



**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.





## Caso de Estudo

### Economia de Partilha



## Caso de Estudo - Amesterdão

Este estudo de caso centra-se num exemplo de aplicação positiva dos princípios da economia da partilha nas cidades, especificamente na cidade de Amesterdão.

### Introdução às questões

A economia de partilha, como um sistema baseado na troca, é uma parte da economia que traz uma perspetiva completamente nova sobre os processos económicos. O seu objetivo é utilizar os recursos da forma mais eficiente possível. A economia da partilha baseia-se na partilha de mercadorias ou ativos com base no seu aluguer ou troca. Na academia, a economia de partilha é mais frequentemente definida como um ecossistema económico que normalmente se baseia no acesso temporário a bens ou serviços usando plataformas de internet que conectam diferentes membros de uma comunidade (Karobliene, Pilinkere, 2021, p. 2). A economia de partilha é mais frequente nas seguintes áreas:

- Transporte,
- Alojamento,
- Serviços financeiros,
- Estações de trabalho,
- Mão de obra,
- Prestação de serviços,
- Ferramentas de trabalho,
- Educação,
- Música e vídeos,
- Serviços na nuvem, etc. (Deloitte, 2017)

No entanto, a economia de partilha também pode servir como um instrumento para promover e aplicar os princípios do desenvolvimento sustentável.

Um exemplo típico de onde a economia de partilha pode ajudar a desenvolver o desenvolvimento sustentável é em comunidades de pessoas, geralmente em cidades maiores. Estas cidades tentam eliminar os efeitos da concentração de mais pessoas num único local, introduzindo elementos da economia de partilha em setores específicos. Estas consequências negativas incluem, por exemplo, o aumento do tráfego nas estradas e o aumento da poluição atmosférica que lhe está associado, a emergência de zonas residenciais onde ninguém vive, problemas de estacionamento, falta de espaço para escritórios, etc.

Implementando gradualmente os elementos da economia de partilha, é possível reduzir estes fenómenos negativos e, possivelmente, eliminá-los por completo.

### A economia da partilha e o desenvolvimento sustentável nas cidades

A economia de partilha pode ser uma ferramenta interessante para eliminar fenómenos negativos nas cidades. As principais metrópoles do mundo estão gradualmente a introduzir vários elementos da economia da partilha, em particular a introdução de modos alternativos de transporte partilhado. Estas cidades incluem, por exemplo::

- São Francisco,
- Amesterdão,
- Seoul,

- Singapura,
- Copenhaga,
- Beijing,
- Barcelona etc.

No entanto, elementos da economia de partilha podem ser encontrados em quase todas as cidades.

Como já mencionado acima, a introdução mais frequente de modos alternativos de transporte, como compartilhamento de bicicletas, scooters, bicicletas elétricas, scooters elétricas, carros. Alguns desses elementos podem ser encontrados em praticamente todas as cidades hoje. O compartilhamento de carros na forma de Uber, Lyft e Bolt geralmente será o mais difundido, mesmo em comunidades menores. Com o tempo, estas plataformas tornaram-se ferramentas versáteis que competem com os modos de transporte tradicionais, como os automóveis particulares, o aluguer de automóveis ou os serviços de táxi. Nas cidades com maior população ou que enfrentam problemas de tráfego (estacionamento, congestionamento, etc.), os serviços que utilizam modos de transporte alternativos, como bicicletas, bicicletas elétricas, scooters ou scooters elétricas, estão a desenvolver-se em graus diferentes. A vantagem destes meios de transporte é que podem ser utilizados não só nas estradas, mas também em ciclovias e pavimentos. Desta forma, garante-se que os seus utilizadores não sofrem atrasos na viagem para o seu destino, como fariam se utilizassem o seu próprio automóvel. Ao mesmo tempo, haverá menos tráfego nas estradas, o que, por um lado, garante um maior nível de segurança e, por outro, menos poluição atmosférica.

No entanto, para que estes métodos tenham impacto no desenvolvimento urbano sustentável, as cidades também têm de facilitar o seu desenvolvimento. Isto pode ser conseguido de várias formas. A forma mais simples e eficaz é banir os carros convencionais com motores de combustão interna dos centros das cidades. Os condutores destes automóveis serão então forçados a utilizar alternativas sob a forma de transportes públicos, que têm um elemento muito maior de sustentabilidade, ou modos alternativos de transporte sob a forma de bicicletas, bicicletas elétricas, trotinetas e trotinetas elétricas. As cidades dispõem frequentemente de uma série de outros instrumentos.

Mas a economia de partilha também pode ter um impacto positivo nas cidades de outras formas. O alojamento partilhado conduzirá a uma utilização eficiente dos espaços de alojamento, que, por um lado, serão utilizados em muito maior medida e, por outro, não serão gradualmente degradados devido à subutilização. Se estes espaços forem utilizados, é provável que a sua envolvente também seja mantida, melhorando assim o espaço público.

Os espaços de trabalho partilhados, por outro lado, permitirão que um maior número de pessoas seja empregado no mesmo espaço, ou que um maior número de empreendedores utilize o espaço. Isto elimina a necessidade de construir novos edifícios de escritórios, armazéns, fábricas, etc. Em vez disso, a cidade poderá usar esses lugares para o seu desenvolvimento.

## Amesterdão como exemplo positivo do impacto da economia da partilha no desenvolvimento urbano sustentável

Amesterdão é a capital dos Países Baixos. É uma cidade portuária que é o centro comercial e financeiro dos Países Baixos. A cidade em si cobre uma área de 165 quilómetros quadrados e tinha uma população de 1.028.603 em 2008. Se forem incluídas as áreas circundantes, a população total dos 635 quilómetros quadrados é de 1.482.676 (Britannica, 2023).

Em 2016, a cidade adotou o Plano de Ação para a Economia de Partilha, que levou a uma série de inovações que aumentam o acesso e o uso de ativos públicos e privados. Isto estava particularmente relacionado com a partilha de utensílios domésticos, espaço, modos de transporte e alimentos.

Seguiram-se vários outros planos de ação, que acabaram por levar Amesterdão a tornar-se uma cidade com uma abordagem proativa à economia de partilha e ao desenvolvimento sustentável. Tudo isto está a contribuir para o compromisso de tornar Amesterdão 100 % economia circular até 2050.

Em 2015, eram poucas as empresas em Amesterdão que aceitavam elementos da economia de partilha. Hoje, no entanto, graças ao apoio ativo da cidade, este sistema é muito mais difundido.

Amesterdão tem, assim, lidado muito bem com os desafios do desenvolvimento sustentável e pode ser citada como um modelo para outras cidades.

Este estudo de caso sobre a cidade de Amesterdão ilustra que existem muitas oportunidades para as cidades contribuírem ativamente para o desenvolvimento sustentável através da introdução de elementos da economia de partilha. Algumas cidades já estão a introduzir ativamente estes elementos e podem dar um exemplo positivo a outras.

## Referências

- 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: Česnuitý, 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](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>