

**Els nous sistemes de comerç**

# El repte de l'economia col·laborativa

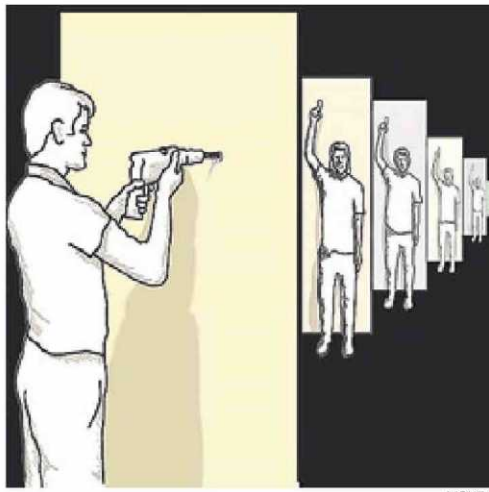
**La qüestió és saber distingir la frontera entre compartir i treure'n benefici professional****ESTER  
Oliveras**

El meu pare solia dir: «El cotxe i la dona no es comparteixen». Obviant el component masculista, l'expressió mostra el valor que se solia atorgar a la possessió del cotxe i que clarament està de baixa, sobretot en entorns urbans on cada vegada hi ha més inconvenients per al seu ús. Cotxes, motos o cases no residencials són actius amb un cost d'adquisició relativament elevat per a una economia familiar i que gairebé mai s'utilitzen al màxim de la seva capacitat. L'economia col·laborativa permet als propietaris llogar aquests béns quan no estan sent utilitzats, i als no propietaris utilitzar-los sense necessitat de comprar-los.

A l'economia col·laborativa se li atribueixen, com a mínim, dues bondats. La primera és un major aprofitament dels béns físics, que repercuteix en la sostenibilitat del planeta. I això no és poca cosa. La segona és la millora de les economies domèstiques, tant si la família és proveïdora del bé com consumidora. En l'economia col·laborativa s'inclouen totes aquelles plataformes, amb ànim de lucre o sense, que creen un mercat per a l'ús temporal de béns o serveis, sovint —però no exclusivament— per part de particulars. I aquí és on pot aparèixer la problemàtica.

En molts casos, l'economia col·laborativa se solapa amb sectors d'activitat que ja existeixen com ara els apartaments o els cotxes de lloguer i, ara mateix, les normes jurídiques i fiscals que regeixen uns i altres són diferents. La pregunta a respondre és: ¿com es determina si algú està participant de l'economia col·laborativa o bé n'és un professional i, per tant, ha de complir amb els mateixos requisits que s'exigeixen als negocis o professionals? ¿On es posa la ratlla? ¿Cal crear una nova figura per aquest tipus de professionals?

**SI L'ECONOMIA** col·laborativa s'entén com una transacció de ciutadà a ciutadà, existeixen tres característiques que poden ajudar a identificar-la. La primera: l'objectiu és repartir el cost d'un servei, com per exemple repartir el cost d'un trajecte de cotxe. La segona: el lloguer de l'actiu no és constant sinó puntual; per aquest motiu en algunes ciutats el lloguer d'habitacles s'ha limitat a un nombre de dies a l'any. I la tercera: es tracta d'economia col·laborativa quan el preu pel lloguer del bé és inferior al que cobraria una empresa que es dediqui al mateix. Algú que llogui el seu cotxe quan no l'utilitza cobrarà menys que una empresa



MONRA

de cotxes de lloguer, ja que tampoc oferirà el mateix nivell de servei.

Les notícies que han aparegut les darreres setmanes sobre la plataforma Airbnb a Barcelona són un exemple de possibles problemàtiques. L'atractiu turístic de la ciutat, la dinàmica del sector immobiliari i l'ús de la plataforma estan creant les condicions per a la tempesta perfecta. Si s'analitzen els ingressos de Airbnb, s'observa que més de la meitat dels mateixos són generats per empreses o persones que tenen més de tres habitatges a la plataforma. El percentatge d'ingressos originats per ciutadans amb una única propietat ha anat disminuint, davant l'entrada d'empreses i petits emprenedors immobiliaris atrets per l'elevada demanda turística. Pisos que abans estaven disponibles per al lloguer dels ciutadans, ara es troben copats pels tu-

ristes, per no parlar dels enganys i pillatges que s'han generat en forma de relloguer il·legal. Si es portés aquesta tendència a l'extrem i tots els ingressos de Airbnb provinguessin d'empreses o emprenedors immobiliaris, ¿es podria qualificar encara d'economia col·laborativa? La resposta és no. Es tractaria d'una tecnologia innovadora, però que hauria evolucionat per convertir-se en intermediària entre professionals del sector i llogaters temporals.

**EN CONTRAPARTIDA,** existeixen altres plataformes d'economia col·laborativa en les quals la majoria de les transaccions es realitzen, efectivament, entre ciutadans. Per exemple, Blablacar per compartir trajectes en cotxe o Privvy per llogar el cotxe propi. Ara mateix, el pes afegit de l'economia col·laborativa representa un percentatge petit a nivell europeu i encara inferior a nivell estatal, però la previsió és que es generin nous mercats i s'ampliïn els existents.

De moment, es comparteix casa i cotxe, però la veritat és que hi ha potencial per a actius d'un cost menor que estan molt lluny de ser aprofitats al 100%. Un famós article d'un economista calculava que el temps mitjà d'utilització d'un trepant és de 13 minuts per llar durant tota la vida. ¿Per quan una plataforma per compartir trepants? ¿Tallagespes? ¿Bressols per a nadons? ≡

**Professora agregada de la Universitat Pompeu Fabra.**