



ESDGs!



**Co-funded by
the European Union**

Sustainable Development Goals in education and in action!
2021-1-CZ01-KA220-HED-000031187

Funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the author(s) only and do not necessarily reflect those of the European Union or the European Education and Culture Executive Agency (EACEA). Neither the European Union nor EACEA can be held responsible for them.

This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.





Supuesto práctico

Economía Colaborativa



Supuesto práctico - Amsterdam

Este supuesto práctico se centra en un ejemplo de aplicación positiva de los principios de la economía colaborativa en las ciudades, concretamente en la ciudad de Ámsterdam.

Introducción

La economía colaborativa, como sistema basado en el intercambio, es una parte de la economía que aporta una perspectiva completamente nueva a los procesos económicos. Su objetivo es utilizar los recursos de la forma más eficiente posible. La economía colaborativa se basa en la puesta en común de bienes o activos mediante su alquiler o intercambio. En el mundo académico, la economía colaborativa suele definirse como un ecosistema económico que suele basarse en el acceso temporal a bienes o servicios mediante plataformas de Internet que conectan a distintos miembros de una comunidad (Karobliene, Pilinkere, 2021, p. 2). La economía colaborativa se encuentra con mayor frecuencia en los siguientes ámbitos:

- Transporte,
- Alojamiento,
- Servicios financieros,
- Estaciones de trabajo,
- Mano de obra,
- Prestación de servicios,
- Herramientas de trabajo,
- Educación,
- Música y vídeos,
- Servicios en la nube, etc. (Deloitte, 2017)

Sin embargo, la economía colaborativa también puede servir como herramienta para promover y aplicar los principios del desarrollo sostenible.

Un ejemplo típico de dónde la economía colaborativa puede ayudar a promover el desarrollo sostenible es en las comunidades de personas, normalmente en las grandes ciudades. Estas ciudades intentan eliminar los efectos de la concentración de más personas en un mismo lugar introduciendo elementos de la economía colaborativa en sectores concretos. Estas consecuencias negativas incluyen, por ejemplo, el aumento del tráfico en las carreteras y el consiguiente aumento de la contaminación atmosférica, la aparición de zonas residenciales en las que no vive nadie, problemas de aparcamiento, falta de espacio para oficinas, etc.

La implantación gradual de los elementos de la economía colaborativa, es posible para reducir estos fenómenos negativos y posiblemente eliminarlos por completo.

La economía colaborativa y el desarrollo sostenible de las ciudades

La economía colaborativa puede ser una herramienta interesante para eliminar fenómenos negativos en las ciudades. Las principales metrópolis del mundo están introduciendo gradualmente diversos elementos de la economía colaborativa, en particular la introducción de modos alternativos de transporte compartido. Entre estas ciudades se encuentran, por ejemplo:

- San Francisco,
- Amsterdam,
- Seúl,

- Singapur,
- Copenhagen,
- Pekín,
- Barcelona etc.

Sin embargo, pueden encontrarse elementos de la economía colaborativa en casi todas las ciudades.

Como ya se ha mencionado anteriormente, la introducción más frecuente de modos de transporte alternativos, como bicicletas compartidas, patinetes, bicicletas eléctricas, patinetes eléctricos, coches. Algunos de estos elementos pueden encontrarse hoy en prácticamente todas las ciudades. Los coches compartidos en forma de Uber, Liftago y Bolt suelen ser los más extendidos, incluso en las comunidades más pequeñas. Con el tiempo, estas plataformas se han convertido en herramientas versátiles que compiten con los medios de transporte tradicionales, como el coche privado, el alquiler de coches o los servicios de taxi. En las ciudades con mayor población o que se enfrentan a problemas de tráfico (aparcamiento, atascos, etc.), se están desarrollando en mayor o menor medida servicios que utilizan medios de transporte alternativos como bicicletas, *e-bikes*, patinetes o *e-scooters*. La ventaja de estos medios de transporte es que pueden utilizarse no sólo en las carreteras, sino también en carriles bici y aceras. De este modo, sus usuarios no sufren retrasos en el trayecto hacia su destino, como ocurriría si utilizaran su propio coche. Al mismo tiempo, habrá menos tráfico en las carreteras, lo que por un lado garantiza un mayor nivel de seguridad y, por otro, menos contaminación atmosférica.

Sin embargo, para que estos métodos repercutan en el desarrollo urbano sostenible, las ciudades también tienen que facilitar su desarrollo. Esto puede lograrse de varias maneras. La más sencilla y eficaz es prohibir los coches convencionales con motor de combustión interna en el centro de las ciudades. Los conductores de estos coches se verán entonces obligados a utilizar alternativas en forma de transporte público, que tiene un elemento de sostenibilidad mucho mayor, o modos de transporte alternativos en forma de bicicletas, bicicletas eléctricas, patinetes y scooters eléctricos. Las ciudades frecuentemente suelen disponer de otras herramientas.

Pero la economía colaborativa también puede tener otros efectos positivos en las ciudades. El alojamiento compartido conducirá a un uso eficiente de los espacios de alojamiento, que, por un lado, se utilizarán en mucha mayor medida y, por otro, no se degradarán gradualmente debido a su infrautilización. Si se utilizan estos espacios, es probable que también se mantenga su entorno, mejorando así el espacio público.

Los espacios de trabajo compartidos, por su parte, permitirán emplear a un mayor número de personas en el mismo espacio, o a un mayor número de empresarios utilizarlo. Esto elimina la necesidad de construir nuevos edificios de oficinas, almacenes, fábricas, etc. En su lugar, la ciudad podrá utilizar estos lugares para su desarrollo.

Ámsterdam como ejemplo positivo del impacto de la economía colaborativa en el desarrollo urbano sostenible

Ámsterdam es la capital de los Países Bajos. Es una ciudad portuaria que constituye el centro comercial y financiero de los Países Bajos. La ciudad propiamente dicha tiene una superficie de 165 kilómetros cuadrados y una población de 1.028.603 habitantes en 2008. Si se incluyen las zonas circundantes, la población total de los 635 kilómetros cuadrados es de 1.482.676 habitantes (Britannica, 2023).

En 2016, la ciudad adoptó el Plan de Acción de Economía Compartida, que ha dado lugar a una serie de innovaciones que aumentan el acceso y el uso de los activos públicos y privados. Esto se relacionó especialmente con el uso compartido de artículos domésticos, espacios, medios de transporte y alimentos.

Siguieron otros planes de acción, que finalmente llevaron a Ámsterdam a convertirse en una ciudad con un enfoque proactivo de la economía colaborativa y el desarrollo sostenible. Todo ello contribuye al compromiso de hacer de Ámsterdam una economía 100 % circular para 2050.

En 2015, solo había unas pocas empresas en Ámsterdam que aceptaban elementos de la economía colaborativa. Hoy, sin embargo, gracias al apoyo activo de la ciudad, este sistema está mucho más extendido.

Así pues, Ámsterdam ha afrontado muy bien los retos del desarrollo sostenible y puede citarse como modelo para otras ciudades.

Este estudio de caso sobre la ciudad de Ámsterdam ilustra que existen muchas oportunidades para que las ciudades contribuyan activamente al desarrollo sostenible introduciendo elementos de la economía colaborativa. Algunas ciudades ya están introduciendo activamente estos elementos y pueden servir de ejemplo positivo para otras.

Fuentes

- Andreotti, A., Anselmi, G., Eichhorn, T., Hoffmann, C. P., & Micheli, M. (2017). *Participation in the sharing economy*. SSRN Electronic Journal. <https://doi.org/10.2139/ssrn.2961745>
- Belk, R. W., Eckhardt, G. M., & Bardhi, F. (2019). *Handbook of the sharing economy*.
- Commission, E. (2016). *Use of Collaborative Platforms. Eurobarometer*. Retrieved October 20, 2023, from <https://europa.eu/eurobarometer/surveys/detail/2112>
- Cotrim, J. M. O. (2020). *Sharing Economy: a powerful tool for a new era of sustainability. Circular Conversations*. Retrieved October 20, 2022, from <https://www.circularconversations.com/research-series-young-researchers/sharing-economy-a-powerful-tool-for-a-new-era-of-sustainability>
- Davidson, N. M., Finck, M., & Infranca, J. J. (2018). *The Cambridge handbook of the law of the sharing economy*. Cambridge University Press.
- Deloitte. (2017). *Sdílená ekonomika: Bohatství bez vlastnictví*. Deloitte Česká republika. Retrieved October 20, 2022, from <https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/cz/Documents/deloitte-analytics/Sdilena-ekonomika.pdf>
- Einav, L., Farronato, C., & Levin, J. (2016). *Peer-to-peer markets*. *Annual Review of Economics*, 8(1), 615-635. <https://doi.org/10.1146/annurev-economics-080315-015334>
- Ellen MacArthur Foundation (2023). Retrieved October 20, 2023, from <https://www.ellenmacarthurfoundation.org/circular-examples/shaping-a-sharing-economy-amsterdam>
- Frenken, K., & Schor, J. (2017). *Putting the Sharing Economy into Perspective*. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 23: 3–10. <https://doi.org/10.1016/j.eist.2017.01.003>
- Görög, Georgina. (2018). *The Definitions of Sharing Economy: A Systematic Literature Review*. *Management*. 175-189. [10.26493/1854-4231.13.175-189](https://doi.org/10.26493/1854-4231.13.175-189).
- Goudin P. (2016). *The Cost of Non-Europe in the Sharing Economy: Economic, Social and Legal Challenges and Opportunities*, European Parliamentary Research Service, 2016
- Heinrichs, H. (2013). *Sharing economy: A potential new pathway to sustainability*. *GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society*, 22(4), 228-231. <https://doi.org/10.14512/gaia.22.4.5>
- Karobliene, V., & Pilinkiene, V. (2021). *The sharing economy in the framework of sustainable development goals: Case of European Union countries*. *Sustainability*, 13(15), 8312. <https://doi.org/10.3390/su13158312>
- Mi, Z., Coffman, D. (2019). *The sharing economy promotes sustainable societies*. *Nat Commun* 10, 1214 (2019). <https://doi.org/10.1038/s41467-019-09260-4>
- Miguel, C., Martos-Carrión, E., Santa, M. (2022). *A Conceptualisation of the Sharing Economy: Towards Theoretical Meaningfulness*. In: Česnuitytė, V., Klimczuk, A., Miguel, C., Avram, G. (eds) *The Sharing Economy in Europe*. Palgrave Macmillan, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-030-86897-0_2
- Pawlicz, Adam. (2019). *Pros and cons of sharing economy regulation. Implications for sustainable city logistics*. *Transportation Research Procedia*. 39. 398-404. [10.1016/j.trpro.2019.06.042](https://doi.org/10.1016/j.trpro.2019.06.042).

Published by Statista Research Department, & 5, A. (2022). *Most sharing economy- friendly cities worldwide 2021*. Statista. Retrieved October 20, 2022, from <https://www.statista.com/statistics/1259263/most-sharing-friendly-cities-worldwide/>

Thierer, A. D., Koopman, C., Hobson, A., & Kuiper, C. (2015). *How the internet, the sharing economy, and Reputational feedback mechanisms solve the 'Lemons problem*. SSRN Electronic Journal. <https://doi.org/10.2139/ssrn.2610255>

Udržitelná doprava pro zaměstnance: Nadace partnerství. (2022). ČR 2030. Retrieved October 20, c2022, from <https://www.cr2030.cz/zavazky/dobrapraxe/udrzitelna-doprava-pro-zamestnance/>

Vincent, P. F. , Werkman, . Evert and Wintle, . Michael J. (2023). *Amsterdam*. Encyclopedia Britannica. <https://www.britannica.com/place/Amsterdam>