

**En torno a 2018, varias ciudades españolas se convirtieron en laboratorios de la movilidad compartida. Una ola de operadores desplegó flotas de coches eléctricos, patinetes y bicicletas bajo el lema de ofrecer “movilidad verde compartida para todos”. Sin embargo, la fase de entusiasmo duró poco.**

[ ILUSTRACIÓN: WONGMBATULOYO / [ISTOCK](#) ]

Uno de los pilares sobre los que se levantaba originalmente la idea de ciudad sostenible era la movilidad compartida. Proponía un cambio sencillo pero transformador: en lugar de poseer un vehículo, accederíamos a ellos temporalmente a través de plataformas digitales. La promesa era un “triple beneficio”: económico (transporte asequible), social (movilidad para todos, independientemente del nivel de ingresos) y ambiental (menos vehículos privados, menos atascos y menos emisiones).

**La movilidad compartida propone que, en lugar de poseer un vehículo propio, accedamos a ellos temporalmente a través de plataformas digitales**

En torno a 2018, varias ciudades españolas se convirtieron en laboratorios de esta visión. Una ola de operadores desplegó flotas de coches, patinetes y bicicletas eléctricos en un intento de ofrecer “movilidad verde compartida para todos”. El discurso era inclusivo, la tecnología innovadora y las aspiraciones ambientales ambiciosas. Sin embargo, la fase de entusiasmo duró poco. Pero ¿por qué?

Si analizamos la [evolución de los modelos de movilidad compartida](#) en España vemos como, a medida que las flotas se expandían, las empresas se enfrentaron a un desafío que los planes de negocio habían subestimado: el mal comportamiento de los usuarios. No se trataba solo de suciedad o desgaste. Fue una crisis operativa de gran escala.

El vandalismo se volvió frecuente: patinetes arrojados a los árboles, códigos QR pintados con spray e incluso vehículos incendiados. El robo también generó pérdidas importantes, ya que tanto las baterías como otros componentes de alto valor eran sustraídos para su venta en mercados informales. A ello se sumaba el uso negligente: carreras ilegales, abandono de vehículos en aceras o estacionamientos indebidos que acarrearán elevadas multas municipales.

**El vandalismo frenó la movilidad compartida: patinetes arrojados a los árboles, códigos QR pintados con spray e incluso vehículos incendiados**

Las consecuencias financieras fueron severas. Los costes de reposición de baterías llegaron a rozar el millón de euros mensuales en algunos casos, mientras que las primas de seguros se disparaban.

Para mantenerse a flote, las empresas transformaron rápidamente su modelo. Esta evolución puede describirse en tres fases.

La primera fue un repliegue territorial. En un movimiento defensivo, las compañías restringieron sus áreas de servicio. Se retiraron de barrios de menor renta, donde el vandalismo era más elevado, y concentraron su actividad en zonas acomodadas o turísticas consideradas “seguras”. Un servicio concebido como universal comenzó a reducir su alcance geográfico y social.

Después llegó el endurecimiento tecnológico. Para contener las pérdidas, las empresas intensificaron el control tecnológico. Se incorporaron sensores a bordo, alarmas y sistemas de geolocalización (geofencing) para evitar estacionamientos indebidos. La experiencia de uso se volvió más exigente: los usuarios debían subir fotografías del vehículo correctamente aparcado o enfrentarse a sanciones automáticas. El acceso fácil evolucionó hacia un modelo basado en la supervisión y la disuasión.

### **El acceso fácil de los primeros patinetes y coches eléctricos de uso compartido ha evolucionado hacia un modelo basado en la supervisión y la disuasión**

Para muchas compañías, ni siquiera estas medidas fueron suficientes. Algunas declararon la quiebra. Otras abandonaron el modelo dirigido al consumidor final y pivotaron hacia contratos business-to-business, un modelo de negocio que consiste en los servicios que una compañía entrega a otra con el objetivo de mejorar las ventas de los productos y bienes que ofrece, o suscripciones de gama alta. La movilidad compartida dejó de parecer un servicio urbano de carácter público para convertirse en una oferta más exclusiva.

### **La “degradación triple del valor”**

El principal hallazgo que se desprende de esta trayectoria puede describirse como una “degradación triple del valor”. Las decisiones adoptadas para asegurar la viabilidad financiera acabaron por erosionar los objetivos originales de sostenibilidad. Esto derivó, por un lado, en una pérdida social: el aumento de precios, los controles de crédito más estrictos y la retirada de barrios vulnerables hicieron que el servicio dejara de ser “para todos” y pasara a dirigirse a un segmento más acomodado. Por otro, se produjo una pérdida ambiental. En algunos casos, para reducir costes, se incorporaron vehículos de combustión, alejándose del compromiso inicial con flotas completamente eléctricas.

La viabilidad económica se logró, en ciertos casos, a costa de los componentes sociales y ambientales que justificaban el modelo.

### **Repensar el futuro de la movilidad compartida**

Existe, no obstante, una excepción relevante: los sistemas financiados y gestionados por el sector público, como los servicios municipales de bicicletas compartidas. Al no estar sometidos a la presión inmediata de rentabilidad de inversores privados, pudieron mantener tarifas asequibles y cobertura en toda la ciudad, incluso en zonas de mayor riesgo. Su estructura de gobernanza les ha permitido priorizar el interés colectivo frente al beneficio a corto plazo.

La experiencia española invita a reflexionar sobre los límites de los modelos de plataforma cuando se enfrentan a realidades sociales complejas y a expectativas financieras exigentes. Si la movilidad compartida quiere recuperar su promesa original de sostenibilidad e inclusión, será necesario reconsiderar el equilibrio entre iniciativa privada y liderazgo público en la provisión de servicios urbanos esenciales.

El sueño verde no desapareció, pero en muchos casos se transformó en un nicho premium. La cuestión ahora es si es posible reconciliar innovación, inclusión y sostenibilidad sin que una dimensión se imponga sobre las demás.