



PLATAFORMAS DE TRANSPORTE, ECONOMÍA DIGITAL Y DESAFÍOS DE LA MOVILIDAD DIGITAL EN CIUDADES: UN ESTUDIO DEL CASO DE BARCELONA



Dr. Álvaro Artigas

SciencesPo

CENTRE D'ÉTUDES EUROPÉENNES
ET DE POLITIQUE COMPARÉE



Dr. José Maria Castellano



Universitat
Pompeu Fabra
Barcelona

*La investigación ha sido financiada en el marco de la Convocatoria competitiva:
**Ayudas a la investigación sobre políticas económicas locales en el ámbito
metropolitano de Barcelona 2018/2019***



CÀTEDRA BARCELONA - UPF de Política Econòmica Local



PLATAFORMAS DE TRANSPORTE, ECONOMÍA DIGITAL Y DESAFÍOS DE LA MOVILIDAD DIGITAL EN CIUDADES: UN ESTUDIO DEL CASO DE BARCELONA

AJUTS DE RECERCA 2018 – CÀTEDRA BARCELONA (UPF)

Dr. Alvaro Artigas - Centre d'Études Européennes, Sciences-Po Paris
Dr. José María Castellano - Universitat Pompeu Fabra

Resumen de la investigación

El siguiente informe aborda el debate de las plataformas digitales de movilidad desde un punto de vista organizativo (cadena de valor, modelo de negocio), estrategia de implantación, transformación del mercado, normas y obstáculos institucionales selectivos y especialmente a partir de su materialidad territorial como agentes de la economía urbana en una ciudad global. Para llevarlo a cabo, los autores efectuaron varias rondas de entrevistas con todos los agentes del ecosistema de movilidad como gobiernos locales, autonómicos, ministerio, agencias de regulación nacional y autonómicos, plataformas de movilidad (Uber, FreeNow), empresas y patronal de VTC (Vector Ronda, Unauto), así como sindicatos y asociaciones de taxistas (Gremial del taxi, Asociación Élite Taxi) e Institut Metropolità del taxi. Además, se han consultado y recopilado datos provenientes de informes técnicos de autoridades públicas nacionales e internacionales, informes de consultoras y empresas privadas, bibliografía académica especializada, normativa europea, estatal, autonómica y local, así como fuentes de prensa escrita.

Como principales resultados se pueden destacar que el mercado de la movilidad colectiva se encuentra en un momento de cambio y transformación, facilitado por una infraestructura numérica que ha impulsado procesos de innovación en materia de moviidades, al mismo tiempo que los actores tradicionales de la movilidad han mostrado una gran resiliencia ante la presión de los nuevos actores. También se deja entrever la transformación del sector hacia formas de organización en plataformas ya sea públicas, privadas o cooperativas. Resulta importante destacar los nuevos modelos de negocio creado por las plataformas de movilidad y basado en el dato como fuente principal de creación de valor, así como la consecuente expansión de las plataformas digitales hacia mercados adyacentes como el reparto de comida, la gestión de flotas y áreas todavía en proceso de consolidación.



A nivel económico los cambios regulatorios pueden fragilizar la sostenibilidad de las compañías prestadoras de servicio con licencia de VTC y una posible reestructuración del sector. A un nivel de relaciones laborales, emerge la figura del socio o conductor emprendedor con una relación laboral que no decide sobre la prestación de servicio y que depende, a menudo, de algoritmos que establecen la asignación de servicio, los descansos y la duración de la jornada laboral. También se observan cambios en los patrones de movilidad de las personas motivadas por la propia conveniencia de las plataformas y su capacidad de fidelización, y estos cambios por una movilidad individual podrían verse acelerados tras la pandemia del covid-19, no sólo hacia taxi o VTC si no también hacia formas de movilidad individual y privada como bicicleta, patinetes y motocicletas (antes las restricciones de turismos en las grandes ciudades).

Por último, como recomendaciones a los gestores locales, se establece la necesidad de establecer mecanismos de gobernanza de las plataformas a nivel de gestión y uso de los datos de la movilidad de los ciudadanos, velar por unas condiciones de servicio y de competencia adecuadas que no vaya en detrimento de otras formas de transporte, velar por las relaciones laborales de los conductores ya sean empleados o autónomos para evitar un deterioro de las condiciones de trabajo así como la tributación y la sostenibilidad medioambiental.

Objetivos específicos

- Abordar el tema de las plataformas de transporte digital a la luz de varios aspectos: su organización, estrategia de implantación, y especialmente a través de la materialidad territorial de su acción comercial en una ciudad global, destacando su papel como agentes participando de la economía urbana pero no enteramente actores/agentes de ésta.
- Delimitación y análisis conceptual de las plataformas de transporte digital: diferencias entre las diferentes plataformas, modelo de negocio, estrategia de desarrollo y obstáculos institucionales selectivos.
- Análisis de cuál ha sido la estrategia de desarrollo de las plataformas a partir de la cadena de valor y cuáles son las especificidades de los casos español y catalán.
- Análisis de los componentes han transformado la estructura de incentivos en el mercado.
- Determinación de cómo la irrupción de los nuevos actores contribuye a redefinir el papel de movilidad privadas motorizadas a nivel de la gestión de los servicios urbanos por parte de las autoridades locales.



- Análisis de la transformación del mercado de las movilidades y las ambiciones regulatorias de los diferentes actores de gobierno así como la generación de espacios de coordinación con actores de la competencia.
- Prospectiva del papel que pueden jugar las movilidades digitales individuales dentro de un contexto post-pandemia caracterizado por nuevos riesgos sanitarios y económicos.

Metodología

- Recopilación y análisis de Informes y datos de organismos gubernamentales a nivel estatal, autonómico y agencias de la competencia.
- Entrevistas con responsables de estos organismos en el período 2019-2020 para precisar secuencias de decisión, precisión de las potestades y evolución de estas a partir de las dinámicas actuales para los años venideros.
- Entrevistas con los principales actores de la cadena de valor de las movilidades digitales, desde las plataformas digitales (UBER, Freenow, Cabify) pasando por las empresas de Vehículos de Transporte con Chófer VTC (Vector Ronda), sindicatos, gremios y asociaciones de taxistas así como el Institut Metropolità del taxi.

Resultados específicos

El primer eje del presente trabajo abordó la estructuración del mercado de las movilidades digitales a partir de dos dimensiones fundamentales relacionadas con el rol disruptor de los procesos de innovación tecnológica. La primera dimensión fue la de caracterizar el sector del transporte privado de personas en las ciudades españolas y en Catalunya específicamente y su formato tradicional, con mercados estables y agentes claramente delimitados. Una característica muy significativa ha sido la capacidad de este mercado a resistir la llegada de nuevos formatos de competición en el transcurso de las décadas recientes, con formatos cooperativos y representativos que permitieron dar una importante cohesión al sector. El transporte individual de personas en las grandes metrópolis, tiene una importancia central para el proyecto MOVIDIG, en la medida en que la reflexión sobre la transformación de las movilidades en las ciudades las asimila a sectores que serán inevitablemente desplazados en aras a otras formas de movilidad colectiva. Este informe nos daba la oportunidad de abordar esta presuposición y de explorar como dado las evoluciones importantes a las que se enfrenta este sector, este tema está lejos de haber sido resuelto.



La creación de distintos modelos de negocio, como los que hemos visto aquí, tiene consecuencias importantes a nivel de la prestación de servicios desde su dimensión más concreta, en la medida en que estas cadenas de valor son dependientes de un número de prestadores claramente delimitado, lo que genera una competición muy fuerte, facilitada en el contexto español por la capacidad regional de la que disponía cada autonomía. Como consecuencia de esta situación, estas empresas han podido crear otros eslabones en estas cadenas de valor, así como han irrumpido en otros sectores, con el objetivo explícito de favorecer una expansión horizontal de actividades y generar nuevas áreas de negocio aún en procesos de consolidación.

En el ámbito económico, la acción intermitente de las plataformas como consecuencia de una regulación intermitente que ha operado a distintos niveles, a veces incluso sobreponiendo potestades los unos con los otros, o bien por canales externos como el judicial, ha fragilizado a actores del final de la cadena de valor como los prestadores efectivos de servicios, en este caso las compañías de VTC. Confrontadas a una situación de crisis, derivada de un periodo inicial que propició una expansión numérica significativa del sector, estas compañías se encuentran fragilizadas y en pos a un periodo de importante reestructuración que amenaza su viabilidad económica a plazo.

En el ámbito social, la reorganización del mercado de trabajo por parte de las plataformas de movilidad digital ha sido profunda y ha tenido incidencias importantes en las relaciones profesionales existentes entre empleado y empleador. No solo ha transformado la categoría de chofer desde una categoría individual participando dentro de estructuras cooperativas, capaces de decidir de estrategias de prestación de servicio negociadas a partir de las bases a una de empleados, prestadores de servicios, pero no necesariamente participando del desarrollo de las características de prestación del servicio en sí. Esta evolución hacia una nueva clase profesional empero, es más compleja que lo que la literatura de la gig-economy dejaría presuponer, y se encuentra en un flujo que depende de cómo se resolverán aspectos como la concentración y variedad de mercado, entre otros. Otro aspecto social, no menos importante es la transformación de las prácticas sociales de los consumidores en la ciudad de Barcelona. Si el ámbito de nuestro estudio no incluyó este aspecto, ya que este va más allá de este stricto sensu, éste permite de vislumbrar como aspectos como la digitalización del usuario final y la capacidad de las plataformas a fidelizar prácticas sociales de movilidad, tendrá consecuencias importantes en los años a venir.



Prescripciones de policy

1. Los cambios regulatorios de las movilidades digitales han generado inestabilidad en relación a las formas que tendrá el transporte privado de pasajeros teniendo en cuenta los desafíos de medio ambiente y salud pública.
2. Plataformas de movilidad digital y sector del taxi: un debate irresuelto. El historial fluctuante de la regulación de las movilidades digitales, la multiplicidad de las partes concernidas y estrategias correspondientes, ha generado una gran inestabilidad en la definición del rol que tendrán las diferentes formas de transporte privado de pasajeros dentro de estrategias más amplias de movilidad de cara a los desafíos de medio ambiente y salud pública.
3. Las administraciones deberían establecer una lógica de gobernanza y cooperación con las plataformas a través de la regulación de datos, calidad de servicio y competencia, privacidad, relaciones laborales, tributación y sostenibilidad ambiental.
4. Regular externalidad negativas de las plataformas de movilidad como la congestión y polución, el impacto en otros medios transportes y velar por las condiciones de trabajo tanto de taxistas como de chóferes cuyas empresas utilizan las plataformas.
5. Los gobiernos locales o áreas metropolitanas podrían tener un papel crucial en la gestión de datos públicos como privados de movilidad a través de un rol de orquestación, velando por la seguridad y uso de los datos y algoritmos, en el ecosistema de movilidad.
6. Solicitar una mayor transparencia a las plataformas en el uso de algoritmos y uso de la inteligencia artificial para la gestión de los conductores y la asignación de viajes ya que los datos los proporcionan los residentes de las ciudades.
7. Regular o resolver la alta concentración de las autorizaciones de VTC en un número muy limitado de empresas y personas fruto de un proceso caracterizado por información asimétrica y de la actuación errática u omisión de las administraciones públicas.
8. Mayor presión para monitorizar el pago de impuestos de las plataformas de movilidad a fin que sus beneficios redunden en las economías locales.
9. La movilidad en las grandes ciudades tras el covid-19: cambio de hábitos en el uso del transporte y en el espacio público.
10. Las plataformas de movilidad tienen una gran capacidad para hacer de una forma sencilla y eficiente la vida de los usuarios y podrían crecer por su fidelización del usuario final. El futuro del taxi y de otros transportes pasa por integrarse en plataformas digitales privadas, públicas o cooperativas que permitan concentrar la oferta. De ese modo tanto los clientes, trabajadores y empresas del taxi podrían aprovechar al máximo las ventajas de la economía digital.