 1 de enero de 2023 aproximadamente el 60 por ciento de la flota actual.

Previsión y flexibilidad son elementos antitéticos que tienen que estar en la regulación normativa de todo cambio tecnológico. Sin embargo, toda flexibilidad improvisada a última hora, genera un agravio comparativo y un sobre coste entre aquellos que han cumplido con el calendario, por un lado, y por otro, los que han apostado por presionar y confiar en que finalmente las administraciones competentes pospondrán dicha obligatoriedad.

Pretender una regulación proporcionada requiere una organización que mida en toda su amplitud y dimensiones la realidad sobre la que se desea actuar para mejor, por lo que se requeriría una reconfiguración de los departamentos ministeriales y centros directivos, entre otros asuntos una mayor integración de la regulación para no hacer cada cual la guerra por su cuenta. Sirva de ejemplo, la integración de la DG Tráfico con el resto de reguladores de la movilidad, caso el español, bastante excepcional en la UE. Otro ejemplo, relacionado con el

anterior, la política de seguridad vial, que en España está diseminada básicamente en cuatro centros directivos en el Estado, esparcidos en tres departamentos ministeriales (además de competencias en la misma materia de CCAA y los entes locales). Igualmente, una correcta gobernanza nos debería llevar a una forma en que la decisión integre los valores y las experiencias de los miembros del ecosistema, es decir, a todos las personas y organizaciones que participan. Por ello es importante articular mecanismos de diálogo permanente y de transferencia de conocimiento, por lo que se debería de poner en marcha cuanto antes la gobernanza derivada de un verdadero sistema de movilidad a nivel nacional.

Por otro lado, en un momento como el actual, de plena presión sobre los sectores de la movilidad -incluido el logístico, el transporte y la automoción-, exige un esfuerzo normativo al nivel administrativo que le corresponda, en función de las competencias de cada materia. Por ello, a nivel estatal, resulta imprescindible avanzar en la tramitación del anteproyecto de ley de movilidad, que diseñe un modelo de movilidad que tenga en cuenta una visión integrada de todos los modos, así como un equilibrio armónico y respetuoso del transporte público, especialmente colectivo, con los medios particulares y personales de movilidad, articulando a los amplios sectores que forman parte del ecosistema, y que, en este momento, se encuentran fragmentados. También ha de ser su objeto la intermodalidad, como vía de crear un espacio único de carácter legislativo, de infraestructuras, de contrato de transporte y título de viaje, de seguros, etc.

Por último, en el plano de la regulación, resulta imprescindible continuar con dos procesos: los concursos de concesiones de servicios públicos de viajeros en autobús; y el proceso de liberalización del transporte ferroviario, que en parte supondrá una reforma de la Ley del Sector Ferroviario. En el caso ferroviario, ello implica, tanto la apertura a nuevos entrantes en servicios comerciales, como, por otro lado, ir diseñando el camino para los futuros concursos de servicios de cercanías y media distancia, y continuar dando pasos decisivos -como ya se están haciendo desde las empresas públicas y privadas-, para acabar con ese, hasta ahora, sistema aislado, hermético y autorreferenciado, dominante siempre en cifras de inversión y en ayudas en toda Europa -y por supuesto también en España-, para que sea poroso a las circunstancias y a las requisitorias de la sociedad y la economía, y se alinee como un elemento más del ecosistema de la movilidad.

## 2. COMPETENCIA LEAL EN LA TRANSICIÓN: FACILITAR UN MARCO PRACTICABLE DE ADAPTACIÓN A LA EMPRESA PRIVADA EN LOS ÁMBITOS EN QUE CONURRE CON EMPRESAS DE TITULARIDAD PÚBLICA. EQUILIBRAR LAS OPCIONES Y LOS RITMOS DE LA TRANSFORMACIÓN PARA AMBOS

No siempre las condiciones de acceso a recursos financieros, en un entorno de intensas necesidades como supondrá la descarbonización de las flotas, son equivalentes en el caso de las empresas públicas y privadas. Particularmente en el caso del transporte de personas, en el que coexisten operadores públicos y privados, estos últimos en régimen contractual, es necesario garantizar que el acceso a la descarbonización de las flotas se realiza en condiciones equivalentes, en el sentido de que no es admisible un proceso con dos velocidades. Es por ello que resulta necesario introducir en la ecuación financiera de los contratos de gestión de las

empresas que operan en este régimen las previsiones necesarias para garantizar las compensaciones públicas al sobreesfuerzo financiero que sin duda representa el proceso de renovación de las flotas para cumplir con las exigencias medioambientales.

En el transporte de mercancías por carretera, que no comparte la posibilidad de titularidad pública y, por tanto, se presenta exclusivamente confiado a la empresa privada, el papel del sector público debe centrarse en el establecimiento de programas de apoyo financiero a la renovación de las flotas. La incorporación de fondos europeos NEXT GENERATION es una oportunidad que debe aprovecharse y complementarse con otras líneas de financiación a cargo de las administraciones públicas en los diferentes niveles territoriales. Asimismo, y en ámbitos urbanos y metropolitanos, la implantación de zonas de bajas emisiones, propiciada por la reciente Ley de cambio climático, exige la provisión de apoyos financieros y medidas fiscales para la transformación de las flotas, sin los cuales la aceleración del proceso de transformación y, en ocasiones, su propio cumplimiento a ritmo ordinario puede resultar gravemente comprometido

### 3. APLICAR ESTRICTAMENTE PRINCIPIOS DE NEUTRALIDAD TECNOLÓGICA Y TECNOLOGÍA FLEXIBLE EN EL PROCESO DE ADAPTACION

Nadie duda de que es importante encontrar el punto de equilibrio entre el necesario principio de neutralidad tecnológica por parte de las administraciones públicas, y, por el contrario, el del apoyo coyuntural a procesos de cambio que pueden aportar transitoriamente avances en la disminución de emisiones, como así ocurre con los vehículos electrificados (en la actualidad con el PERTE aprobado del vehículo eléctrico).

El objetivo de la descarbonización, requiere de una transición energética que, como apuntan los estudiosos en la materia, necesita a su vez de una serie de herramientas, cuyo empleo debe hacerse sin previos condicionamientos tecnológicos, de forma inteligente (“para conseguir prestaciones acordes con las necesidades de los sectores a costes razonables”), y mediante tecnologías suficientemente asentadas y asequibles para el uso por parte de los ciudadanos o las empresas.

Dentro de esas herramientas se hallan los ecocombustibles, que pueden sustituir perfectamente a los combustibles de origen fósil, especialmente en transporte ligero e incluso transporte pesado por carretera, con huella de carbono muy pequeña e incluso nula. Igualmente, la gasolina y el gasóleo, junto con el desarrollo de motores Euro6 y Euro7, son también una alternativa que no se debería despreciar temporalmente, porque aporta avances al objetivo de la reducción de emisiones en el transporte de viajeros y mercancías por carretera.

### 4. REFORZAR LOS MECANISMOS DE APOYO FINANCIERO SIN LOS QUE LA RECONVERSIÓN NO ES PRACTICABLE. COMPLEMENTAR EL RÉGIMEN DE AYUDAS DIRECTAS CON MEDIDAS EN EL ÁMBITO DE LA FISCALIDAD: INCENTIVOS, BONIFICACIONES DE OTROS TRIBUTOS, DESGRAVACIONES EN INVERSIÓN, ETC.

Abordar la financiación de la movilidad es un reto de responsabilidad de las administraciones. El orden de las finanzas públicas y privadas es una de las piezas fundamentales de la transición

hacia una movilidad justa, solidaria, sostenible y segura. Es en ese espacio en el que se producen enormes posibilidades tanto de estímulos positivos al cambio como de negativos para inhibir conductas perjudiciales para los fines que se pretenden.

Ello implica que se debe ahondar por parte de las administraciones públicas en todas aquellas medidas que deben dirigirse a facilitar la toma de decisiones -tanto empresariales como de los ciudadanos-, a favor de tecnologías novedosas, como la de los vehículos electrificados, de manera que desequilibre la balanza de los pros y contras de la decisión -obviamente en favor del primer platillo-, y disminuya al máximo los riesgos derivados de la inversión. Entre otras medidas:

- Buscar sistemas que permitan la integración de las ayudas públicas en los precios, alejando incertidumbres sobre la aprobación y cuantía de las ayudas, y el adelanto de los elevados precios de las nuevas tecnologías por parte de ciudadanos y empresas.
- Favorecer infraestructuras o accesos a infraestructuras, instalaciones o zonas concretas para los vehículos de cero emisiones, en el marco de una tarificación por el uso de infraestructuras para todo tipo de vehículos.
- Deducciones o bonificaciones de impuestos.
- Canalizar operaciones crediticias y de garantía, y la disposición a ese objetivo por parte de los institutos públicos de crédito.

En cuanto al área económica afecta, aunque sea obvio hay que recordar que nada es gratis; quien dice que regala el transporte, sea un distribuidor, o una marca productora, o un gobierno, o está perdiendo dinero, o lo está haciendo perder a los transportistas, o se lo está cobrando a los usuarios, clientes o ciudadanos de algún modo. Cabe aceptar que puede ser una opción en un momento puntual no cobrar la prestación de un servicio de transporte, o bien, decidir temporalmente el acceso al transporte público o introducir, incluso, descuentos (en forma de compensaciones a los servicios públicos ferroviarios y de autobús por carretera), pero en todo momento el transporte tiene un coste interno en el que incurren los operadores, que debe ser reconocido y compensado por las administraciones públicas. El nivel de tarifa que se cobre al usuario, y de ayudas públicas aportadas, debe formar parte del debate para que los servicios colectivos de transporte público terrestre sean el eje vertebrador de la movilidad (tanto en la España urbana como en la rural) y la red última que asegure la movilidad, en colaboración con los medios privados y personales de transporte que juegan un papel imprescindible en el sistema de movilidad.

##### 5. ESTABLECER UN MARCO COMÚN EN EL DESARROLLO DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES (CALIDAD DEL AIRE ) EN LOS ÁMBITOS URBANOS. PROMOVER LA ARMONIZACIÓN POR VÍA NORMATIVA PARA EVITAR LA FRAGMENTACIÓN Y HETEROGENEIDAD DE REQUERIMIENTOS A LAS EMPRESAS.

Resulta imprescindible en todo momento el equilibrio entre la regulación exógena al transporte/movilidad -proveniente de la protección de fines sociales primordiales, como la salud o el medio ambiente-, y la regulación endógena, propia e interna de estos sectores y necesaria para la que movilidad cumpla sus fines sociales, y que ese equilibrio haga posible un desarrollo de las actividades en convivencia con la sociedad. En ocasiones asistimos a una falta de armonía

entre las dos formas de enfocar la regulación de la movilidad (desde dentro y desde fuera), y ello genera conflictos e ineficiencias.

Las empresas -desde el punto de vista de su actividad empresarial, comercial y logística-, así como los ciudadanos en general, requieren de dos elementos básicos:

- 1) la previsión de cuanto desde la regulación les afecta en la toma de decisiones;
- 2) evitar la fragmentación de la normativa que inhiba la actividad o que impida poder desarrollarla bajo el principio de unidad del territorio o del mercado.

Por ello, se hace necesario dar pasos -siempre bajo el principio de subsidiariedad, no sustituyendo a las administraciones locales-, para armonizar las condiciones regulatorias y no crear marcas o límites que dificulten la libre circulación. El reto inmediato lo tenemos, sin ir más lejos, con las zonas de bajas emisiones que nacen de la ley de calidad del aire y que obliga a ciudades con más de 50.000 habitantes en España, -y a la que se podrían sumar ciudades de más de 20.000 habitantes-, en total unos 190 municipios (de los más de 8.000 municipios españoles), que acabará afectando a más de la mitad de la población española. Un marco común, bien encajado en la Constitución, de carácter estatal o autonómico, sería imprescindible para evitar los citados desajustes y normativas locales contradictorias.

6. APROBAR CON LA MÁXIMA URGENCIA UN PLAN NACIONAL DE ESTACIONES DE RECARGA, CON EL FIN DE GARANTIZAR EL SUMINISTRO Y LA VIABILIDAD DE LA TRANSFORMACIÓN, EN LA LINEA DE LA RESOLUCION APROBADA RECIENTEMENTE PARA EL ÁMBITO UE POR EL PARLAMENTO EUROPEO

La transición hacia motores con menores emisiones, principalmente vehículos electrificados, requiere la implantación en red de puntos de recarga potentes tanto urbanos como especialmente interurbanos, para disminuir los tiempos de recarga.

El uso de esos nuevos vehículos con motores y energías más limpias no favorece en principio la actividad logística ni la movilidad, estas se van a ver favorecidas por la incorporación de elementos de conexión a bordo y de IA, comunicación con infraestructuras, balizas, IoT, información de centros como meteorología, tráfico, incorporación de asistentes al conductor... Sin embargo, vendrán a favorecer la convivencia entre movilidad y desarrollo sostenible, en la medida en que se reduzcan los costes externos de la movilidad, que tanto perjudican al resto de la sociedad.

7. REFORZAR LOS REQUERIMIENTOS FORMATIVOS DEL PERSONAL DE CONDUCCIÓN Y OTROS. INTRODUCIR EN LA FORMACIÓN CAP Y EN LA FORMACIÓN PROPIA DE LA COMPETENCIA PROFESIONAL NUEVOS ELEMENTOS.

Es necesario tener en cuenta que la formación del personal de conducción y otras escalas laborales debe adecuarse a los nuevos requerimientos derivados de la transformación energética. Tanto los programas formativos oficiales (formación inicial y continua en el CAP, como la que se plantee en los ámbitos formativos específicos el ámbito de la formación ocupacional, continua y para el empleo, cualificaciones profesionales, etc.),

Por lo que respecta a los ciclos formativos de la Formación profesional, tanto de nivel medio como superior , y de la formación de conductores los currículums debe referirse tanto a los aspectos técnicos de las nuevas fuentes de energía de la movilidad, su funcionalidad, aplicación práctica como en las ventajas de la su aplicación para el medio ambiente y el proceso de descarbonización , de forma que los agentes inmediatos del sistema puedan interiorizar la intensidad de la transformación como un componente indisociable de su actividad.

En otros ámbitos formativos del transporte y la logística, de nivel superior ( grado, posgrados y masters ) así como en la formación no reglada que se imparte en diferentes niveles y espacios ( asociaciones profesionales, centros formativos especializados ) la impartición de contenidos relativos al proceso de transformación energética de la movilidad, las condicione técnicas, operativas y económicas de las nuevas fuentes de energía y la adaptación de las empresas al nuevo modelo, con atención a la diferentes alternativas posibles, el impacto en las cuentas de explotación y las previsiones financieras para la renovación de las flotas

8. PROFUNDIZAR EN EL DESARROLLO DE NUEVAS FÓRMULAS DE DISPOSICION Y GESTION DE FLOTAS : RENTING, VEHÍCULOS COMPARTIDOS, GESTION DE LA FLOTA , ETC . EMPRESAS ESPECIALIZADAS QUE PERMITAN, INCREMENTANDO EL VOLUMEN DE MEDIOS Y LAS ECONOMIAS DE ESCALA, ACELERAR EL PROCESO.

La jungla actual de forma de moverse por una gran ciudad en España requiere un previo estudio pormenorizado para que quien llega, necesita comprender el amplio abanico de posibilidades de movilidad personal, colectiva, de transporte de viajeros, así como servicios para el turismo, etc.

Entre todos esos servicios al alcance de cualquiera, se encuentran aquellos que utilizan plataformas tecnológicas para su reserva, y otros que sin ser necesario las ofrecen como medio de información que facilita el acceso al servicio, los servicios complementarios o la intermodalidad.

En este campo de la movilidad urbana ha nacido una nueva cultura. En ella, la relación jurídica entre las personas y los medios de transporte ha cambiado; sin ser algo revolucionario, sí resulta novedoso el cambio que se está produciendo respecto a la tradicional propiedad de los medios utilizados. Efectivamente, asistimos al desarrollo de una cultura, especialmente entre los jóvenes, que se separa del interés por disponer de forma permanente de un vehículo, y apuesta por una posesión temporal, a ser posible de un turismo eléctrico, de una moto, una bicicleta o un patinete. La vinculación emocional con la máquina se abre camino en parte de la población de una forma más distante y práctica. La propiedad da paso a la posesión temporal y por uso, y por ello, a la disposición de esos medios de una forma abierta, a través de aplicaciones en el móvil.

Si bien es cierto que en la regulación de la movilidad, las figuras jurídicas de la posesión temporal de un bien están suficientemente recogidas, se añade al mercado de la movilidad como servicio (MaaS) un elemento inédito y disruptivo como son las aplicaciones informáticas instaladas en los móviles y los algoritmos incorporados que permite una organización de vehículos, conductores, clientes, medición del tiempo y del espacio, sistemas de posicionamiento, y sistemas de valoración reputacional, y que regulan cada elemento del contrato/servicio, etc.



El reto para la regulación consiste en conocer los algoritmos que encierran, y, por supuesto, los criterios que contienen, que en ocasiones pudieran no ser compatibles con el cumplimiento de ciertos campos regulatorios, como se ha podido ver en casos como Uber, en España y en Europa, o en los repartidores de comidas a domicilio (*riders*). La legislación que ha dado lugar a poner coto a las prácticas de estas últimas empresas respecto al derecho y al vínculo laboral, ha llevado a la aprobación de una ley que modifica el Estatuto de los Trabajadores, cuya motivación afirma que “los algoritmos merecen nuestra atención y análisis, por los cambios que están introduciendo en la gestión de los servicios y actividades empresariales. (...) La eficacia de la nueva disposición (...) va a depender en gran medida de la información verificable que se tenga acerca del desarrollo de la actividad a través de plataformas, que debe permitir discernir si las condiciones de prestación de servicios manifestadas en una relación concreta encajan en la situación descrita [por la norma], siempre desde el mayor respeto a los secretos industrial y comercial de las empresas conforme a la normativa, que no se ven cuestionados por esta información sobre las derivadas laborales de los algoritmos u otras operaciones matemáticas al servicio de la organización empresarial”.

Por ello, en muchas ocasiones, la regulación (incluyendo en ella la función inspectora) tendrá que conocer los parámetros, reglas e instrucciones en los que se basan los algoritmos o sistemas de inteligencia artificial que afectan a la toma de decisiones empresariales que pueden incidir en las condiciones de reparto, retribución, valoración de elementos reputacionales, y justificar por qué han tomado ciertas decisiones sobre la contratación o la rotación de sus conductores y vehículos en base a esos algoritmos.

Nos encaminamos hacia el desafío al que obliga una especial vigilancia y conocimiento por parte de las administraciones públicas de los nuevos procesos de producción derivados de las nuevas tecnologías, para ajustar las respuestas que debemos dar en tiempo real, en aras siempre a la convivencia y al respeto al estado de derecho.

9. INTEGRACIÓN DE LA CADENA DE VALOR. FORMALIZAR DESDE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE UN PROCESO PLENAMENTE COLABORATIVO CON LOS FABRICANTES DE VEHICULOS Y LOS PROVEEDORES DE ENERGIA PARA LA MOVILIDAD. DE SIMPLES CLIENTES A AGENTES COLABORADORES EN LA TRANSFORMACIÓN ALINEANDO LAS ACCIONES EN LOS ÁMBITOS RESPECTIVOS.

El proceso de descarbonización debe conducir a los objetivos deseados mediante una actuación compartida y colaborativa entre los diferentes actores: fabricantes de vehículos, proveedores de soluciones energéticas y operadores de transporte. Sin perjuicio del cumplimiento de las normas de mercado y libre competencia, por lo que respecta a la relación entre suministradores y clientes, el establecimiento de ritmos y contenidos del proceso debe llevarse a cabo con visión colaborativa, mediante el intercambio de información, necesidades, requerimientos técnicos,

En este sentido sería necesario promover una plataforma de intercambio permanente entre las principales organizaciones empresariales representativas de la industria de automoción, del suministro energético y de los operadores con el fin de alinear las condiciones de desarrollo por lo que respecta a la progresiva incorporación de nuevos modos energéticos en el transporte y de nuevos vehículos.

El reto del proceso de transformación energética, quizá el más importante que el sector del transporte por carretera debe acometer en su historia, no puede ser superado sin una colaboración estrecha entre los diferentes agentes de la cadena de valor con el fin de coordinar las estrategias respectivas. En este ámbito el papel de las asociaciones profesionales del sector reviste una importancia fundamental por cuanto su función representativa y de interlocución puede permitir desarrollar con mayor extensión y garantía dicha colaboración.

10. PROMOVER LA ESTANDARIZACION DE PRODUCTOS Y REQUERIMIENTOS TÉCNICOS EN EL ÁMBITO INDUSTRIAL Y DE PROVISION DE SERVICIOS DE SUMINISTRO DE ENERGIA PARA CONSEGUIR LA MÁXIMA EFICIENCIA EN EL USO DE LOS RECURSOS DISPONIBLES.

Resulta necesario acometer el proceso de transformación energética desde la armonización de requerimientos y soluciones de orden técnico con el fin de promover la utilización de recursos y la adquisición y transformación de elementos desde una perspectiva que permita la utilización indistinta de los recursos con independencia de su origen o fabricación. Especialmente, debemos hacer referencia a la necesidad de disponer de equipos de suministro energético para los operadores de transporte plenamente armonizados, y que no dificulten la expansión de las nuevas fuentes de suministro energético.

En cuanto a la producción de vehículos industriales, la introducción de nuevos modelos por las diferentes marcas podría propiciar la existencia de estándares de fabricación de componentes con el fin de facilitar la extensión de las opciones de descarbonización por la mayor facilidad que puede suponer la provisión de flotas de vehículos en el mercado.

11. HABILITAR DESDE O EN COLABORACION CON EL SECTOR PÚBLICO UN ESPACIO PERMANENTE Y ACCESIBLE DE INFORMACION A LAS EMPRESAS, DESDE LA MÁXIMA NEUTRALIDAD, EN EL QUE PUEDAN RECOGERSE LA INNOVACIONES, ALTERNATIVAS Y RITMOS DE LA TRANSFORMACIÓN.

Con el fin de desarrollar de forma colaborativa y participativa este proceso, se propone la constitución de un espacio interinstitucional y empresarial destinado a consolidar y compartir el conocimiento y las iniciativas que se desarrollen y dirigir al sector del transporte por carretera y las restantes entidades la situación del proceso de transformación, las novedades del orden técnico y normativo, los recursos económicos y los mecanismos financieros incorporados al proceso y todo aquello que pueda resultar relevante para las empresas en la toma de decisiones conducentes a la adaptación de las flotas o la disposición de estaciones de recarga en la red de infraestructuras: autopistas, carreteras y áreas de estacionamiento de vehículos, etc. A modo de observatorio de la descarbonización del transporte, se trataría de recoger en una herramienta de común acceso la información actualizada y la evolución de los indicadores que se fijan con el fin de trazar la intensidad del proceso y de cumplimiento de los objetivos marcados.

Este espacio debería tener un formato virtual y ser alimentado desde el conjunto de los participantes. Sus órganos de gobierno y administración deberían responder en su composición a la pluralidad de agentes involucrados y sería dirigida desde un organismo administrativo, con la necesaria agilidad y flexibilidad, para desempeñarse a satisfacción del conjunto de los participantes. Asimismo, debería integrarse una representación de la comunidad científica por

lo que respecta a las innovaciones en el desarrollo de las diferentes fuentes de energía del presente y del futuro y a los avances de todo orden en la configuración de la cesta de suministros energéticos y sus perspectivas de transformación.

Sin duda alguna una iniciativa de este tipo contribuiría a integrar y hacer más eficiente el proceso de transformación energética en el transporte, sin perjuicio del desarrollo de estrategias de investigación y comerciales, en el marco de libre competencia que rige el sistema económico por parte de cada una de las empresas que forman parte, en los diferentes ámbitos.