

# POLÍTICAS PARA CIUDADES COLABORATIVAS

UN RESUMEN DE ECONOMÍA COLABORATIVA PARA RESPONSABLES DE POLÍTICAS URBANAS

SEPTIEMBRE 9, 2013 // Versión en castellano: Marzo 2015



Las directrices de actuación han sido producidas a través de una colaboración entre los dos organizaciones sin fines de lucro: Shareable y el Centro Jurídico de Economías Sostenibles (Sustainable Economies Law Center). Traducido al castellano y adaptado por el equipo de OuiShare España.

**SHAREABLE**

 Sustainable  
Economies  
Law Center

 **OUI SHARE**

# CRÉDITOS

Socios del proyecto:

[Shareable](#), una organización sin fines de lucro que tiene como misión empoderar a todas las personas que comparten por un mundo más feliz, resiliente, y equitativo.

[The Sustainable Economies Law Center](#) (SELC) es una organización sin fines de lucro que se centra en el territorio legal de la nueva economía, educa a la gente sobre las posibilidades y los límites de las estructuras económicas, y aboga por la creatividad y leyes que allanen el camino para la resiliencia comunitaria.

Líderes del proyecto:

Neal Gorenflo, y co-fundador y editor de Shareable.

Yassi Eskandari-Qajar, director del programa "City Policies", SELC

Redacción, edición e investigación:

Janelle Orsi, director ejecutivo y co-fundador, SELC Yassi Eskandari-Qajar, SELC

Eve Weissman, J.D., U.C. Berkeley School of Law Molly Hall, J.D., Vanderbilt Law

Ali Mann, director de cine y, organizadora de la comunidad Shareable y anteriormente, del sindicato laboral Mira Luna.

Edición: Ariane Conrad, [The Book Doula](#)

Alcance: [Rory Smith](#), director de Investigación, Shareable

Diseño: [The Public Society](#)

Fotos: [Anke Streu](#) (coche/bicis); [Barcelona inspira](#) sala; [GreenFabLab Valldaura](#))

Con la aportación de:

[Shannon Spanhake](#), Adjunta de dirección de innovación de la Ciudad de San Francisco; Susan Shaheen, [UC Berkeley Transportation Sustainability Research Center](#) (TSRC); Molly Turner, Políticas Públicas, [Airbnb](#); John Duda, [The Democracy Collaborative](#); Camille Pannu, Abogada y miembro de "Equal Justice Works", [SELC](#); Christina Oatfield, director de políticas, [SELC](#); Sunil Paul, cofundador y director general, Sidecar; Sushil Jacob, Skadden Fellow y abogado de personal, Green Collar Communities Clinic of the [East Bay Community Law Center](#); Amy Laura Cahn, Staff Attorney y Skadden Fellow de [Public Interest Law Center of Philadelphia](#); [Jessy Kate Schingler](#), fundador de [The Embassy Network](#); Esperanza Pallana, [Oakland Food Policy Council](#); Amy Johnson, [US Federation of Worker Co-ops](#); Grace Streltsov, [Peace Action West](#); Tim Huet, [Association of Arizmeni Cooperatives](#); Rick Hutchinson, director general, [City Carshare](#); [Adam Cohen](#), UC Berkeley TSRC; Jessica Scorpio, Fundador, [Getaround](#); [Scott Kinzie](#), Vicepresidente de Marketing de @Issu; Wayne Landers, director general de [Other Avenues Food Store](#); Padden Murphy, [3 Click Solutions](#); [Gabriel Metcalf](#), director ejecutivo de [SPUR](#); Julie Pennington, practicante [SELC](#). Estas directrices toman prestado el trabajo previo de Corinee Calfee, Asociada de [SSL Law Firm](#); April Rinne, Director de Estrategia, [Collaborative Lab](#).

(\*) (las directrices no representan necesariamente sus posiciones)

Líderes de la adaptación y traducción al castellano:

[Anke Streu](#) y [Francisco Rodríguez](#), Conectores de OuiShare España

Con la ayuda de:

[Álvaro Saco](#), [Esther Val](#), [Pedro Cano Navarro](#), [Roger Sunyer](#), [Stéphanie de Sury](#), [Albert Cañigueral](#) y gracias al equipo de OuiShare España por todo vuestro apoyo. Os lo agradecemos mucho.

Si conoces algún proyecto interesante y quieres añadirlo o tienes otras recomendaciones mándanos un e-mail a [spain@ouishare.net](mailto:spain@ouishare.net).

# Índice de contenido

[Prólogo](#)

[Notas sobre la traducción](#)

[Introducción: Las ciudades y la economía colaborativa](#)

## [I. TRANSPORTE COMPARTIDO](#)

- [1. Aparcamiento asignado, gratuito o con descuento para carsharing](#)
- [2. Incorporar programas de carsharing a nuevas urbanizaciones residenciales](#)
- [3. Permitir leasing de aparcamiento residencial para carsharing](#)
- [4. Aplicar impuestos locales más adecuados al carsharing](#)
- [5. Crear incentivos económicos para compartir coche](#)
- [6. Destinar lugares de recogida de carpooling y zonas para aparcamiento y recogida](#)
- [7. Crear un programa local o regional que garantiza el trayecto para volver a casa](#)
- [8. Adoptar un programa de uso público de bicicletas en toda la ciudad](#)
- [9. Adoptar un programa de uso público de motocicletas eléctricas](#)

## [II. LA COMIDA Y LA ECONOMÍA COLABORATIVA](#)

- [1. Permitir la agricultura urbana y las ventas de productos del barrio](#)
- [2. Incentivos financieros para promover la agricultura en terrenos sin edificar o cultivar](#)
- [3. Realizar "inventarios de terreno"](#)
- [4. Actualizar la normativa urbana para hacer que "la recogida y distribución de alimentos" sea una actividad permitida en toda la ciudad](#)
- [5. Permitir el uso de los parques y otros espacios públicos para compartir comida y alimentos](#)
- [6. Crear centros y programas para recoger alimentos](#)
- [7. Venta ambulante de alimentos](#)
- [8. Permitir ciertas actividades de producción alimentaria como negocios en los hogares](#)
- [9. Crear o subsidiar cocinas compartidas comerciales](#)

## [III. VIVIENDAS COMPARTIDAS](#)

- [1. Apoyar el desarrollo de viviendas cooperativas](#)
- [2. Facilitar la construcción de unidades de vivienda accesorias](#)
- [3. Fomentar el desarrollo de pequeños apartamentos y pequeñas casas](#)
- [4. Permitir el alquiler a corto plazo en zonas residenciales](#)
- [5. Reducir las restricciones de zonificación en cohabitación](#)
- [6. Crear nuevas categorías de uso de zonificación e incrementar los permisos para la convivencia y las eco aldeas](#)
- [7. El factor de compartir en la revisión de diseño de nuevas promociones](#)

## [IV. CREACIÓN DE EMPLEO Y LA ECONOMÍA COLABORATIVA](#)

- [1. Ampliar los permisos de negocios en casa para incluir empresas de la economía colaborativa](#)
- [2. Reducir barreras y trámites a las empresas que creen puestos de trabajo localmente controlados y riqueza local](#)
- [3. Usar espacios comerciales desocupados en beneficio de la comunidad](#)
- [4. Ayudar a las cooperativas a través de los organismos de desarrollo económico de las ciudades](#)
- [5. Otorgar subvenciones para incubar a nuevas cooperativas](#)
- [6. Proporcionar recursos financieros y en especies a las cooperativas](#)
- [7. Proporcionar bienes y servicios de las cooperativas](#)
- [8. Integrar y sensibilizar a cooperativas en programas de educación pública](#)

---

## Prólogo

En 2009 fue la primera vez que desde [Shareable](#) escribimos sobre [ciudades colaborativas](#):



*Las ciudades es donde nos reunimos, en parte, para compartir infraestructura básica, para socializar, para satisfacer nuestro instinto humano de congregación, para hacer cultura juntos. La visión de Ciudades Colaborativas nos inspira simultáneamente a imaginar una cultura urbana transformada y, del mismo modo a darnos cuenta de las formas invisibles en las que ya compartimos la vida a cada instante.*

Chris Carlsson, *redactor de Shareable*

Creímos entonces, como lo hacemos ahora, que la economía colaborativa puede democratizar el acceso a bienes, servicios y capitales, que constituyen de facto todos los elementos esenciales para contar con mercados dinámicos, recursos comunes y vecindarios. Es una oportunidad para iniciar una época de desarrollo urbano sostenible que pueda complementar la economía que hemos heredado. Compartir recursos, producción entre personas y un mercado libre pueden empoderar a la gente a autoabastecerse en el ámbito local de gran parte de lo que se necesita para prosperar.

Sin embargo nos hemos dado cuenta de que las actuales políticas de los EEUU a menudo bloquean la puesta en común de recursos y producción entre iguales. Por ejemplo, en muchas ciudades la ley no permite la venta a los vecinos de verduras cultivadas en casa, servicios para compartir coche basados en donaciones, o habitaciones de alquiler a corto plazo. Incluso en los casos, en los que las instituciones que nos han legado fallan en prestar servicio, algo cada vez más frecuente, los ciudadanos no somos libres para compartir entre sí o producir los unos para los otros. Son necesarias nuevas políticas que den riendas al potencial de las ciudades del siglo XXI como motores de libertad, innovación y una prosperidad compartida.

En 2011, nos asociamos con el Centro de Leyes Económicas Sostenibles ([SELC: Sustainable Economies Law Center](#)) a fin de publicar [una serie de 15 directrices](#) para desarrollar la política de la ciudad colaborativa. Se trata del primer análisis publicado sobre el tema. Este manual es una culminación de ese trabajo. Como siempre, el SELC hizo la mayor parte de la investigación jurídica y de la redacción. Shareable contribuyó con la dirección editorial, la dirección del proyecto y la financiación. Juntos ofrecemos un conjunto preciso de recomendaciones políticas acerca de cuatro cuestiones materiales prioritarias para alcaldes de todo el mundo: transporte, alimentación, vivienda y empleo.

Además, este manual refleja aportaciones de decenas de líderes del mundo del derecho, del gobierno, del urbanismo, del comercio y de la economía alternativa. Consideramos que se trata de recomendaciones atractivas para diversas orientaciones políticas y variados sectores de la sociedad. Y a pesar de que el manual se centra en experiencias en ciudades estadounidenses, consideramos que se tratan de ejemplos relevantes para ciudades de todo el mundo.

Al igual que ya dimos la bienvenida a aportaciones de terceros al manual, vuestra colaboración es también bienvenida. Compartid el manual en las redes sociales. Animad y participad en el debate [aquí](#). Añadid observaciones y críticas. Sobre todo, recomendad las políticas que creéis que ayudarán a vuestra ciudad. Os uniréis a un número creciente de personas que trabajan para democratizar la economía urbana por todo el mundo. También puedes suscribirte a esta [lista de correo](#) para entrar en contacto con esta comunidad.

Un sincero abrazo,

A handwritten signature in black ink, reading "Neal Gorenflo". The signature is fluid and cursive, with the first name "Neal" and the last name "Gorenflo" clearly distinguishable.

Neal Gorenflo, Co-fundador de Shareable

---

## Notas sobre la traducción

Esta traducción de directrices en pro de la ciudad colaborativa, liderada por Anke Streu y Francisco Rodríguez, no podía llegar en un momento más adecuado para el contexto de la economía colaborativa en España en particular y los países de habla hispana en general.

2014 fue sin duda el año de la eclosión del consumo colaborativo como fenómeno de masas y con amplia presencia en medios de comunicación generalistas. **Las elecciones municipales de 2015** dan aún si cabe mayor relevancia a **cómo la economía colaborativa puede beneficiar a las ciudades y territorios siendo una herramienta para poder cumplir con los objetivos económicos, sociales y medioambientales** de los programas electorales. El impacto de la economía colaborativa en el territorio es el eje de trabajo central del proyecto [Sharitories](#) de [OuiShare](#), que aconsejamos a toda persona interesada a que lo conozca y lo visite.

También destaca el debate acerca **del derecho de los ciudadanos a ser un ciudadano productor** para sus pares, ofreciendo aquello que tiene, conoce o sabe hacer mediante las plataformas de consumo colaborativo. Las directrices que se han traducido van en la línea de reconocer y regular de manera adecuada el ejercicio de estos derechos ciudadanos.

En la traducción el término "shareable cities" se ha traducido por "ciudades colaborativas" que, sin ser una traducción tan exacta como "ciudades compartibles", creemos amplía el marco mental de posibilidades de los servicios a desarrollar en el ámbito urbano.

Para concluir, ahí donde ha sido posible, se han buscado ejemplos locales o de un entorno más próximo (Europa) para ilustrar el uso e impacto de las directrices. Si conoces algún otro ejemplo que consideres oportuno y relevante, por favor contacta con [spain@ouishare.net](mailto:spain@ouishare.net). También cabe señalar que en España la mayoría de iniciativas parten de proyectos privados sin ningún tipo de apoyo público, con lo cual ha sido complejo poder localizar ejemplos de políticas públicas que apoyen el desarrollo de una ciudad colaborativa.

Muy al contrario, la mayoría de estas iniciativas que se muestran como ejemplo se han podido desarrollar a pesar de lo público, ya que cuando toman un tamaño considerable que suponga una competencia con el sector tradicional afectado, la actuación más común es regular limitando o directamente prohibiendo. Aunque en los últimos años se están viendo cambios, en cuanto a la participación de las administraciones públicas, como por ejemplo la introducción y buena aceptación de bicicletas públicas en varias ciudades españolas. Por eso, esperamos que en un futuro próximo el diálogo sea la nota predominante en otros ámbitos de las ciudades colaborativas.

Con la publicación de estas directrices esperamos impulsar ese diálogo a través de los ejemplos mostrados y sus beneficios en toda la sociedad. Por defecto los proyectos que comentamos son de iniciativas privadas, si no se indica de manera explícita el apoyo público.

Saludos,

Anke Streu, Francisco Rodríguez y Albert Cañigueral, Conectores de OuiShare en España.

## Introducción: **Las ciudades y la economía colaborativa**

Las ciudades están construidas para compartir. Esto es lo que hace de las ciudades motores de prosperidad, innovación e intercambio cultural. Las ciudades bien comunicadas tienen la capacidad única de elevar la producción per cápita e innovación y la producción per cápita utilizando mucha menos energía. Por este motivo, las ciudades son quizás nuestra mayor esperanza para conseguir una amplia prosperidad dentro de los límites naturales de la tierra.

Hoy en día, las nuevas circunstancias han creado una oportunidad sin precedentes para potenciar las ciudades como plataformas para compartir. La gente ya está explotando ese potencial. Motivados por la necesidad económica y empoderados por las nuevas tecnologías, se están creando nuevas posibilidades y más fuertes maneras de proporcionar comida, empleos, casas, bienes y transporte para ellos mismos y otros en las ciudades.

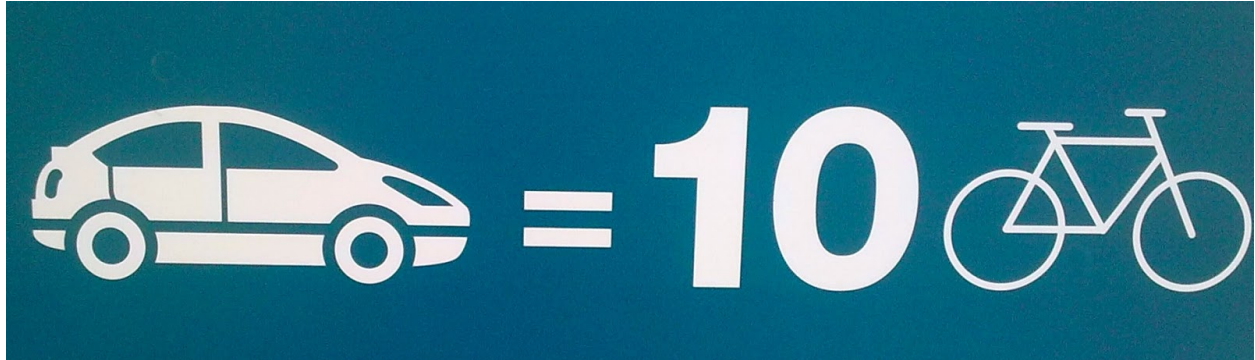
Esto es la economía colaborativa. Está caracterizada por una explosión de prácticas tales como compartir coche, trayectos, cooperativas, granjas comunitarias, casas compartidas, espacios de trabajo y una multitud de microempresas hechas posibles gracias a plataformas que conectan oferta y demanda a nivel p2p (peer-to-peer, igual-a-igual).

Esto representa un cambio significativo en la forma en la que los ciudadanos han cubierto sus necesidades materiales en el último siglo. Por ejemplo, en vez de comprar coches – y utilizar espacio valioso de la ciudad para aparcarlos – la gente comparte coches, disminuyendo de esta manera el impacto negativo en los habitantes de la ciudad, sus infraestructuras y el medio ambiente. En lugar de apoyarse exclusivamente en los servicios de urgencias, el cuidado preventivo de las personas mayores puede ser repartido a través de un marketplace p2p o un programa de banco de tiempo. En lugar de utilizar hoteles al viajar, cada vez más personas eligen quedarse en casas de particulares gracias a plataformas de alojamiento p2p.

La economía colaborativa tiene implicaciones profundas para el diseño de los espacios urbanos, la creación de empleo, la disminución de la criminalidad, la gestión del transporte y la prestación de servicios públicos. Como tal, la economía colaborativa tiene también profundas implicaciones a la hora de definir políticas públicas. La economía colaborativa contradice las premisas sobre las que se apoyan la planificación y los marcos regulatorios del siglo XX -- es decir, la separación física de la actividad residencial, comercial, industrial y de la agricultura y que cada hogar unifamiliar opera como una unidad económica independiente. La economía colaborativa acerca de nuevo a las personas de su trabajo gracias a la práctica de compartir, regalar, cambiar (trueque) y la compra – venta p2p. Los gobiernos de la ciudad pueden dar un paso creciente en el papel de facilitadores de la economía colaborativa a través del diseño de infraestructuras, servicios públicos, incentivos y regulaciones que gestionan los intercambios sociales de este movimiento de cambio de paradigma.

Estamos convencidos de que la economía colaborativa es el instrumento más eficaz con el que deben contar las autoridades públicas para potenciar la prosperidad y la resiliencia en tiempos de crisis económica y cambio climático y por ello deben fomentar su crecimiento. Esto es una guía dirigida a legisladores y planificadores de políticas urbanas que buscan lo mejor para sus ciudades.

## I. TRANSPORTE COMPARTIDO



En la economía colaborativa, el acceso al transporte prima sobre la propiedad del mismo. Al facilitar el acceso a coches compartidos (carsharing), viajes compartidos (ridesharing) y bicicletas públicas compartidas, las ciudades pueden reducir la congestión de las carreteras y la polución del aire, reducir la propiedad de vehículo personal y costes asociados,<sup>1</sup> reducir la demanda de aparcamiento, reutilizar espacio dedicado al aparcamiento,<sup>2</sup> mejorar la movilidad para aquellos que no poseen un coche e incrementar el uso de modos alternativos de transporte como el transporte público, caminar o montar en bici.<sup>3</sup>

**El transporte compartido** es una manera inteligente de reducir nuestra increíble cantidad de recursos desperdiciados e infrautilizados de transporte. Los vehículos privados en los EEUU, por ejemplo, sólo se utilizan un 10% del día de media.<sup>4</sup> El carsharing reduce este desperdicio a la vez que aumenta el acceso al coche.<sup>5</sup> El ridesharing llena asientos vacíos en viajes de vehículos privados reduciendo la congestión de las carreteras y la demanda de aparcamiento. Por otro lado, el sistema de intercambio de bicicletas alrededor del mundo ha incrementado la población ciclista y facilitado un cambio del modo de viajar del vehículo de motor a la bicicleta,<sup>6</sup> aumentando las conexiones de tránsito y uso, disminuyendo las emisiones de gas invernadero y mejorando la salud pública.<sup>7</sup> Estas soluciones representan una notable reducción de costes, económicos, sanitarios, medioambientales y de tiempo para los usuarios y para las ciudades.

---

<sup>1</sup> Martin, Elliot y Susan Shaheen, "Greenhouse Gas Emission Impacts of Carsharing in North America," IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems, Vol. 12, ed. 4: 1074-1086 (2011).

<sup>2</sup> Shaheen, Susan, Cohen, Adam, "Innovative Mobility Carsharing Outlook: Carsharing Market Overview, Analysis, and Trends," Transportation Sustainability Research Center (5 Dic. 2012), <http://tsrc.berkeley.edu/node/629>

<sup>3</sup> Bieszczat, Alice, Schwieterman, Joe, "My Car, Your Car," Magazine of the American Planning Association pp. 37-40 (Mayo/Junio 2012).

<sup>4</sup> Hampshire, Robert C., Gaites, Craig, "Peer-to-Peer Carsharing: Market Analysis and Potential Growth," Transportation Research Record Vol 2217 (2011).

<sup>5</sup> Cervero, Robert, "TOD and Carsharing: A Natural Marriage," ACCESS, Vol 35 P. 28 (Otoño 2009).

<sup>6</sup> Shaheen, Susan, Guzman, Stacey, "Worldwide Bikesharing," ACCESS, Vol 39 P. 24 (Otoño 2011).

<sup>7</sup> DeMaio, Paul, "Bike-sharing: History, Impacts, Models of Provision, and Future," Journal of Public Transportation Vol. 12, No. 4 (2009), <http://nacto.org/wp-content/uploads/2012/02/Bike-sharing-Models-of-Provision-Paul-DeMaio-09-12.pdf>



**El carsharing** puede presentar diversas formas que oscilan entre compartir el vehículo personal (P2P)<sup>8</sup>, en el que los individuos comparten el acceso a vehículos personales para reducir los costes de propiedad, a "Empresas a consumidor" (B2C), en el que empresas de uso compartido de coche ponen su flota a disposición a los afiliados al servicio. El carsharing puede ser administrado de manera informal, por ejemplo a través de un grupo de vecinos que compran un coche para uso compartido, o puede ser administrada de manera formal, por ejemplo a través de empresas, gobiernos u organizaciones sin ánimo de lucro que poseen y operan una flota de vehículos disponibles para los miembros en puntos de acceso sin supervisión dentro de una región.

**El ridesharing** se ha hecho recientemente más simple y coordinado que nunca gracias a las innovaciones tecnológicas que hacen eficiente encontrar un trayecto compartido. El ridesharing puede ser facilitado de varias formas, por ejemplo por portales sin ánimo de lucro para encontrar trayectos, empresas de ridesharing, empleadores, vecinos y carpooling informal.

**El uso de bicicleta y de motocicleta eléctrica compartida** es una forma de transporte eficiente<sup>9</sup>, respetuoso con el medio ambiente y económicamente viable que puede incluso ofrecer beneficios para la salud pública. Concebido para viajes de distancias cortas<sup>10</sup>, el sistema de uso compartido de bicis permite flexibilidad para alquilar y devolver bicicletas en cualquier estación a lo largo de una región con este servicio y de este modo facilitar el viaje de una dirección. El uso compartido de bicis aborda el enigma de "la primera y última milla" que es un reto para los usuarios de transporte público y para los planificadores del mismo modo<sup>11</sup>.

Los sistemas de bicicleta y de motocicleta eléctrica<sup>12</sup> compartida pueden ser operados de forma privada, de propiedad y gestión pública e incluso gestionados por organizaciones sin ánimo de lucro dirigidos a la comunidad.<sup>13</sup>

El transporte compartido está creciendo en todo el mundo<sup>14</sup> y por buenas razones. Es hora de que más ciudades suban a bordo y aprovechen los beneficios. Dicho esto, las recomendaciones anteriores no deben ser entendidas como una excusa para no seguir invirtiendo en transporte público, como el metro, el tren ligero y el autobús. Los nuevos modelos descritos anteriormente deberían integrarse en la planificación de transporte, complementar si no estimular el uso del transporte público existente, y ofrecer a la gente nuevas alternativas de transporte.

---

<sup>8</sup> Shaheen, Susan, Mark Mallory, y Kingsley, Karla, "Personal Vehicle Sharing Services in North America," Research in Transportation Business & Management (2012).

<sup>9</sup> Shaheen, Susan, Guzman, Stacey, "Worldwide Bikesharing," ACCESS, Vol 39 (Otoño 2011), <http://trsc.berkeley.edu/sites/trsc.berkeley.edu/files/Worldwide%20Bikesharing.pdf>

<sup>10</sup> "Bike Sharing in the United States: State of the Practice and Guide to Implementation," Federal Highway Administration, U.S. Department of Transportation (Sep. 2012).

<sup>11</sup> "Seattle Bicycle Share Feasibility Study," Bike-Share Studios, University of Washington College of Built Environments. Disponible en: <http://www.pedbikeinfo.org/data/library/library.cfm/details.cfm?id=4719>

<sup>12</sup> El servicio de motocicletas eléctricas [MOTIT](#), lanzado en 2013, es una iniciativa pionera de la empresa Going Green en Barcelona.

<sup>13</sup> Shaheen, Susan, "Early Understanding of Public Bikesharing in North America," CalACT 2012 Conferencia de Otoño. Presentación Powerpoint p. 10 (Sep. 2012). [http://www.calact.org/assets/conferences/2012%20Fall%20Conference/Bike-Sharing\\_Shaheen.pdf](http://www.calact.org/assets/conferences/2012%20Fall%20Conference/Bike-Sharing_Shaheen.pdf)

<sup>14</sup> Shaheen, Susan, Cohen, Adam, "Growth in Worldwide Carsharing: An International Comparison," Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board 1992 pp. 81-89 (2007).

## *¿Qué medidas puede adoptar una ciudad para promover el transporte compartido?*

### **1. Aparcamiento asignado, gratuito o con descuento para carsharing**

Se recomienda que las ciudades designen espacios de aparcamientos para vehículos de carsharing, particularmente cerca de zonas de tránsito público y residenciales.

La mayoría de usuarios de carsharing mencionan la ubicación práctica y el aparcamiento garantizado por la ciudad como la mayor motivación mientras que los operadores de carsharing suelen citar la ausencia de una densa red de espacios de aparcamiento para carsharing como freno a la expansión.<sup>15</sup> Las ciudades pueden de este modo aumentar la participación en el carsharing a través de la construcción de aparcamientos disponibles para vehículos compartidos tanto en las calles como fuera de ellas en espacios públicos y garajes.

Políticas públicas urbanas pueden abarcar:

- (a) Permiso para aparcar en la calle.
- (b) Flexibilidad horaria para aparcar.
- (c) Creación de zonas de aparcamiento para carsharing.
- (d) Aparcamientos más baratos o gratuitos o permisos para aparcar.
- (e) Permiso universal de aparcamiento (por ejemplo, los vehículos carsharing pueden ser devueltos a cualquier otro punto urbano).
- (f) Procedimiento formal para la asignación de espacios para aparcar en la calle.<sup>16</sup>

Por lo que hemos visto, esto sólo ocurre en España para coches eléctricos y para bicicletas<sup>17</sup>, que es algo que llevan reivindicando desde hace tiempo los operadores de carsharing:

Alemania – Para finales de febrero 2015 está previsto que el Parlamento Federal apruebe una ley de estatus privilegiado para coches eléctricos (con matrículas especiales) en las carreteras. Además se propondrá un proyecto de ley para un estatus privilegiado para coches de carsharing creando un marco legal, facilitando su estatus legal y un posible aparcamiento gratuito en zonas marcadas comparable a las paradas de taxistas por parte de los municipios<sup>18</sup>.

---

<sup>15</sup> Id.

<sup>16</sup> Id.

<sup>17</sup> Véase el ejemplo del [proyecto Live](#) en Barcelona para impulsar el vehículo eléctrico en la ciudad y el servicio de motocicletas eléctricas [MOTIT](#), de la empresa Going Green en Barcelona.

<sup>18</sup> Schwenn, Kerstin. "Gesetzentwurf. Kostenloses Parken für Carsharing-Autos" FAZ.net (10 En. 2015) <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/neue-mobilitaet/dobrindt-will-carsharing-nutzern-das-parken-erleichtern-13361595.html>

## Ejemplos:

Washington, D.C. comenzó en 2005 ofreciendo a los operadores de carsharing espacios de aparcamiento en la calle gratis y más tarde subastó 84 puntos en la acera entre tres operadores, generando al menos 300.000\$ de beneficio. Esta pionera estrategia de aparcamiento fue un "win-win" para la ciudad y para los operadores de carsharing, además de añadir comodidad a los usuarios de carsharing.<sup>19</sup>

San Francisco, CA – El 1 de julio de 2013, San Francisco amplió su programa piloto de carsharing habilitando durante 6 meses aparcamiento en las calles.<sup>20</sup> El alquiler de espacios de aparcamiento a los operadores de carsharing en áreas densamente pobladas busca incrementar la visibilidad y accesibilidad del carsharing.<sup>21</sup> De hecho, la mayoría de los aparcamientos de carsharing se encuentran fuera de la calle en espacios municipales de aparcamiento y están disponibles a una tarifa reducida (aproximadamente el 50% de la tarifa del mes completo).<sup>22</sup>

Sevilla - De la mano de [Bluemove](#) el carsharing, tras haberlo hecho en Madrid, llega a Sevilla. Se trata de una iniciativa que permite el uso de vehículos por horas distribuidos en parkings públicos y privados en diferentes barrios de la ciudad.

## 2. Incorporar programas de carsharing a nuevas urbanizaciones residenciales

Se recomienda que las ciudades subsidien, incentiven o exijan programas de carsharing en las nuevas construcciones residenciales.

La disponibilidad de vehículos para carsharing libera a muchos propietarios de viviendas de la necesidad de un segundo coche o directamente de tener coche.<sup>23</sup> El vehículo compartido puede ser administrado por una asociación de propietarios o gerente de apartamentos, o a través de programa de carsharing de terceros.

### Ejemplo:

San Francisco, CA – El código de planificación de la ciudad requiere ahora que las nuevas construcciones de edificios cuenten con espacios de aparcamiento permanente para carsharing y que las construcciones no residenciales dediquen el 5% de sus espacios de aparcamiento a "uso continuo y de corto plazo de vehículos de organizaciones certificadas de carsharing" u otros " programas cooperativos"<sup>24</sup> similares. La ordenanza 286-10 autoriza a la comisión de planificación a requerir a los

---

<sup>19</sup> Bieszcza, Alice, Schwieterman, Joe. "My Car, Your Car," Magazine of the American Planning Association pp. 37-40 (Mayo/Junio 2012).

<sup>20</sup> SFMTA. Draft Car Sharing Policy and Pilot Project. January 31, 2013 (Unpublished, on file with author).

<sup>21</sup> "San Francisco Begins On-Street Car Sharing Pilot: 11 On-Street Spaces to be Tested During Six-Month Pilot Starting Today," San Francisco Metropolitan Transportation Authority Press Release (3 Oct. 2011), <http://www.sfmta.com/cms/apress/SanFranciscoBeginsOn-streetCarSharingPilot11on-streetspacestobetestedduringsix-monthpil.htm>.

<sup>22</sup> Shaheen, Susan, Adam P. Cohen, and Martin, Elliot. "Carsharing Parking Policy: Review of North American Practices and San Francisco, California, Bay Area Case Study." Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board 2187 (2011).

<sup>23</sup> Cervero, Robert, "TOD and Carsharing: A Natural Marriage," ACCESS, Vol 35 P. 28 (Otoño 2009).

<sup>24</sup> San Francisco Planning Code Section 166(d)(1).

constructores o propietarios de proyectos el pago de tasas anuales de membresía de programas de carsharing a los propietarios o usuarios de las viviendas.<sup>25</sup> Además, la ciudad concedió una excepción para construir los 141 apartamentos de las torres Symphony con sólo 51 aparcamientos ( en lugar de los reglamentarios 141) en parte por su compromiso de crear dos espacios de aparcamiento de carsharing y porque de este modo los inquilinos se verían obligados a pagar extra por el uso del espacio de aparcamiento desincentivando así la propiedad de coche.<sup>26</sup>

España – Compartir de coche<sup>27</sup> es una red de municipios, empresas y organismos que fomentan el servicio de Compartir Coche para ir al trabajo, a la universidad y para viajes esporádicos. Hasta ahora se han apuntado cuarenta y cinco ciudades, dos empresas<sup>28</sup>, dos regiones<sup>29</sup>, cuatro universidades<sup>30</sup> y la asociación Xarxa Eco<sup>31</sup>.

### 3. Permitir leasing de aparcamiento residencial para carsharing

Se recomienda que las ciudades permitan a los residentes alquilar espacios de aparcamiento residencial para aparcar vehículos compartidos.

Al permitir que los particulares puedan alquilar las entradas del garaje y los espacios para aparcar en zonas residenciales, se está fomentando que los propietarios ganen un dinero extra por el aparcamiento residencial no utilizado o poco utilizado creando así espacio para el crecimiento del carsharing.

#### Ejemplo:

España – comparko.com es una red nacional que representa una "comunidad de particulares que comparten su plaza de garaje donde a través de la plataforma propietarios y/o titulares de plazas de garaje contactan con conductores que necesitan y/o tienen dificultades para aparcar en dicha zona"<sup>32</sup>.

Barcelona / Madrid – WeSmartPark<sup>33</sup> conecta a empresas hoteles y propietarios privados para que cedan plazas de aparcamiento a conductores que desean aparcar cuando dichas plazas no están siendo utilizadas a través de un sistema inteligente.

---

<sup>25</sup> San Francisco Ordinance 286-10. Disponible en:

<http://www.sfbos.org/ftp/uploadedfiles/bdsupvrs/ordinances10/o0286-10.pdf>.

<sup>26</sup> "Reforming Parking Policies to Support Smart Growth," Metropolitan Transportation Commission (Junio 2007) [http://www.mtc.ca.gov/planning/smart\\_growth/parking/parking\\_seminar/Toolbox-Handbook.pdf](http://www.mtc.ca.gov/planning/smart_growth/parking/parking_seminar/Toolbox-Handbook.pdf).

<sup>27</sup> Para más informaciones, véase: Compartir Coche <http://compartir.org/inicio/adherirse/?mostrar=true>

<sup>28</sup> CELSA <http://celsabarcelona.compartir.org/> y el Parque Tecnológico de Bizkaia <http://parque-tecnologico.compartir.org/>

<sup>29</sup> Consell Insular de Mallorca: <http://mallorca.compartir.org> y Udaltalde 21 Nerbioi-Ibaizabal: <http://ut21.compartir.org>

<sup>30</sup> Campus Álava <http://campusaraba.compartir.org>, Campus Bizkaia <http://campusbizkaia.compartir.org>, Campus Guipuzcoa <http://campusgipuzkoa.compartir.org> y Facultad Informatica UPM <http://etsiinf.compartir.org>

<sup>31</sup> Véase: <http://xarxaeco.compartir.org/>

<sup>32</sup> Véase: [comparko.com](http://comparko.com)

<sup>33</sup> Véase: <https://madrid.wesmartpark.com/es/>

## 4. Aplicar impuestos locales más adecuados al carsharing

Se recomienda que las ciudades alineen de manera más certera los impuestos al carsharing con los impuestos generales de ventas de otros bienes y servicios.

Las tasas e impuestos irracionalmente altos – originalmente creados para recaudar ingresos de los coches de alquiler en aeropuertos – están afectando de manera desproporcionada a los usuarios de carsharing local<sup>34</sup> y frenando el crecimiento del mismo.<sup>35</sup> Los legisladores deberían utilizar definiciones codificadas o procesos de certificación para distinguir entre compañías de alquiler de coches tradicionales y organizaciones de carsharing y asegurar que sólo las organizaciones que generan un beneficio público significativo reciban reducción de impuestos.<sup>36</sup> En cualquier caso, las ciudades deberían eximir de impuestos al carsharing en zonas urbanas de bajo poder adquisitivo con población vulnerable y alto paro; las tasas procedentes de esas áreas podría ser un pequeño precio a pagar por los beneficios en movilidad que los vehículos compartidos proporcionan a colectivos vulnerables.<sup>37</sup>

### Ejemplos:

Chicago, IL, Boston, MA, y Portland, OR – Estas ciudades han hecho un esfuerzo notable para reducir las tasas al carsharing que ha cosechado rédito para sus impulsores políticos. Ellos distinguen entre carsharing y alquiler tradicional de coches en sus códigos municipales.<sup>38</sup>

Alemania – Se está discutiendo un proyecto de ley al principio del año 2015 para un estatus privilegiado para coches de carsharing y un posible aparcamiento gratuito en zonas marcadas comparable a las paradas de taxistas por parte de los municipios<sup>39</sup>.

## 5. Crear incentivos económicos para compartir coche

Se recomienda que las ciudades creen y promocionen incentivos económicos para programas de compartir coche, como carriles para vehículos de alta ocupación (VAO), aparcamiento asignado o con descuento o peajes gratuitos o reducidos.

Las ciudades pueden fomentar el carpooling mediante la construcción o expansión de los carriles (VAO) a lo largo de las rutas de alta densidad de tráfico. La demanda de carpooling existe normalmente a lo largo de rutas donde los carriles de carpooling ofrecen un ahorro considerable de tiempo o permite a los que comparten beneficiarse de ventajas económicas directas como peajes gratis o aparcamiento con descuento.<sup>40</sup>

---

<sup>34</sup> Bieszcza, Alice, Schwieterman, Joe, "My Car, Your Car," Magazine of the American Planning Association pp. 37-40 (Mayo/Junio 2012).

<sup>35</sup> Bieszcza, Alice y Joseph Schwieterman, "Are Taxes on Car-Sharing Too High? A Review of the Public Benefits and Tax Burden of an Expanding Transportation Sector," Chaddock Institute for Metropolitan Development, Universidad DePaul (28 Junio 2011).

<sup>36</sup> Id.

<sup>37</sup> Id.

<sup>38</sup> Id.

<sup>39</sup> Schwenn, Kerstin. "Gesetzentwurf. Kostenloses Parken für Carsharing-Autos" FAZ.net (10 En. 2015) <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/neue-mobilitaet/dobrindt-will-carsharing-nutzern-das-parken-erleichtern-13361595.html>

<sup>40</sup> Poole Jr., Robert W. "Introducing Congestion Pricing on a New Toll Road." Transportation, Vol. 19, ed. 4 (1992).

## **6. Destinar lugares de recogida de carpooling y zonas para aparcamiento y recogida**

Se recomienda que las ciudades ayuden a encontrar demanda para el ridesharing mediante localizaciones debidamente señaladas como lugares informales de recogida para compartir vehículo y zonas de aparcamiento.

Durante décadas, compartir coche de manera informal ha sido algo normal en ciudades de EEUU con carreteras congestionadas, por ejemplo, Washington, D.C, Houston, Seattle y en áreas en donde los carriles VAO pueden reducir el tiempo de viaje de manera significativa en horas punta, como San Francisco – Oakland Bay Bridge.<sup>41</sup> Designar lugares de recogida de ridesharing es tan fácil como poner una señal cerca de una carretera congestionada o salida de autopista para facilitar que los carpoolers se reúnan, contacten conductores que van en la misma dirección y aprovechen el ahorro en tiempo y dinero de los carriles VAO.

En los casos en los que el ridesharing no es posible para la totalidad de un trayecto, las zonas para aparcamiento disuasorio hacen posible que los viajeros aparquen y se distribuyan en menos vehículos para continuar con el resto de su viaje. En muchos casos, las ciudades no necesitan construir nuevos aparcamientos para este propósito, sino que más bien podrían contratar aparcamientos vacíos que normalmente no se utilizan entre semana, tales como las zonas de aparcamiento de iglesias.

## **7. Crear un programa local o regional que garantiza el trayecto para volver a casa**

Se recomienda que las ciudades y agencias regionales ofrezcan un programa de trayectos base para dar servicio a los usuarios de carpooling en caso de emergencias inesperadas.

Mucha gente prefieren no compartir vehículo porque si están en el trabajo no pueden volver a casa rápidamente en caso de emergencia. Las ciudades o regiones con programa que garantizan trayectos para volver a casa, dan tranquilidad a los carpooler ya que cubren el coste de un taxi o coche de alquiler en caso de emergencia o de una baja inesperada del compañero de trayecto.

### **Ejemplos:**

Minneapolis, MN – El programa de trayectos base garantizados ofrece cuatro trayectos o hasta 100\$ (lo que llegue antes) cada año a viajeros que utilizan el autobús, tren ligero, que comparten coche o monovolumen, bicicleta o caminan para ir a trabajar o a la escuela al menos tres veces por semana.<sup>42</sup>

---

<sup>41</sup> Kilborn, Peter T, "To Commute to Washington, the Early Bird Gets 'Slugs'," New York Times (29 Abril 2003), <http://www.nytimes.com/2003/04/29/us/to-commute-to-capital-early-bird-gets-slugs.html>

<sup>42</sup> Véase: "Guaranteed Ride Home," MetroTransit, <https://www.metrotransit.org/guaranteed-ride-home>

Otras ciudades con programas similares: Atlanta (tres trayectos gratis al año)<sup>43</sup> Baltimore / Central Maryland / D.C. Area (cuatro al año)<sup>44</sup>, Alexandria, Virginia (cuatro al año)<sup>45</sup> Los Angeles (dos al año)<sup>46</sup>, y muchas otras ciudades.

España – Trazeo<sup>47</sup> es una StartUp de origen andaluz que, a través de acuerdos con los Ayuntamientos, "Organiza grupos con las familias para que los niños y niñas caminen al colegio juntos de forma segura". Actualmente tiene acuerdos con varias Administraciones Públicas y unos 1000 niños se benefician de esta iniciativa.

## 8. Adoptar un programa de uso público de bicicletas en toda la ciudad

La razón más corriente para no montar en bici es la falta de acceso a la misma.<sup>48</sup> Recomendamos a las ciudades crear y gestionar un programa de uso público de bicis que proporcione ese acceso.

Los programas de uso compartido de bicicleta ayudan a aquellas personas que quizás de otro modo no las utilizarían (por ejemplo turistas, gente que no tenga una bici, o aquellos que no dispongan un lugar donde guardarlas) a tener disponible una bici cuando la necesiten sin la responsabilidad de la propiedad.<sup>49</sup>

**Ejemplo** de estrategias de financiación de bicicleta pública compartida:

Washington, DC: El programa de bicicleta pública compartida de 6M\$ está financiado por el departamento de transporte de la administración federal de carreteras bajo su fondo de mitigación de la congestión y mejora de la calidad del aire y otros fondos locales.<sup>50</sup>

Minneapolis-Saint Paul, MN: La financiación de los 3\$ millones del coste de capital inicial de lanzamiento de Niza Ride incluyó \$ 1.75 millones del Programa piloto federal de Transporte no motorizado administrado por Bike Walk Twin Cities y Transit for Livable Communities (TLC), así como \$1 millón del acuerdo económico de resolución del juicio del tabaco entre Blue Cross y Blue Shield de Minnesota, y 250.000 dólares del fondo de Minneapolis Convention Center.<sup>51</sup>

---

<sup>43</sup> Véase: "Guaranteed Ride Home," Georgia Commute Options.

<http://gacommuteroptions.com/Commuter-Services/Make-It-Easier/Resources-Ridematching-Guaranteed-Ride-Home-and-Transit-Route-Info/Guaranteed-Ride-Home>

<sup>44</sup> Véase: "Guaranteed Ride Home," Metropolitan Washington Council of Governments, <http://www.mwcog.org/uploads/pub-documents/vV5cWVc20140128085112.pdf>.

<sup>45</sup> Véase: "Guaranteed Ride Home," Department of Transportation & Environmental Services, <http://alexandriava.gov/localmotion/info/default.aspx?id=11138>.

<sup>46</sup> Véase: "Guaranteed Ride Home," LA County Metropolitan Transportation Authority, <http://www.metro.net/about/rideshare-grh/>.

<sup>47</sup> Véase: [trazeo.com](http://trazeo.com)

<sup>48</sup> Royal, Dawn y Darby Miller-Steiger, "National Survey of Bicyclist and Pedestrian Attitudes and Behavior," National Highway Traffic Safety Administration (Aug. 2008), <http://www.nhtsa.gov/Driving+Safety/Research+&+Evaluation/National+Survey+of+Bicyclist+and+Pedestrian+Attitudes+and+Behavior>.

<sup>49</sup> Bikesharing," University of California, Berkeley Transportation Sustainability Research Center, <http://tsrc.berkeley.edu/bikesharing>.

<sup>50</sup> Shaheen, Susan, "What Makes Bikesharing Successful: Lessons Learned," Presentación en el taller "LA Metro Bikesharing", Los Ángeles, California (Dic. 2011). Disponible en: <http://www.tsrc.berkeley.edu/presentations>.

<sup>51</sup> Id.

Boston, MA: El programa Bikeshare Hubway de Boston está completamente financiado por subvenciones por un total de \$ 4.5 millones incluyendo \$ 3 millones de la Administración Federal de Transito (TLC), \$ 450,000 de la Boston Public Health Comisión (BPHC) y \$ 250,000 del programa de becas de Mitigación de la congestión de Planificación Metropolitana de organización y Calidad del Aire (CMAQ).<sup>52</sup>

Denver, CO: La financiación inicial para B-Cycle provenía de una donación de \$ 1 millón del Comité Anfitrión de la Convención de Denver 2008, y Kaiser Permanent concedió una ayuda de tres años de \$ 450.000. Contribuciones adicionales provenían de importantes fundaciones y empresas privadas, haciendo que Denver B-Cycle fuese totalmente independiente de los impuestos municipales.<sup>53</sup>

Guía recomendada: Guía definitiva de 2012 del FHA para la viabilidad, implementación y evaluación de las operaciones bikesharing en EE.UU.<sup>54</sup> y al nivel europeo.<sup>55</sup>

Barcelona: Vodafone pagará 4 millones de euros por convertirse en patrocinador exclusivo del [Bicing](#) de Barcelona durante tres años. Con la aportación del patrocinador se rebajará solo en parte el coste de este sistema de transporte para el Ayuntamiento. Un coste que siempre se ha considerado alto. Con siete años de existencia y notable éxito de uso, el Bicing cuesta, en datos referidos al 2013, unos 16 millones de euros anuales, 4 de los cuales son aportados por los abonados, que actualmente superan los 99.000. Los otros 12 millones los cubre el Ayuntamiento.<sup>56</sup>

Madrid: En 2014 se ha puesto en marcha [Bicimad](#) una iniciativa de bicicleta compartida por parte del Ayuntamiento y gestionada por una empresa privada. Las bicicletas se encuentran dispersas por la zona centro de la ciudad en diversos parkings y permite a residentes y visitantes, mediante el uso de una tarjeta desplazarse por la ciudad utilizando este medio.<sup>57</sup>

Andalucía: La Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía ha desarrollado el Plan Andaluz de la Bicicleta. PAB 2014-2020 para planificar y promocionar el uso de la bicicleta en Andalucía de manera íntegra: "Se plantea, según escalas, como un modo de transporte más y también con vocación para uso deportivo y de ocio. Incluye nuevas vías ciclistas, configurando redes a nivel urbano, metropolitano y autonómico que suman con las vías existentes unos 5200 kilómetros. Asimismo prevé medidas complementarias: aparcamientos, intermodalidad o programas sectoriales de apoyo (turismo, empleo, medio ambiente, educación etc.). El montante de inversión prevista alcanza los 421 millones de euros y destaca la alta rentabilidad económico-social de las mismas, según evaluación efectuada en el propio Plan."<sup>58</sup>

---

<sup>52</sup> Id.

<sup>53</sup> Id.

<sup>54</sup> Véase: "Bike Sharing in the United States: State of the Practice and Guide to Implementation," Prepared by Toole Design Group and the Pedestrian and Bicycle Information Center on behalf of the USDOT Federal Highway Administration (Sep. 2012), <http://www.pedbikeinfo.org/promote/bikeshareintheus.pdf>.

<sup>55</sup> Véase: T.a.T. "European Best Practices in Bike Sharing Systems" (Jun 2009). Disponible en: [http://www.transport-research.info/Upload/Documents/201403/20140304\\_150822\\_59681\\_d5\\_european\\_best\\_prac\\_bikes\\_haring.pdf](http://www.transport-research.info/Upload/Documents/201403/20140304_150822_59681_d5_european_best_prac_bikes_haring.pdf)

<sup>56</sup> Para leer más:

<http://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20140321/54404301422/vodafone-pagara-4-millones-en-tres-anos-para-patrocinar-el-bicing-de-barcelona.html#ixzz3LacpW1Po>

<sup>57</sup> Otros ejemplos de iniciativas de biciclectas compartidas son "[Sevici](#)" en Sevilla, "[Valenbisi](#)" en Valencia o "[Bizi Zaragoza](#)" en Zaragoza.

<sup>58</sup> Junta de Andalucía, Consejería de Fomento y Vivienda, "Plan Andaluz de la Bicicleta. PAB 2014-2020." (2014):



## **9. Adoptar un programa de uso público de motocicletas eléctricas**

Como añadido con respecto a la versión original, hemos conocido la reciente introducción de motocicletas eléctricas en Barcelona como alternativa de sistema de transporte compartido.

Barcelona: Aparte de su servicio de uso compartido de coches eléctricos, la empresa Going Green, ha lanzado un servicio pionero de uso compartido de motocicletas eléctricas MOTIT en Barcelona. Las ventajas pueden ser muchas pero las más destacables para el usuario y para la ciudad se resumen en su facilidad de uso, a través de cualquier Smartphone, la rapidez del sistema, la optimización económica puesto que el coste se asocia al uso real del vehículo y, especialmente, sus efectos medioambientalmente positivos debido a la nula emisión de gases y la inexistente contaminación acústica.

## II. LA COMIDA Y LA ECONOMÍA COLABORATIVA



En una economía colaborativa, las personas miran menos a las cadenas de grandes almacenes para satisfacer sus necesidades de alimentos para apoyarse más en otras personas. La comida viaja menos millas entre productores y consumidores, haciéndola más fresca, sabrosa y, a menudo, una comida más saludable y accesible para los residentes de la ciudad. Granjas urbanas, programas de recogida de alimentos, empresas comunitarias de alimentos, empresas de alimentos familiares, venta itinerante y cocinas comerciales compartidas construyen economías de alimentos basadas en la producción procesamiento e intercambio local. Este enfoque promueve la salud, empleos locales y la interacción de la comunidad reduciendo la degradación medioambiental, inseguridad alimentaria, riesgos para la salud y acceso desigual asociado a la agricultura industrial y sistema alimenticios disfuncionales. Las ciudades pueden desempeñar un papel fundamental en este proceso quitando barreras legales y facilitando la transición a una producción de alimentos en la comunidad.

*¿Cómo puede una ciudad aprovechar la economía colaborativa para expandir la producción de comida local y mejorar el acceso a alimentos de calidad para sus residentes?*

### **1. Permitir la agricultura urbana y las ventas de productos del barrio**

Se recomienda que las ciudades permitan y alienten la agricultura urbana quitando barreras de zonificación para el cultivo y venta de productos.

La agricultura urbana tiene una larga historia en EEUU, pero la evidencia creciente de sus ventajas ha expandido la agricultura urbana hacia un abanico de prácticas agrícolas que van desde jardines

vecinales no comerciales a granjas-mercado comerciales.<sup>59</sup> Muchas leyes de zonificación plantean un desafío a la venta y producción de comida urbana y, por eso, algunas ciudades han tomado medidas concretas para fomentar estas actividades.

### **Ejemplos:**

San Francisco, CA – ha creado una nueva categoría del uso de la tierra llamada "Agricultura de barrio" que fomenta la inclusión de la agricultura en las zonas residenciales, comerciales e industriales. Esto permite a los huertos y actividades agrícolas comunitarias y a las granjas comerciales de menos de un acre vender o donar sus productos.<sup>60</sup> Asimismo, la ordenanza explica las reglas para los invernaderos, el compost, el vallado y el uso de máquinas pesadas, y permite que los productos que han sido cultivado en una municipalidad definidos como "huerto-mercado" sean vendidos durante ciertas horas del día in situ siempre y cuando las ventas tenga lugar fuera del domicilio particular.<sup>61</sup>

Oakland, CA – ha modificado las normas de Permiso de Ocupación para permitir la venta de cosechas cultivadas en zonas residenciales.<sup>62</sup>

Seattle, WA permite a todas las granjas urbanas vender sus cosechas, siempre y cuando respete los estándares y requerimientos del barrio.<sup>63</sup> Estas normas incluyen disposiciones tales como que las actividades públicas relacionadas con la venta al por menor que tiene que ocurrir entre las 7h y las 19h, que las entregas se pueden hacer solamente una vez al día y que se cumplan las restricciones de aparcamiento.<sup>64</sup>

En 2012, Philadelphia implementó un nuevo código urbano que divide la agricultura urbana en 4 subcategorías: huertos comunitarios, mercados y granjas comunitarias, viveros hortícolas o invernaderos y ganadería.<sup>65</sup> Según este código, los mercados y granjas comunitarias están permitidos en casi todas las zonas pero requieren una adaptación especial en algunos distritos. Los huertos comunitarios están permitidos en todas las zonas.

España: Barcelona, Catalunya - En los huertos urbanos los ciudadanos crean espacios verdes en terrenos abandonados por la crisis inmobiliaria favoreciendo la participación vecinal y un consumo más sostenible<sup>66</sup>.

---

<sup>59</sup> Calfee, Corinne, Weissman, Eve, "Permission to Transition: Zoning and the Transition Movement," *Planning & Environmental Law: Issues and decisions that impact the built and natural environments* 64:5 en 4 (2012).

<sup>60</sup> Id.

<sup>61</sup> Código de Planeamiento de San Francisco § 102.35 (2011).

<sup>62</sup> Código de Planeamiento de Oakland § 17.112

<sup>63</sup> Goldstein, Mindy et al., *Turner Environmental Law Clinic at Emory Law, Urban Agriculture: A Sixteen City Survey of Urban Agriculture Practices Across the Country*, 20 (2011). Disponible en: <http://georgiaorganics.org/wp-content/themes/GeorgiaOrganics/Downloads/SiteMoveOver/urbanagreport.pdf>.

<sup>64</sup> Id.

<sup>65</sup> Véase: Código Filadelfia Título 14 Zonificación y Planificación en § 601-602

<sup>66</sup> Por más información véase: <http://www.horturba.com> y <http://www.canmasdeu.net/huertos-comunitarios/>

## 2. Incentivos financieros para promover la agricultura en terrenos sin edificar o cultivar

Se recomienda que las ciudades den ventajas fiscales a los propietarios que cultivan terrenos sin uso o infrautilizados, ya que dichas actividades crean alimentos y oportunidades económicas así como actividades cívicas en áreas que de lo contrario caerían en la exclusión social.<sup>67</sup>

Un estudio reciente de la Universidad de Pennsylvania School of Medicine mostró que los jardines comunitarios contribuyen a una mayor sensación de seguridad en los barrios, y se asocian con una disminución de la delincuencia en sus alrededores.<sup>68</sup> Los créditos fiscales crean un incentivo atractivo para los dueños de propiedades para abrir sus tierras para cultivar un huerto comunitario o para usos de agricultura urbana. Mejoran los resultados de salud y de seguridad pública que son deseables para las ciudades.

### Ejemplos:

Maryland – Maryland aprobó una ley que permite a las municipalidades de proporcionar un crédito fiscal para bienes inmuebles utilizados para la agricultura urbana.<sup>69</sup> Para ser elegible para el crédito fiscal, los bienes inmuebles urbanos entre una octava parte de un acre y dos acres de tamaño en una "Zona de financiación prioritaria,"<sup>70</sup> deben ser utilizado exclusivamente para la agricultura.<sup>71</sup>

Filadelfia, PA – Filadelfia utiliza un enfoque llamado "el palo y la zanahoria" para los propietarios de terrenos vacíos y abandonados – cada año se está evaluando la cuota de registro para terrenos vacíos, que se reduce si la tierra se cultiva y que puede ser eliminada por completo si el jardín se ha registrado bajo el nuevo código de zonificación – <sup>72</sup> Filadelfia también cobra tarifas más altas en las propiedades si tienen una mayor área de superficie impermeable, reconociendo que todas las superficies impermeables generan escurrimientos que exige demasiado del sistema de drenaje de agua de tormenta.<sup>73</sup> Esto incentiva a todos los dueños de propiedades en la ciudad a disminuir el pavimento donde sea posible e incentiva indirectamente la creación de jardines.

---

<sup>67</sup> Garvin, Eugenia C. et al., "Greening vacant lots to reduce violent crime: a randomised controlled trial," Journal of Injury Prevention Universidad de Filadelfia (2012).

<http://injuryprevention.bmj.com/content/early/2012/08/06/injuryprev-2012-040439.abstract>.

<sup>68</sup> Id.

<sup>69</sup> Calfee, Corinne, Weissman, Eve, "Permission to Transition: Zoning and the Transition Movement," Planning & Environmental Law: Issues and decisions that impact the built and natural environments 64:5 (2012), citing H.B. 1062, 427th Leg. (Md. 2010), <http://mlis.state.md.us/2010ors/billfile/hb1062.htm>.

<sup>70</sup> Áreas de financiación prioritarias son aquellas áreas que el Estado de Maryland y los gobiernos locales han designado para estímulo y apoyo al desarrollo económico y nuevo crecimiento, incluyendo el área completa dentro de los cinturones de Washington y Baltimore y las localizaciones urbanas y suburbanas densas. Pearce, Will, "Maryland General Assembly 2010 Session: A Summary of Green Building-Related Legislation," Green Building Law Brief.

Disponibles en: <http://greenbuildinglawbrief.blogspot.com/2010/04/maryland-general-assembly-2010-session.html>

<sup>71</sup> Id.

<sup>72</sup> Véase generalmente: Código Filadelfia Título 14 Zonificación y Planificación.

<sup>73</sup> Los jardines y otros espacios abiertos pueden recibir un crédito de hasta el 80% de superficie permeable, pero todavía pagan actualmente una cuota mínima de las aguas pluviales, incluso si son 100% permeables. "Stormwater Billing," Philadelphia Water Department (2012), <http://www.phila.gov/water/wu/stormwater/Pages/default.aspx>

España - [Huertos Compartidos](#) es una iniciativa de la asociación Reforesta, dirigida a potenciar los huertos ecológicos, facilitando el contacto y la colaboración entre aquellas personas que disponen de terrenos, y aquellas otras que desean tierra para cultivar<sup>74</sup>. Actualmente cuenta con 250 propietarios, que ceden (o alquilan) el equivalente a unas 71 hectáreas.

### 3. Realizar "inventarios de terreno"

Se recomienda que las ciudades realicen o promuevan "inventarios de terreno" para explorar el potencial de cultivo de las tierras sin uso.

Desde la primera guerra mundial, se han realizado estudios de terreno en Estados Unidos para identificar tierras agrícolas de calidad en las zonas urbanas o suburbanas. La Comisión Nacional de Guerra utilizó el lema "pon las tierras ociosas a trabajar", implicando que cualquier tierra cultivable que no sea utilizada para la producción de alimentos era una ineficiencia. Durante la segunda guerra mundial, particulares y familias produjeron un 44% de las verduras en "jardines de la victoria".<sup>75</sup>

#### Ejemplos:

San Francisco – En 2009, el ex-alcalde Gavin Newsom emitió una directiva pidiendo a la ciudad de "llevar a cabo una auditoría de las tierras no en uso - por ejemplo, parcelas vacías, áticos, alféizares, medianas de carreteras - que podrían transformarse en huertos comunitarios o granjas."<sup>76</sup>

Portland – En 2004, el Consejo municipal aprobó por unanimidad la Resolución 36272 para realizar un inventario de los terrenos propiedad de la ciudad que fueran adecuadas para un uso agrícola.<sup>77</sup> El resultado final fue una publicación titulado: "La ciudad excavable: hacer de la agricultura urbana una prioridad"<sup>78</sup>

Barcelona: Diecinueve solares vacíos de Barcelona tendrán un uso social, de momento, de forma temporal porque no se prevé construir o porque todavía no se ha decidido su uso definitivo. En noviembre 2013, en la primera edición de la iniciativa "Pla BUIITS<sup>79</sup>" se ha seleccionado diecinueve solares municipales repartidos entre los distintos distritos de la ciudad ofreciéndolos a entidades sin ánimo de lucro que quieran desarrollar actividades de interés social de manera temporal, de un año (prorrogable hasta tres años).<sup>80</sup> La segunda edición se ha abierto en enero 2015.

---

<sup>74</sup> Por más informaciones véase: <http://www.huertoscompartidos.com/>

<sup>75</sup> Orsi, Janelle, "Policies for a Shareable City #11: Urban Agriculture," Shareable.net, <http://www.shareable.net/blog/policies-for-a-shareable-city-11-urban-agriculture>.

<sup>76</sup> Calfee, Corinne, Weissman, Eve, "Permission to Transition: Zoning and the Transition Movement," Planning & Environmental Law: Issues and decisions that impact the built and natural environments 64:5 (2012); citando a Josh Harkinson, "San Francisco's Latest Eco-Innovation: Growing Product Almost Everywhere," Mother Jones (9 Julio 2009), <http://www.motherjones.com/blue-marble/2009/07/san-franciscos-latest-eco-innovation-city-effort-grow-produce-almost-everywhere>.

<sup>77</sup> Id.

<sup>78</sup> Disponible en: <http://www.community-wealth.org/content/diggable-city-making-urban-agriculture-planning-priority>.

<sup>79</sup> Por más información acerca de Pla BUIITS, véase:

[http://w110.bcn.cat/portal/site/HabitatUrba/menuitem.0730c22519a3ab6272d572d5a2ef8a0c/?vgnextoid=d4ccc9152d1a7310VgnVCM10000072fea8c0RCRD&vgnnextchannel=d4ccc9152d1a7310VgnVCM10000072fea8c0RCRD&lang-es\\_ES](http://w110.bcn.cat/portal/site/HabitatUrba/menuitem.0730c22519a3ab6272d572d5a2ef8a0c/?vgnextoid=d4ccc9152d1a7310VgnVCM10000072fea8c0RCRD&vgnnextchannel=d4ccc9152d1a7310VgnVCM10000072fea8c0RCRD&lang-es_ES)

<sup>80</sup> Lladó, Oriol: "Rellenar espacios en desuso". Håbitat Urbà Blog, Ayuntamiento de Barcelona (31 en 2014).

<http://habitaturlba.bcn.cat/blog/es/reomplir-espais-en-desus/#VOW92sZZXSM>

#### **4. Actualizar la normativa urbana para hacer que “la recogida y distribución de alimentos” sea una actividad permitida en toda la ciudad**

Se recomienda que las ciudades permitan el establecimiento de puntos de distribución de alimentos para aumentar el acceso a alimentos locales respetando las restricciones en ciertos barrios.

Los programas de “agricultura sostenida por la Comunidad” (CSA) son componentes esenciales de una economía alimentaria fuerte y una manera efectiva para que los pequeños agricultores sostenibles tengan un acceso directo a los consumidores. En la entrega de los productos frescos en los puntos de distribución de las ciudades, un agricultor CSA puede dejar hasta 30 cajas de productos en la casa de un miembro CSA dejando que los otros 29 miembros recojan su caja en el momento que sea más conveniente. Los puntos de distribución son fundamentales para la localización de los sistemas alimentarios pero muchas leyes de zonificación lo prohíben con el fin de preservar el carácter residencial de los ciertos barrios. Sin embargo, las ciudades podrían abordar ese problema mediante la adopción de directrices para los puntos de distribución de alimentos apoyando simultáneamente este sistema de distribución.

##### **Ejemplos:**

Portland, OR – En 2012, Portland actualizó su código de zonificación para que la distribución de alimentos sea posible en todas las zonas. Los defensores del movimiento “agricultura sostenida por la comunidad”, tales como las asociaciones de compras comunitarias de alimentos o los huertos-mercados abogaron por un cambio del código para asegurar la diversidad en el acceso a los alimentos. Con el fin de preservar el carácter de los barrios, la ordenanza determina los tipos de actividad de distribución de alimentos permitidos e incluye regulaciones respecto al tamaño y frecuencia de la distribución, así como las horas de recogida y lugares para actividades al aire libre.<sup>81</sup>

La Colmena que dice sí - Se organizan ventas en línea a productores locales y la compra se realiza a través de una plataforma online sin otro intermediario. Se forman diferentes colmenas a nivel de barrio. La primera Colmena se creó en Francia hace tres años y en la actualidad, hay 600 Colmenas en Francia y Bélgica y 7 hasta ahora en España<sup>82</sup>.

#### **5. Permitir el uso de los parques y otros espacios públicos para compartir comida y alimentos**

Se recomienda que las ciudades eliminen las restricciones de compartir/intercambiar alimentos en espacios públicos esta normativa solamente criminaliza a los pobres, aumenta la carga para nuestras instituciones públicas y reduce la capacidad de la comunidad para luchar contra el hambre a nivel local.

---

<sup>81</sup> Portland, Oregon - Actualización, adaptación del Código de Zonificación de Alimentación Urbana, en vigor a partir de junio 13, 2012 Actualización del Código de Zonificación para la Comida Urbana, adoptado y en vigor. Disponible en: <http://www.portlandoregon.gov/bps/article/402598>

<sup>82</sup> Por más información véase: <https://thefoodassembly.com/es>

Uno de cada seis americanos ha sufrido de hambre o inseguridad alimentaria. El problema no es un suministro insuficiente sino un acceso insuficiente. Muchas ordenanzas municipales restringen el intercambio de alimentos en lugares públicos, incluso cuando muchos pasan hambre. Permitir que la gente comparta la comida de manera pública es una oportunidad para construir comunidad y asegurarse de que menos personas están luchando para encontrar su próxima comida.

### **Ejemplos:**

Ft. Myers, FL – En 2007, Ft. Myers intentó implementar una ordenanza que limitaría el intercambio de comida en los parques públicos. La ciudad abandonó la ordenanza después de recibir una respuesta negativa del público, y en su lugar se dirigió a los defensores de los alimentos para colaborar en un nuevo enfoque para compartir la comida. Fuera de esta colaboración surgió un Grupo de Trabajo sobre el Hambre (Hunger Task Force) que coordina los esfuerzos del intercambio público de alimentos.<sup>83</sup>

Madrid, España – [Foodsharing-ES](#) es una plataforma para pensar y desarrollar acciones que reduzcan los excedentes alimentarios. Se comparten alimentos que iban a ser tirados por no cumplir con los estándares de forma o color y se cocina de manera colaborativa para resaltar la dimensión ética y sentimental de la comida, a la vez que reducimos el despilfarro de alimentos. En los años 2013-14 se hicieron 5 Disco-Sopas en diferentes puntos de la ciudad<sup>84</sup>.

## **6. Crear centros y programas para recoger alimentos**

Se recomienda que las ciudades apoyen el establecimiento de centros de recogida, redistribuyendo comida para redirigir algo del 40% de comida que los estadounidenses tiran cada año.

Productores y distribuidores de alimentos son responsables de una gran parte del despilfarro de comida. Centros de recogida de alimentos recogen comida nutricionalmente sana pero comercialmente no viable y la distribuyen a personas necesitadas.<sup>85</sup>

### **Ejemplos:**

Iowa City, IA – El distrito escolar público en Iowa City recibió fondos del USDA (Departamento de Agricultura en los Estados Unidos) para poner a prueba una iniciativa de comida recogida. Con el fin de permitir el transporte seguro y fácil de los alimentos recuperados, utilizaron el dinero para comprar cacerolas de transporte y pagar a transportistas, un congelador para almacenar sus alimentos congelados y materiales de capacitación sobre procedimientos de manejo seguro para el personal y los estudiantes.<sup>86</sup>

---

<sup>83</sup> "A Place at the Table: Prohibitions on Sharing Food with People Experiencing Homelessness," National Coalition for the Homeless & The National Law Center on Homelessness and Poverty (Julio 2010),

[http://www.nationalhomeless.org/publications/foodsharing/Food\\_Sharing\\_2010.pdf](http://www.nationalhomeless.org/publications/foodsharing/Food_Sharing_2010.pdf); Donlan, Francesca, "Hunger numbers in Lee County are Staggering," News-press.com (8 Mayo 2009), <http://www.news-press.com/article/20090509/HUNGER/90508061/Hunger-numbers-Lee-County-staggering>.

<sup>84</sup> Por más informaciones véase: <https://foodsharinges.wordpress.com/>

<sup>85</sup> "Let's Glean! United We Serve Toolkit," USDA (2009), [http://www.usda.gov/documents/usda\\_gleaning\\_toolkit.pdf](http://www.usda.gov/documents/usda_gleaning_toolkit.pdf); "Food Waste: Americans Throw Nearly Half Their Food, \$165 Billion Annually, Study Says," Reuters (21 Ag. 2012). Disponible en: [http://www.huffingtonpost.com/2012/08/21/food-waste-americans-throw-away-food-study\\_n\\_1819340.html](http://www.huffingtonpost.com/2012/08/21/food-waste-americans-throw-away-food-study_n_1819340.html).

<sup>86</sup> "Best Practices for Food Recovery and Gleaning in the National School Lunch Program," USDA Food and Nutrition

Madrid – Bancos de Alimentos de Madrid "es una organización benéfica sin ánimo de lucro cuyo fin es la consecución gratuita de alimentos de todas clases, y cuya donación y distribución posterior hace también gratuitamente entre entidades benéficas legalmente reconocidas, dedicadas a la asistencia y cuidado directo de personas necesitadas (disminuidos psíquicos y físicos, ancianos y niños desvalidos, familias marginadas, drogadictos en recuperación, enfermos de SIDA, etc.) dentro de la Comunidad de Madrid"<sup>87</sup>.

## 7. Venta ambulante de alimentos

Se recomienda que las ciudades reconozcan a los mercados ambulantes y los camiones de comida como una forma a bajo precio para que los emprendedores del mercado alimentario puedan entrar, llegar a los consumidores y crear una diversa y resiliente economía de la alimentación.

Los nuevos negocios de comida tienen altas barreras de entrada, incluyendo altos alquileres, reformas y licencias que a menudo disparan los costes en cientos de miles de dólares.<sup>88</sup> Permitiendo a los vendedores ambulantes vender productos frescos, productos con valor añadido y comidas no sólo se reducen las barreras para lanzar nuevos negocios alimentarios, sino que también proporciona opciones de comida diversa a los consumidores que quizás de otro modo tendrían opciones limitadas.

### Ejemplos:

Chicago, IL – Una ordenanza aprobada en 6 de junio de 2012 permite a los vendedores de producto con licencia vender "artículos agrícolas a base de plantas enteras y crudas, incluyendo, pero no limitado a, frutas, verduras, legumbres, granos comestibles, frutos secos, especias, hierbas y flores cortadas" en puestos ambulantes<sup>89</sup> El programa "Neighbor Carts" (Carros de la Compra del Vecindario), financiado por la ciudad, surgió de esta decisión: dicho programa ayuda a llevar comida a "desiertos alimentarios" y crea un nuevo trabajo de venta de comida. La licencia cuesta 75\$ (60€) y el programa "Carros Vecinos" proporciona carros para alquilar, apoyo al entrenamiento y un canal de suministro de producto.<sup>90</sup>

Austin, TX – Austin ha conseguido buena reputación por su vibrante puesta en marcha del camión de comida. Barreras de entrada bajas y claridad en cuanto a formularios e instrucciones permite a los emprendedores con capital semilla limitado intentar sus ideas de negocio alimentario.<sup>91</sup>

---

Service (1999), <http://www.fns.usda.gov/fdd/gleaning/gleanman.PDF> y por más información véase: [http://www.usda.gov/documents/usda\\_gleaning\\_toolkit.pdf](http://www.usda.gov/documents/usda_gleaning_toolkit.pdf)

<sup>87</sup> Por más informaciones véase: Banco de Alimentos de Madrid. <http://bamadrid.org>

<sup>88</sup> Lagorio-Chafkin, Christine: "How to Open a (Successful) Food Truck," Inc. (5 Mayo 2010), <http://www.inc.com/guides/2010/05/opening-a-successful-food-truck.html>.

<sup>89</sup> Coorens, Elaine, "New Chicago mobile food street vendor ordinance impacts employment and community," Our Urban Times (7 Junio 2012), <http://oururbantimes.com/business-news/new-chicago-mobile-food-street-vendor-ordinance-impacts-employment-and-community>.

<sup>90</sup> Véase: <http://streetwise.org/neighborcarts>.

<sup>91</sup> "Business Applications and Guides." Ciudad de Austin, Texas, Servicios Humanos y de Salud, <http://www.austintexas.gov/department/business-applications-and-guides>.



Barcelona – Lo más cercano a estos ejemplos son Van Van Market y EatStreet<sup>92</sup> son eventos que se repiten varias veces al año en los que se permite a los chef locales vender su comida desde su propio vehículo, normalmente furgonetas. Hay una serie de requisitos formales que hay que cumplir y un registro obligatorio.

## **8. Permitir ciertas actividades de producción alimentaria como negocios en los hogares**

La industria de comida casera (productos alimentarios de valor añadido hechos en las cocinas de casa) aumentan la viabilidad del producto local y permite a los productores de comida beneficiarse de mayores márgenes que aquellos obtenidos a través de la venta de productos agrícolas crudos.

La legislación de comida casera permite la producción casera en el hogar de alimentos potencialmente no peligrosos como mermeladas, productos horneados, cereales, especias y frutas deshidratadas. Actualmente, las operaciones de comida casera están permitidas en más de 30 estados,<sup>93</sup> y puede crear una fuente importante de ingresos para ayudar a compensar los crecientes costes de vida y los debilitantes efectos del creciente desempleo.

### **Ejemplo:**

El Acta de California sobre Comida Casera - El estado adoptó recientemente una ley que coloca un mandato sobre las ciudades y condados para emitir permisos de negocio en casa a personas que participan en la producción de alimentos caseros.<sup>94</sup>

## **9. Crear o subsidiar cocinas compartidas comerciales**

Se recomienda que las ciudades creen o subvencionen cocinas comerciales locales que pueden ser incubadoras económicas para incipientes empresas alimentarias. Ayudando a los pequeños negocios a acceder a cocinas comerciales se elimina una de las mayores barreras de entrada.

### **Ejemplo:**

Nueva York, NY - El Espacio Emprendedor (Entrepreneur Space) es una incubadora de negocios en Queens patrocinada por la ciudad que ayuda a los negocios relacionados con la comida y, en general, a las startups a lo largo de la ciudad de Nueva York.<sup>95</sup> Está abierto 24 horas al día y da servicio a más de 100 emprendedores que trabajan para establecer sus negocios en Nueva York. En los primeros dos años, la incubadora contribuyó a la economía local con una estimación de 5 millones de dólares.<sup>96</sup>

---

<sup>92</sup> Véase: <http://www.vanvanmarket.com/> y <http://bcnmes.com/eatstreet/>. Para más informaciones acerca de los requisitos, véase: <http://bcnmes.com/eatstreet/convocatoria-de-chefs/>.

<sup>93</sup> Véase una lista de estados: <http://www.theselc.org/wp-content/uploads/2012/03/Summary-of-Cottage-Food-Laws-in-the-US-31.pdf>.

<sup>94</sup> Detalles de la legislación están disponibles en la página web de Sustainable Economies Law Center <http://www.theselc.org/neighborhood-food-act>.

<sup>95</sup> Véase: <http://www.nycedc.com/program/entrepreneur-space>.

<sup>96</sup> Trapasso, Clare, "Entrepreneur Space celebrates 2nd Anniversary," New York Daily News (8 Mar. 2013). <http://www.nydailynews.com/new-york/queens/entrepreneur-space-celebrates-anniversary-article-1.1282537>.

### III. VIVIENDAS COMPARTIDAS



*¿Qué pasos puede dar una ciudad para promover la vivienda compartida?*

#### 1. Apoyar el desarrollo de viviendas cooperativas

Se recomienda que las ciudades ayuden a formar más cooperativas de viviendas, las cuales ofrecen un alojamiento efectivo, con enfoque participativo y asequible que puede impulsar la innovación urbana y la capacidad de adaptación.

Las cooperativas de propiedades de residentes o de alquiler sin ánimo de lucro de viviendas ofrecen una alternativa, a la propiedad y al alquiler, asequible, socialmente enriquecedora y con una larga trayectoria probada. Las cooperativas de viviendas pueden asimismo impulsar la innovación y la resiliencia de las ciudades proporcionando alojamiento de calidad accesible a jóvenes emprendedores, estudiantes, familias con bajos ingresos, artistas, trabajadores de organizaciones sin ánimo de lucro, ancianos, trabajadores sociales, obreros, discapacitados y otros grupos de recursos limitados.

Las cooperativas de viviendas pueden reducir los costes de viviendas en una variedad de formas por ejemplo imponiendo restricciones sobre el beneficio de reventa, autogestión, estatus sin ánimo de lucro, instalaciones compartidas y subsidios. Las viviendas cooperativas de capital limitado puede mantener la vivienda asequible de manera permanentemente gracias a las restricciones legales a la ganancia financiera sobre la futura venta de acciones. La vivienda cooperativa puede construirse desde cero o se pueden convertir apartamentos en propiedad cooperativa a través de adquisiciones de inquilinos.

Los estudios muestran que las cooperativas de viviendas proporcionan otros beneficios como mayor apoyo social, menor huella medioambiental de carbono, reducción de la delincuencia, aumento del compromiso cívico, mejor mantenimiento y estabilidad de los residentes. También pueden reducir las ejecuciones hipotecarias al ofrecer un alto ahorro y la descarga de las obligaciones financieras sobre numerosas personas. Las cooperativas de viviendas tienen una larga trayectoria de éxito y actualmente dan servicio a alrededor de 1,5 millones de hogares en EE.UU.

Debido a los enormes beneficios que las cooperativas de viviendas ofrecen a las ciudades, recomendamos que las ciudades apoyen de manera agresiva su crecimiento ofreciendo: subvenciones y financiación accesible; bonos de densidad; exención de tasas, exención de las normas urbanísticas excesivas, como los requisitos mínimos de estacionamiento; exención de obstáculos administrativos excesivos requeridos de subdivisiones; terrenos municipales para los arrendamientos de terreno a largo plazo, el apoyo para la formación de fideicomisos de terrenos urbanos necesarios para capacitar a los inquilinos, así como para gestionar los terrenos y los acuerdos asociados con las cooperativas de vivienda, y la creación de programas urbanos para dar apoyo legal, financiero y técnico a las cooperativas de vivienda.

### **Ejemplos:**

La ciudad de Nueva York ha apoyado durante mucho tiempo el alojamiento cooperativo. En 1955, se inició el programa Mitchell-Lama que llevó a la creación del alquiler de renta media y promociones de cooperativa de capital limitado con 54.000 unidades. La junta de asistencia de apropiación urbana (UHAB) establecida en 1974, ha ayudado a residentes a formar más de 1600 cooperativas de viviendas asequibles, de capital limitado. A través de un contrato de larga duración con la ciudad, la UHAB proporciona a residentes capital semilla, asistencia técnica, asesoramiento legal, planes de arquitectura, formación necesaria en gestión para construir y dirigir cooperativas de viviendas de capital limitado.

Para que las ciudades cubran la necesidad de viviendas asequibles, ecológicamente sostenibles, el compartir debe ser parte de la conversación de políticas públicas. La vivienda compartida facilita compartir bienes, energía y otros recursos lo cuales pueden reducir residuos, tráfico y necesidades de energía, aumentando el tránsito público y disminuyendo la propiedad de vehículos limitando así la necesidad de aparcamiento público y residencial.<sup>97</sup> Los acuerdos de vivienda compartida pueden asimismo aumentar la densidad dentro de áreas urbanas existentes, acomodando el crecimiento general de la población<sup>98</sup> y mitigando la escasez de viviendas asequibles que se experimenta en muchas ciudades de los Estados Unidos.<sup>99</sup> Hay una variedad de formas en las cuales la gente puede compartir sus espacios, con acuerdos que van desde vivir juntos dentro de una unidad de vivienda hasta vivir en propiedades separadas y compartir espacios e instalaciones con vecinos.

---

<sup>97</sup> Haughey, Richard M., "The Case for Multifamily Housing," The Urban Land Institute (2003).

<sup>98</sup> Por ejemplo, se estima que se necesitan más de 23.000 nuevas viviendas por año para cubrir los aumentos/atender al aumento de población en el área de San Francisco Bay. "San Francisco Bay Area Housing Needs Plan 2007-2014," Association of Bay Area Governments (Junio 2008)

<sup>99</sup> A lo largo de las últimas décadas, la propiedad de vivienda en los Estados Unidos ha disminuido considerablemente a raíz de los booms inmobiliarios, que han causado que los valores de las propiedades se aprecien a un ritmo que los niveles de ingresos no han sido capaces de igualar. Como resultado, a las familias de bajos y medianos ingresos les resulta extremadamente difícil, o son ahora totalmente incapaces de permitirse la compra y financiación de viviendas familiares. Bartolf Milne, Julia, "Will Alternative Forms of Common-Interest Communities Succeed With Municipal Involvement? A Study of Community Land Trusts and Limited Equity Cooperatives," Real Estate Law Journal p. 273 (Invierno 2009).

Desafortunadamente, las restricciones de densidad, espacio mínimo y requisitos de tamaño de casa, permisos y estructura de tasas anticuados, requerimientos de espacio de aparcamiento y otras barreras de zonificación impiden que las ciudades se beneficien de una serie de modelos de viviendas compartidas que los ciudadanos pueden preferir. Esta sección da una idea de las recomendaciones sobre políticas que quitan barreras a varios modelos de viviendas compartidas, por ejemplo las unidades de vivienda accesorias, pequeñas casas y micro-apartamentos agrupadas, estancias cortas para viajeros, comunidades de vivienda en común y eco aldeas - todos los cuales aprovechan el poder del compartir para reducir el precio y nuestra huella ambiental.<sup>100</sup>

España -- SostreCívica<sup>101</sup> es una asociación sin ánimo de lucro que tiene como objetivo ofrecer propuestas y soluciones aplicables para crear una sociedad más justa y respetuosa con las personas y el entorno a través de valores aplicados a un urbanismo y un acceso a la vivienda no especulativos. Promueve un nuevo camino de acceso al hábitat basado en Modelos de Cooperativas de Uso (MCU) según el cual la propiedad de las viviendas siempre reside en manos de la cooperativa y donde sus miembros participan y disfrutan de un uso indefinido de la vivienda a través de un derecho de uso.

Para ello asesora, promueve, gestiona y busca financiación para proyectos de acceso a la vivienda basados en Modelos de Cooperativas de Uso (MCU) como el modelo Andel-Sostrecívica, el FUCVAM-Sostrecívica o el Wohnprojekte-Sostrecívica. También colabora con administraciones, asociaciones, cooperativas y otros organismos para la promoción de modelos de acceso a la vivienda, Planes Locales de Vivienda, Memorias Sociales, POUMs, proyectos y trabajos relacionados con el urbanismo, vivienda, energía, medio ambiente y sociedad; asesora a personas y grupos de personas interesadas en proyectos MCU, en la autogestión de la vivienda, proyectos de habitar, ecoaldeas y rehabilitación energética y ambiental.

Sostre Cívica apuesta por una transformación ecológica y holística del entorno a través de planes comunitarios de barrio que potencien las relaciones humanas.

## **2. Facilitar la construcción de unidades de vivienda accesorias**

Se recomienda que las ciudades reduzcan tasas y simplifiquen los procedimientos de permisos para añadir nuevas unidades a casas existentes, comúnmente llamadas unidades de vivienda accesorias.

Las unidades de vivienda adicionales en parcelas localizadas en zonas residenciales unifamiliares y zonas similares pueden proporcionar opciones de vivienda a un precio relativamente bajo y facilitar el compartir el espacio y las instalaciones. Sin embargo, la construcción de unidades de vivienda accesorias es a menudo muy caro debido a las altas tasas de los permisos de zonificación, la conexión de servicios básicos, o la creación de espacio para el aparcamiento requerido bajo los códigos de zonificación de la ciudad. La actual estructura de tasas y permisos incentiva normalmente la construcción de grandes viviendas mediante el cobro en función del número de unidades de viviendas añadidas en lugar de los metros cuadrados agregados o la huella ecológica de la ampliación. Como resultado, es generalmente menos caro de construir un nuevo salón que a su vez convertir el mismo espacio en un pequeño estudio.

---

<sup>100</sup> Kushner, James A. "Affordable Housing as Infrastructure in the Time of Global Warming," 42/43 Urb. Law. 179, 197 (Otoño 2010/Invierno 2011).

<sup>101</sup> Por más información véase: <http://www.sostrecivica.org>

Se recomienda que las ciudades corrijan las estructuras de tasas tradicionales, dinamicen el proceso de permisos y garanticen que las regulaciones de zonificación propias de las unidades de vivienda accesorias sean fáciles de seguir.

### **Ejemplos:**

Portland, OR – corrigió su ordenanza de 1998 sobre las unidades de vivienda accesorias, relajando las normas urbanísticas y eliminando el mínimo de metros y los requisitos de ocupación.<sup>102</sup> Las unidades de vivienda están permitidas en cada zona residencial en la ciudad y pueden ser construidas en espacios que contienen casas unifamiliares si la unidad de vivienda es de menor tamaño que la residencia primaria y hasta 75m2.

Otros ejemplos – See Santa Cruz, California<sup>103</sup> and Barnstable, Massachusetts.<sup>104</sup>

Las unidades de vivienda accesorias (UVA) pueden ser creadas o bien convirtiendo una estructura existente o bien construyendo una nueva estructura desde cero. Cuando se convierte una estructura existente, la ciudad proporciona asistencia previa para apoyar el desarrollo del proyecto. La ciudad no impone requisitos de aparcamiento adicional para la construcción de UVA's. Las unidades de vivienda accesorias que cumplen con los requisitos de zonificación aplicables de la ciudad están permitidas como de derecho sin la revisión de uso del suelo, y la ciudad proporciona una guía que describe formas de llevar las UVA's no conformes con la ley a la legalidad.

### **Ejemplo:**

España: La "Masía urbana" de Catalunya -- Como Masías catalanas (casas autosuficientes en el campo) ya se entendía el hogar como algo que debía adaptarse a las necesidades de cada familia. Eran las propias demandas y necesidades futuras las que hacían modificar la forma y dimensión de "la masía". Se trata de concebir la vivienda, no como un producto acabado con un coste elevado, sino como un producto accesible que permite crecer según las necesidades familiares futuras.<sup>105</sup>

## **3. Fomentar el desarrollo de pequeños apartamentos y pequeñas casas**

Se recomienda que las ciudades promuevan la construcción de casas más pequeñas incluyendo micro-apartamentos, casas diminutas, yurtas (tienda de campaña circular con techo en forma de cúpula), casas contenedores, y otras moradas humildes, que producen más opciones de vivienda asequible y sostenible, y promueven el intercambio.

---

<sup>102</sup> Véase: Capítulo 33.205, Código de Zonificación de Portland. Véase también: página web de las unidades de vivienda accesorias (UVA) de Portland's <https://www.portlandoregon.gov/bds/36676>.

<sup>103</sup> Véase: página web de UVAs de Santa Cruz:

<http://www.cityofsantacruz.com/departments/planning-and-community-development/programs/accessory-dwelling-unit-development-program>.

<sup>104</sup> "Accessory Dwelling Units: Case Study," Preparado por Sage Computing, Inc. en nombre del Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano de EE.UU. (Junio 2008), <http://www.huduser.org/portal/publications/adu.pdf>; "Accessory Dwelling Units (ADU) Suburban Case Study," Smart Growth Smart Energy Toolkit, [http://www.mass.gov/envir/smart\\_growth\\_toolkit/pages/CS-adu-lexington.html](http://www.mass.gov/envir/smart_growth_toolkit/pages/CS-adu-lexington.html).

<sup>105</sup> Por más información véase <http://www.lamasiaurbana.es>

Las viviendas pequeñas ayudan a las ciudades a cubrir la creciente demanda de vivienda asequible. Son especialmente prácticas cuando están agrupadas para permitir el intercambio de espacio e instalaciones.<sup>106</sup> De cualquier modo, muchas ciudades han adoptado los requisitos del Código Residencial Internacional por el que una unidad de vivienda incluye un mínimo de una habitación, que es de al menos 11 m<sup>2</sup><sup>107</sup>, o las ciudades siguen otras legislaciones estatales o locales sobre construcción o seguridad y salud que imponen un mínimo de tamaño por unidad.<sup>108</sup> Se recomienda que las ciudades reduzcan la unidad mínima, espacio, y tamaños de espacio para permitir viviendas pequeñas, y se recomienda que las ciudades aligeren los procesos de permisos para los grupos de viviendas de yurts o casas muy pequeñas.<sup>109</sup>

### **Ejemplos:**

San Francisco, CA – La ciudad aprobó recientemente una ordenanza que reduce el tamaño mínimo de la unidad de 27m<sup>2</sup> a 20m<sup>2</sup>, y permite la construcción de hasta 375 unidades de apartamento muy pequeños.<sup>110</sup>

## **4. Permitir el alquiler a corto plazo en zonas residenciales**

Se recomienda que las ciudades permitan a los residentes usar sus casas para alquileres de corta duración o huéspedes como forma de diversificar las oportunidades de turismo local y para ayudar a los residentes a compensar los altos costes de la vivienda.

Las leyes de zonificación hacen casi imposible en muchas ciudades que la gente hospede a visitas de corta duración a cambio de compensación monetaria, porque las zonas residenciales generalmente prohíben convertir la casa de cualquier persona o apartamento en un "lugar donde se comercia".<sup>111</sup> Por ejemplo en San Francisco, California, se considera que un residente ha establecido un hotel ilegal simplemente por cobrar a un visitante por una estancia de corta duración, definida como menos de 32 días.

Se recomienda que las ciudades adopten más políticas que permitan matices y una estructura de tasas para permitir a los huéspedes de corta duración. Para evitar que las unidades residenciales se conviertan en pequeños hoteles, las ciudades podrían adoptar políticas que limiten el número de huéspedes de pago en hogares por año, que limiten el número de noches, o que pongan un tope en el ingreso bruto de cada hogar de alquiler a corto plazo en, por ejemplo, no más de 50% de los costes mensuales asociados con la vivienda. Estas políticas reconocen que el propósito de compartir no es necesariamente el beneficio, sino más bien, reducir los costes de vivienda.

---

<sup>106</sup> Atkinson, Jon, "The luxury of living in a tiny house," KALW News (19 Oct. 2011), <http://blog.sfgate.com/kalw/2011/10/19/the-luxury-of-living-in-a-tiny-house/>.

<sup>107</sup> Comisión de Normas de Construcción de California, CAL. C. Regs., título 24, parte 2.5 "California Residential Code" (2010), [http://publicecodes.cyberregs.com/st/ca/st/b400v10/st\\_ca\\_st\\_b400v10\\_3\\_sec005.htm](http://publicecodes.cyberregs.com/st/ca/st/b400v10/st_ca_st_b400v10_3_sec005.htm).

<sup>108</sup> Withers, Dawn, "Looking For a Home: How Micro-Housing Can Help California," Golden Gate University Environmental Law Journal 125 (2012).

<sup>109</sup> Orsi, Janelle, "Policies for a Shareable City #5: Affordable Housing," Shareable.net (13 Oct. 2011), <http://www.shareable.net/blog/policies-for-a-shareable-city-5-shareable-housing>.

<sup>110</sup> Nombre de Ordenanza: "Planning Code - Efficiency Dwelling Units - Numerical Cap and Open/Common Space Requirements," Número de archivo 120996, acción final diciembre 7, 2012.

<sup>111</sup> Orsi, Janelle, "Airbnb Debauchery Unravels Collaborative Consumption's Legal Paradox," Shareable.net (10 Aug. 2011), <http://www.shareable.net/blog/airbnb-unravels-collaborative-consumption-legal-paradox>.

## Ejemplos:

Palm Desert, CA – Una ordenanza de 2012<sup>112</sup> proporciona licencias a propietarios para los alquileres de corta estancia. Cualquier propiedad alquilada entre tres a veintisiete días debe obtener un permiso de alquiler especial (25\$) anualmente y debe remitir un 9% de Tasas de Ocupación Transitoria a la ciudad. Las regulaciones requieren tener aparcamiento para los alquileres de corta duración, cumplir con la ley de ruidos de la ciudad, una persona de contacto 24 horas al día que pueda responder a las quejas de los vecinos y un límite máximo de huéspedes (dos habitaciones por persona). Tales restricciones están hechas para responder a preocupaciones en relación con el ruido, la congestión y otras molestias vecinales.<sup>113</sup>

Cape Elizabeth, ME – La ordenanza de 2013 de la ciudad sobre alquiler de corto plazo<sup>114</sup> establece un proceso de permisos, requiere inspecciones de seguridad y salud, restringe el número de huéspedes y limita cada periodo de alquiler separado a 7 días. Las regulaciones crean un detallado proceso de quejas e incluye una tasa de permisos de 50\$.

España: Por ahora no hay ordenanzas de alquiler de corta estancia, solamente Madrid lo regula pero de manera muy limitante<sup>115</sup>.

Amsterdam - La ordenanza de 2014 permite a los residentes, tras la obtención de un permiso, el alquiler privado de sus propiedades por un periodo de tiempo limitado, pagando una tasa turística y obligando seguir todas las medidas de seguridad en cuestión de incendios y respeto vecinal (máximo 4 ocupantes)<sup>116</sup>.

## 5. Reducir las restricciones de zonificación en cohabitación

Se recomienda que las ciudades modifiquen o eliminen cualquier ley de zonificación que restrinja la cohabitación para facilitar viviendas más asequibles, sostenibles y compartidas.

Muchas ordenanzas de zonificación de ciudades limitan el número de personas no emparentadas que pueden vivir en una unidad de vivienda, y se recomienda que las ciudades retiren dichos límites para permitir un rango más amplio de tipos de vivienda.

### Ejemplo:

Mental Health Advocacy Services, Inc. Mental Health Advocacy Services, Inc. Ha emitido una serie de recomendaciones sobre cómo las ciudades pueden redefinir familia y estándares de ocupación para

---

<sup>112</sup> La Ciudad de Palm Desert aprobó Ordenanza N° 1236 el 8 de marzo 2012. Véase:

<http://qcode.us/codes/palmdesert/revisions/1236.pdf>.

<sup>113</sup> "Short-Term Rentals," Ciudad de Palm Desert, <http://www.cityofpalmdesert.org/Index.aspx?page=712>.

<sup>114</sup> Cape Elizabeth, ME, Ordenanza de Zonificación § 19-8-14 (2013).

<sup>115</sup> Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, Núm 180. (31 Jul 2014)

[http://www.bocm.es/boletin/CM\\_Orden\\_BOCM/2014/07/31/BOCM-20140731-1.PDF](http://www.bocm.es/boletin/CM_Orden_BOCM/2014/07/31/BOCM-20140731-1.PDF)

<sup>116</sup> Donna Tam: "Amsterdam officially approves new Airbnb-friendly laws" CNET en español (13 Feb 2014).

<http://www.cnet.com/news/amsterdam-officially-approves-new-airbnb-friendly-laws/>.

incluir de mejor manera las familias contemporáneas y sus necesidades de vivienda. Por ejemplo, las ciudades deberían eliminar distinciones entre individuos emparentados y no emparentados a efectos de los estándares de ocupación y revocar límites numéricos sobre el número de personas no emparentadas que pueden vivir juntas.<sup>117</sup>

## **6. Crear nuevas categorías de uso de zonificación e incrementar los permisos para la convivencia y las eco aldeas**

Se recomienda que las ciudades establezcan ordenanzas de zonificación que permitan la creación de cohabitaciones y eco aldeas, las cuales facilitan un crecimiento y desarrollo más asequible y sostenible.

En comparación con los hogares unifamiliares convencionales, los cuales pueden ser un recurso intensivo y costoso, la convivencia permite a las personas compartir activos, ahorrar dinero y conservar recursos. "Convivencia" se refiere normalmente a una comunidad donde la gente vive en unidades separadas pero comparten espacios comunes tales como una cocina grande, sala de estar, comedor o zona de trabajo. El uso de las instalaciones compartidas permite unidades individuales más pequeñas y por lo tanto más asequibles. También facilita el transporte compartido, cuidado de niños, artículos del hogar y comida, lo cual ayuda a reducir costes además de fortalecer los lazos de la comunidad.

Las eco aldeas son comunidades creadas por individuos que intentan vivir de manera saludable y sostenible al reducir su impacto medioambiental y vivir cooperativamente con otros. Las eco aldeas a menudo cuentan con jardines comunes, generación de energía alternativa y otras prácticas ambientalmente sostenibles además de compartir vivienda. Hay cientos de eco aldeas en más de setenta países en 6 continentes.<sup>118</sup>

Las políticas actuales en EEUU de zonificación y restricciones de densidad a menudo impiden el desarrollo de la convivencia y las eco aldeas por una variedad de razones.<sup>119</sup> Se recomienda que las ciudades permitan el aumento de la densidad, incluso en zonas residenciales unifamiliares, cuando un proyecto de urbanización demuestra que mitigará algunos de los impactos negativos de la densidad, tales como limitar residuos, reducir necesidades de energía, limitar tráfico nuevo y disminuir el número de coches aparcados.

### **Ejemplos:**

Amherst, MA – La ordenanza sobre zonificación de Amherst apoya la creación de comunidades de convivencia a través de Promociones de Comunidades de Espacio Abierto (OSCD), que "permite que grupos organizados de propiedades puedan construir unidades de vivienda e instalaciones comunes para su uso colectivo y propiedad individual".<sup>120</sup> Una OSCD puede contener varios tipos de viviendas así

---

<sup>117</sup> "Fair Housing Issues in Land Use and Zoning: Definitions of Family and Occupancy Standards," Mental Health Advocacy Services, Inc., (Sep. 1998), [http://www.housingrights.org/pdfs/def\\_family.pdf](http://www.housingrights.org/pdfs/def_family.pdf).

<sup>118</sup> Taggart, Jonathan, "Inside an eco-village: born of aligned ecological values and design, eco-villages are found in over 70 countries around the world," Interactive Business Network Resource Library (2009).

<sup>119</sup> Boyer, Robby, "Dandelion Ecovillage, Urban Planning, & Bloomington, Indiana," Evolutionary-city.blogspot.com (13 Oct. 2011), <http://evolutionarycity.blogspot.com.es/2011/10/dandelion-ecovillage-urban-planning.html>.

<sup>120</sup> Amherst, MA- "Article 4 – Development Methods." Disponible en:



como incorporar usos no residenciales que sean compatibles y apoyen la construcción residencial. El código de zonificación afirma que el desarrollo de OSCD es "de naturaleza flexible y permite la modificación de tamaño del lote, volumen o tipo de vivienda, densidad, intensidad del desarrollo, o el espacio abierto necesario. Además, el código de zonificación proporciona bonuses de densidad para OSCDs que incorporan unidades de viviendas asequibles.

Canada - Yarrow Eco-Village y O.U.R. Eco-Village, ambos en British Columbia, Canadá, solicitaron con éxito a sus respectivos municipios la re zonificación al persuadir a sus jurisdicciones de que tuvieran en cuenta el bajo impacto de las eco aldeas en comparación con las típicas promociones de viviendas. En 2003, Shawnigan Lake aprobó la creación de O.U.R. eco aldea en terreno previamente designado como Zona de Agricultura Secundaria. La exitosa re zonificación del espacio a una Zona de Desarrollo Integral permitió a los grupos crear múltiples unidades de vivienda, una granja orgánica, una planta de producción de comida y ofrecer restauración ecológica y programas educativos. En 2004, el consejo de Chilliwack City aprobó la primera "Zona de eco aldea" oficial, redesignando la tierra de la eco aldea Yarrow, anteriormente clasificada como "zona residencial rural". Esto permitió a las comunidades crear cuarenta residencias individuales, un edificio comunitario con amplias instalaciones, una granja orgánica, un centro educativo y una pequeña industria artesanal, ninguna de los cuales habría estado permitido dentro de los confines de la zona residencial rural.<sup>121</sup>

Bloomington, IN - Los planes para crear la Eco Aldea Cooperativa Bloomington<sup>122</sup> (también conocida como Aldea Dandelion) sobre casi una hectárea de terreno fueron inicialmente interrumpidos debido a que la eco aldea no estaba permitida en la zona residencial unifamiliar de Bloomington en la que estaba situado el terreno. Los miembros de Dandelion revisaron la propuesta y redujeron el número de unidades de viviendas y la ciudad finalmente aprobó la re zonificación para la construcción de la comunidad de cooperativas de viviendas mixtas para hasta treinta adultos no emparentados, más niños; el plan incluyó la instalación de recursos de energía renovable y la preservación y restauración de hábitats nativos.<sup>123</sup>

## 7. El factor de compartir en la revisión de diseño de nuevas promociones

Se recomienda que las ciudades adopten políticas para impulsar que las nuevas promociones de vivienda fomenten compartir y la interacción de los residentes.

Teniendo en cuenta los beneficios de la vivienda compartida tanto para los individuos como para las comunidades, se recomienda que las ciudades requieran que las nuevas promociones de viviendas se sometan a una revisión de diseño para garantizar que el proyecto fomente la interacción local y el

---

<http://landuse.law.pace.edu/landuse/documents/laws/reg1/MA-ORD-Amherst-DevelopmentMethods.pdf>

<sup>121</sup> Hale, Michael, "How Yarrow Ecovillage Got 'Ecovillage Zoning,'" EcoVillages Newsletter, [http://www.ecovillagenewsletter.org/wiki/index.php/How\\_Yarrow\\_Ecovillage\\_Got\\_%22Ecovillage\\_Zoning%22](http://www.ecovillagenewsletter.org/wiki/index.php/How_Yarrow_Ecovillage_Got_%22Ecovillage_Zoning%22); Pennington, Julie, "Zoning for Sharing," en *Practicing Law in the Sharing Economy: Helping People Build Cooperatives, Social Enterprise, and Local Sustainable Economies*, Janelle Orsi, American Bar Association Books (2012).

<sup>122</sup> Véase: Bloomington Cooperative Plots: A Forming Intentional Community, <http://dandelionvillage.org>.

<sup>123</sup> Cope, Torrie, "Bloomington Cooperative Housing Development Approved," Indiana Public Media (20 Oct. 2011), <http://indianapublicmedia.org/news/bloomington-cooperative-housing-development-approved-22116/>; Boyer, Robby, "Dandelion Ecovillage, Urban Planning, & Bloomington, Indiana," *Evolutionarycity.blogspot.com* (13 Oct. 2011), <http://evolutionarycity.blogspot.com/2011/10/dandelion-ecovillage-urban-planning.html>. La eco-aldea Maitreya en Eugene, Oregon es otro ejemplo que se enfoca en parte en el diseño de edificios sostenibles para el medio ambiente. Véase: "A Natural Builder Creates an Eco-Village," <https://www.youtube.com/watch?v=noFAdcfBQeo>; and Maitreya Eco-Village, <http://www.maitreyaecovillage.org>.

compartir.<sup>124</sup> Por ejemplo, las ciudades pueden requerir o incentivar las viviendas agrupadas<sup>125</sup> alrededor de patios centrales y se puede requerir la inclusión de áreas comunes y casas comunes designadas para actividades compartidas, tales como lavandería, comidas, áreas de juego infantiles, áreas de salud y bienestar, espacios de trabajo y otros eventos comunales. Además, las ciudades pueden alentar más urbanizaciones de uso mixto, los cuales concentran las necesidades de vivienda y comerciales en un mismo lugar reduciendo el tráfico y la necesidad de aparcamiento permitiendo a los residentes caminar para hacer las compras y acceder a servicios básicos.<sup>126</sup>

### **Ejemplo:**

London Grove Township, PA - La ordenanza de zonificación de London Grove Township fomenta el desarrollo de vecindarios ambiental, socialmente sostenibles y responsables y reconoce que determinados estándares de diseño son esenciales para conseguir esta meta. Por eso mismo el código establece estándares para el desarrollo de una eco aldea, que incluye el diseño y estructura de unidades de residencia individuales, cocheras y casas comunes así como distancia, altura, caminos de acceso, y los métodos de construcción y diseño.

Aletxa, Álava - Proyecto de rehabilitación de un caserío de finales del siglo XVIII en una vivienda colaborativa, con los mejores criterios de sostenibilidad y adaptada al siglo XXI. En el proyecto se contemplan espacios que favorecen la vida en común, combinadas con 5 viviendas autosuficientes de unos 45 metros cuadrados, y que cuenta ya con algunas familias interesadas.

España - Ecohousing<sup>127</sup> es "una iniciativa para el desarrollo de la vivienda colaborativa. Es un tipo de comunidad cohesionada por su forma de entender la relación entre [vida privada y vida común](#). Está formada por viviendas privadas y una dotación importante de servicios comunes. Está planeada y gestionada por sus residentes, según el modelo que ellos mismos deciden, lo que les permite definir el proyecto según sus necesidades específicas reales".

---

<sup>124</sup> Véase p.ej. Ciudad de Seattle, "Design Review Guidelines for Multifamily and Commercial Buildings," [http://www.seattle.gov/dpd/cs/groups/pan/@pan/documents/web\\_informational/dpds021342.pdf](http://www.seattle.gov/dpd/cs/groups/pan/@pan/documents/web_informational/dpds021342.pdf) y [http://www.seattle.gov/dpd/cs/groups/pan/@pan/documents/web\\_informational/p2083771.pdf](http://www.seattle.gov/dpd/cs/groups/pan/@pan/documents/web_informational/p2083771.pdf)

<sup>125</sup> "Residential Cluster Development," Universidad de Minnesota Extension, <http://conservancy.umn.edu/handle/11299/93971>.

<sup>126</sup> Véase: Congreso para el Nuevo Urbanismo [www.cnu.org](http://www.cnu.org); y New Urbanism: Creating Livable Sustainable Communities (Nuevo Urbanismo: creando comunidades sostenibles habitables) <http://www.newurbanism.org>.

<sup>127</sup> Véase Ecohousing España <http://ecohousing.es/que-es-ecohousing/que-es-cohousing/>.

## IV. CREACIÓN DE EMPLEO Y LA ECONOMÍA COLABORATIVA



La economía colaborativa ofrece un enorme potencial para la creación de puestos de trabajo. El compartir implica el hacer uso de una amplia variedad de recursos y reduce las barreras para lanzar un pequeño negocio. Las ciudades pueden reducir los costes para montar un negocio apoyando innovaciones como los espacios de trabajo compartido, "cocinas comerciales compartidas", start-ups financiadas de manera comunitaria, centros comerciales propiedad de la comunidad, y espacios para negocios "pop-up".

Las ciudades pueden también flexibilizar los trámites y barreras para la micro-empresas. Compartir se encuentra también en el centro del modelo de empleo diseñado para mantener la riqueza y el empleo en la comunidad: las cooperativas. En la era de la economía global, donde incluso el gasto realizado a nivel local puede desviarse rápidamente fuera de las comunidades locales, el fomento de empresas cooperativas supone crear puestos de trabajo que están enraizados firmemente en la comunidad. Igual de importante, este tipo de puestos de trabajo cooperativos tienden a ser buenos empleos con valores como la dignidad, creatividad, democracia y una remuneración justa. Estas cualidades son parte de las razones por las que las cooperativas son ampliamente reconocidas por tener una mayor viabilidad, mayor resiliencia y son más saludables para las comunidades que otras actividades económicas tradicionales.<sup>128</sup>

---

<sup>128</sup> En Quebec, la tasa de supervivencia de las nuevas cooperativas transcurridos cinco años es del 62%, en comparación con el 35% del resto de empresas. Incluso después de diez años, las cooperativas muestran una mayor resistencia, con una tasa de supervivencia del 44% frente al 20% del resto de empresas. "Tasa de supervivencia de las cooperativas en Quebec", Ministerio de Desarrollo Económico, Innovación y Exportaciones de Québec (2008), [http://ccednet-rcdec.ca/files/ccednet/pdfs/2008-Quebec\\_Co-op\\_Survival\\_Report\\_Summary.pdf](http://ccednet-rcdec.ca/files/ccednet/pdfs/2008-Quebec_Co-op_Survival_Report_Summary.pdf). También hay evidencia de que las empresas cooperativas -- cooperativas de alimentos en particular --, contribuyen a que la economía local sea más fuerte. Se debe a que operan mediante el apoyo a otras empresas locales ("por cada dólar gastado en una cooperativa de alimentos, 0,38 \$ se reinvierten en la economía local en comparación con los 0,24 \$ de alimentos convencionales") y ofrecen salarios más altos ("los empleados de empresas cooperativas ganan un promedio de casi 1\$ más por hora que los trabajadores de supermercados convencionales cuando se tienen en cuenta las bonificaciones y el reparto de beneficios") "Alimentos saludables, comunidades saludables: medir el impacto social y económico de las cooperativas de alimentos," Asociación Nacional de Cooperativas de Tiendas de Alimentación (2012),

Apoyar el crecimiento de las empresas con un esquema de propiedad cooperativa puede ser una de las cosas más importantes que una ciudad puede hacer para apoyar la creación de empleo local y que este sea estable y bien remunerado. A primera vista, las cooperativas pueden parecer negocios convencionales, sin embargo las empresas cooperativas se diferencian de los modelos de negocio tradicionales en dos aspectos fundamentales:

1) Rendición de cuentas a sus Miembros, no a accionistas ausentes:

El consejo de administración de una cooperativa es elegido –criterio de un miembro, un voto- por los miembros de la cooperativa, que son generalmente los propios trabajadores o clientes (o ambos) del negocio. A diferencia de las empresas convencionales, que gravitan hacia las decisiones que beneficien a los accionistas ausentes, en las cooperativas está casi garantizado que la toma de decisiones sirva a los intereses de los trabajadores locales y sus clientes.

2) Los beneficios son compartidos en base a un patronato, no por el accionariado propietario:

A diferencia de las empresas tradicionales, que distribuyen beneficios a sus accionistas bajo el criterio de la importancia relativa de su participación accionarial, las cooperativas distribuyen beneficios sobre la base de la contribución de cada miembro al trabajo o los negocios de la cooperativa –algo también conocido como "mecenazgo"- . En una cooperativa de trabajadores, el "mecenazgo" se mide por el valor del trabajo aportado por cada miembro o por número de horas trabajadas. En una cooperativa de consumo, el "mecenazgo" se mide por el valor o la cantidad de compras realizadas por los clientes. De esta manera, la riqueza se extiende dentro de la comunidad en vez de que simplemente se desvíe a los accionistas ajenos a la comunidad.

*¿Cómo puede una ciudad emplear la economía colaborativa para generar empleo y desarrollar empresas?*

## **1. Ampliar los permisos de negocios en casa para incluir empresas de la economía colaborativa**

Se recomienda que las ciudades amplíen la autorización de la ocupación de viviendas para incluir la clase de "nano-empresas" características de la economía colaborativa o bien, redefinan estas nano-empresas como usos alternativos de la vivienda residencial.

La economía colaborativa ha facilitado la explosión de "nano-empresas" que operan desde casa, que generan ingresos gracias a las comunidades y la tecnología que conectan a las personas para proveer servicios de nuevas formas – permitiendo a una persona alquilar a otra artículos para el hogar, alquilar una habitación a un viajero, alquilar un coche a un vecino, cobrar por el uso de una plaza de aparcamiento, o intercambiar bienes y servicios dentro de un mismo barrio. Desafortunadamente, muchos códigos de zonificación de una ciudad están diseñados para separar la vida del hogar de la vida comercial, por lo que es ilegal que muchas personas puedan beneficiarse de la economía colaborativa y generar ingresos desde casa.

Se recomienda que las ciudades comiencen a analizar las muchas maneras en las que sus residentes pueden complementar sus ingresos con la economía colaborativa<sup>129</sup> y adopten políticas que aseguren que el código de zonificación o bien permita este tipo de actividades como un uso accesorio de una residencia, o bien que la aprobación de licencias comerciales y códigos de zonificación se concedan cuando dichas actividades se encuentren en una escala que haga improbable un impacto en la calidad de vida del vecindario. Vean las secciones de esta publicación sobre alimentación y vivienda como ejemplos de cómo las ciudades han concedido a los ciudadanos la capacidad para operar negocios caseros a pequeña escala vinculados a la economía colaborativa.

## **2. Reducir barreras y trámites a las empresas que creen puestos de trabajo localmente controlados y riqueza local**

Se recomienda que las ciudades reduzcan los trámites y requerimientos sobre permisos y tasas y prioricen bajo determinadas condiciones el uso espacios de trabajo compartidos, cooperativas, empresas de propiedad comunitaria y otros proyectos que generen puestos de trabajo y riqueza a nivel local.

Las ciudades pueden crear puestos de trabajo a nivel local y retener la riqueza en su entorno mediante la reducción de los costes administrativos, concediendo licencias comerciales prioritarias y concesiones de zonificación a proyectos que a) demuestren que crearán oportunidades para un gran número de start-ups, b) que sean de propiedad comunitaria, o c) que predominantemente sean propiedad de un amplio espectro de miembros de la comunidad local. Cualquier negocio que es propiedad mayoritaria de los miembros de una misma comunidad - ya sea a través de un modelo de cooperativa o a través de un crowdfunding local y las ofertas públicas directas - garantiza que los beneficios de la empresa puedan ser repartidos por toda la ciudad pudiendo volver a circular en ese mismo entorno local. Los espacios de trabajo, cocinas y espacios de maquinaria industrial compartidos enriquecen una ciudad por dar a los residentes acceso a bajo coste a un espacio y equipamientos para prototipar nuevos productos o servicios, proyectos a corto plazo, o para poder desarrollar su trabajo habitual del día a día.

### **Ejemplo :**

San Diego, CA - Market Creek Plaza es un modelo para los espacios comerciales de propiedad comunitaria. A primera vista, Market Creek Plaza, puede parecer como la mayoría de centros comerciales, sin embargo, los accionistas principales del centro son organizaciones de la comunidad local que actúan sin ánimo de lucro y particulares del lugar. Cuando se construyó el centro comercial se ofrecieron 50.000 acciones a los miembros de la comunidad local a un precio de 10\$ la acción.<sup>130</sup> No está claro si la ciudad de San Diego tuvo en cuenta la propiedad comunitaria como criterio para la concesión de autorizaciones para la construcción, sin embargo, es recomendable que las ciudades den prioridad a aquellos permisos para el desarrollo de proyectos similares basados en propiedades

---

<sup>129</sup> Véase el número de The Economist del 9 de marzo 2013, tema de portada "The Rise of the Sharing Economy", que resume las formas en que la tecnología ha favorecido la creación de un enorme mercado para los alquileres peer-to-peer.

<sup>130</sup> "Community Ownership," Market Street Plaza, <http://www.shopmcp.com/shop.htm>.

comunitarias y de crowdfunding.

### 3. Usar espacios comerciales desocupados en beneficio de la comunidad

Se recomienda que las ciudades puedan facilitar el uso temporal de espacios comerciales vacíos ofreciendo incentivos para alquileres temporales penalizando a aquellos propietarios y entidades financieras que mantenga espacios desocupados.

La reducción de trabas al uso temporal de espacios permite que las pequeñas empresas y start-ups puedan probar y desarrollar sus productos y servicios sin asumir grandes cargas financieras y alquileres de larga duración.

#### Ejemplos:

Madrid, España - El Campo de Cebada es una iniciativa de la vecindad del barrio de La Latina, donde una concesión del ayuntamiento ha permitido la creación de un centro social autogestionado tras la demolición de un polideportivo. Es un centro de encuentro ciudadano para el cultivo colectivo en el huerto urbano, los eventos artísticos y las reuniones reivindicativas del colectivo que conforman las diferentes iniciativas allí presentes..

Newcastle, Australia - Un grupo de la comunidad ha ayudado a regenerar el centro de esta ciudad australiana que había venido quedándose vacío después de que las grandes empresas fueran abandonando la ciudad. El grupo ha negociado acuerdos flexibles entre propietarios de inmuebles y miembros de la comunidad y artistas que tienen ideas para este tipo de espacios, pero que carecen de recursos financieros para alquilarlos formalmente. El resultado ha fomentado las oportunidades económicas, la creatividad y la colaboración para los negocios de la ciudad, artistas, emprendedores y propietarios de inmuebles.<sup>131</sup> Recomendamos que los gobiernos municipales adopten roles similares como intermediarios en la negociación e incentivación de dichos arrendamientos.

Richmond, California - En 2008, el Ayuntamiento de la ciudad aprobó la Ordenanza de Sanción de Ejecuciones Hipotecarias que prevé sanciones a entidades bancarias de 1,000 \$ por día a aquellas propiedades desocupadas con violaciones del código. La ley, que persigue reducir la tragedia de propiedades embargadas, también aportó alrededor de 780.000 \$ a la ciudad el pasado ejercicio fiscal.<sup>132</sup> De manera similar, recomendamos que las ciudades imponga sanciones a aquellos bancos o propietarios que permitan el mantenimiento de espacios comerciales vacíos. Con la creación de desincentivos por residuos, las ciudades crean incentivos a los propietarios de inmuebles para compartir sus espacios con la comunidad y las pequeñas empresas.

España -- Custodia Urbana consiste en un acuerdo voluntario entre propietarios de espacios sin uso y entidades sin ánimo de lucro para que utilicen los locales o solares a cambio de mantenerlos en buen estado. Estos espacios se abren para actividades sociales, culturales o solidarias. Esto implica que se ponen en valor los recursos sin uso de la ciudad, y se genera un retorno colectivo. La administración

---

<sup>131</sup> Goodyear, Sarah, "Cities as Software, and Hacking the Urban Landscape," Grist (24 Mayo 2011), <http://www.grist.org/cities/2011-05-23-cities-as-software-and-hacking-the-urban-landscape>; Véase también: Renew Newcastle, <http://www.renewnewcastle.org>

<sup>132</sup> "City versus banks on foreclosed homes in Richmond, Calif.," What Went Wrong: Investigative Reporting Workshop, American University School of Communication (8 Sep. 2011), <http://investigativereportingworkshop.org/awww/blog/what-went-wrong-blog/city-versus-banks-foreclosed-homes-richmond-calif/>

pública, además, consigue una rehabilitación urbana sin necesidad de grandes inversiones<sup>133</sup>.

#### **4. Ayudar a las cooperativas a través de los organismos de desarrollo económico de las ciudades**

Se recomienda que las ciudades provean a los departamentos de desarrollo económico con los conocimientos y recursos para apoyar a las cooperativas y demás negocios comunitarios.

Como todos los nuevos negocios, las cooperativas y las empresas comunitarias precisan de una sustancial asistencia técnica con carácter previo al comienzo de su actividad, particularmente durante las primeras fases. Desafortunadamente, la mayor parte de los organismos públicos locales en materia económica y de desarrollo de pequeñas empresas no tienen conocimientos suficientes sobre las cooperativas por lo que pueden prestar poca ayuda.

Los técnicos municipales deberían ser capaces de identificar los tipos apropiados de modelos cooperativos (trabajador, productor o consumidor cooperativo) en base a diversos conceptos empresariales, y entonces estar preparados para proveer asesoramiento sobre estructura y asistencia en la identificación y aseguramiento de financiación. Como mínimo, los técnicos deberían ser capaces de conectar potenciales emprendedores con organizaciones externas que puedan proveer asistencia técnica a las nuevas compañías cooperativas.<sup>134</sup> Además, los departamentos de desarrollo económico pueden ser particularmente útiles con las "conversiones", el proceso por el cual propietarios de pequeños negocios que se retiren puedan traspasar sus negocios a sus empleados.

##### **Ejemplos:**

Cleveland, Ohio - Las Cooperativas Evergreen en los barrios con menores recursos económicos de Cleveland son modelos de desarrollo de riqueza urbana. Éstas proveen servicios a instituciones referencia, como hospitales y universidades locales, como una lavandería industrial ecológica, una empresa de instalaciones solares y el mayor invernadero urbano de Estados Unidos. La oficina del Alcalde de la ciudad conectó a la Fundación Cleveland y otros socios de Evergreen con el Departamento de Desarrollo Económico de Cleveland para que pudieran ayudarles a encontrar fuentes innovadoras de financiación. La Oficina de Sostenibilidad de la ciudad ayudó a su vez a identificar incentivos en materia energética como los llamados Créditos Fiscales a la Energía Solar. El apoyo de dichos departamentos fue clave para conseguir la financiación necesaria para lanzar Evergreen.

En 2011, la ciudad de Richmond contrató a una consultoría para analizar, apoyar y expandir las iniciativas de cooperativas. Después de una visita en las cooperativas de Mondragón, el alcalde de Richmond creó que replicar esa iniciativa podría crear oportunidades económicas en su ciudad, que sufre de un alto porcentaje de desempleo.<sup>135</sup> 106 El consultor, un co-fundador de la cooperativa de trabajadores

---

<sup>133</sup> Por más información véase: <http://www.custodiaurbana.wordpress.com>

<sup>134</sup> Las organizaciones que participan en el desarrollo cooperativo en los Estados Unidos incluyen el Centro de California para el Desarrollo Cooperativo, Instituto de Fomento Cooperativo, Centro de Desarrollo Cooperativo Northwest, Cooperación Texas,

la Red de Democracia en el trabajo (DAWN), Cooperativa Green Worker de Trabajo Operativos, Acción de Mujeres para obtener Economías de Igualdad (salarios), el Green Collar Communities Clinic (GC3), TeamWorks, Cooperativas de Atención Domiciliaria Asociadas, el Centro para la Vida Familiar, y la Fundación de Desarrollo Cooperativo.

<sup>135</sup> Mondragón es un sistema de más de 260 empresas cooperativas localizadas en el País Vasco, España, que emplea

Arizmendi Bakery Lakeshore<sup>136</sup> trabajó en colaboración con los ciudadanos de Richmond para co-crear cooperativas relacionados con la comida saludable, las bicicletas eléctricas así como la agricultura orgánica.

Madison, Wisconsin – en junio de 2012, la ciudad de Madison colaboro con el centro de cooperativas de la Universidad del Wisconsin para realizar una conferencia sobre el tema. La conferencia se centró en iniciativas sobre la mayor integración del papel de los empleados en las empresas tradicionales y ejemplos de cooperativas. La conferencia reunió a emprendedores; miembros de cooperativas o diversos profesionales.<sup>137</sup>

Catalunya -- Aracoop es un programa de colaboración público-privada entre el Gobierno de Catalunya y la Confederación de Cooperativas de Catalunya para promover la creación de empresas de economía social y apoyar su posicionamiento en el mercado mediante apoyo financiero y técnico<sup>138</sup>.

## 5. Otorgar subvenciones para incubar a nuevas cooperativas

Se recomienda que las ciudades trabajen con organizaciones que tengan relaciones con las comunidades en las cuales las iniciativas de cooperativas podrían tener éxito.

Al colaborar con fundaciones o concesión de fondo público para el desarrollo de cooperativas, las ciudades pueden capitalizar el conocimiento y capacidad de las organizaciones expertas para incubar cooperativas, especialmente en las zonas y barrios más marginados.

### Ejemplo:

Nueva York – Durante varios años, el Centro para la vida Familiar (CFL) - una organización sin ánimo de lucro - participó como incubadora de cooperativas para los inmigrantes de Sunset Park, un barrio de Brooklyn.<sup>139</sup> En 2012, el consejo de Nueva York otorgó una beca de 147.000\$ a la organización para formar a otros dos ONGs de los barrios de Nueva York para que se conviertan en nuevas incubadoras de cooperativas.<sup>140</sup>

Barcelona – LabCoop<sup>141</sup> es una cooperativa de segundo grado sin ánimo de lucro que tienen como fin impulsar proyectos de emprendeduría social para ayudar a resolver problemas dentro del entorno donde operan.

---

aproximadamente a 85,000 personas y que genera unos ingresos cercanos a los 20 mil millones de dólares. Zuckerman, Dave, "USW and Mondragon Unveil Union Co-op," Community Wealth (13 Apr. 2012), <http://community-wealth.org/content/usw-and-mondragon-unveil-union-co-op>; Para una análisis crítico de las fortalezas y limitaciones de Mondragón en la economía global contemporánea, ver see Marszalek, Bernard, "The Meaning of Mondragon," Counterpunch (13-15 Jul. 2012), <http://www.counterpunch.org/2012/07/13/the-meaning-of-mondragon/>.<sup>136</sup> La Asociación de Cooperativas Arizmendi es en sí misma una cooperativa formada por siete empresas miembros: seis panaderías de cooperación y desarrollo y apoyo colectivo. Los miembros comparten una misión común; compartir la contabilidad en curso; servicios de apoyo jurídico, educativo y de otra índole; y apoyar el desarrollo de nuevas cooperativas miembros a través de la asociación: <http://www.arizmendi.coop/about>.

<sup>137</sup> "City to Host Madison Cooperative Business Conference," Comunicado de Prensa de la Ciudad de Madison (23 Abril 2012), <http://www.cityofmadison.com/node/6075>.

<sup>138</sup> Por más información véase: <http://www.aracoop.coop>

<sup>139</sup> No todas las cooperativas han sobrevivido, pero varias lo hicieron, incluyendo una cooperativa de cuidado de niños (<http://www.beyondcare.coop>), una cooperativa de cuidado de personas mayores (<http://www.goldensteps.coop>), y una cooperativa de cuidado en el hogar (<http://www.wecandoit.coop>).

<sup>140</sup> El Centro de Justicia Urbana, que ofrece apoyo legal a las cooperativas, también compartió en esta subvención.

<sup>141</sup> Para más información ver [http://www.grupecos.coop/lc/?page\\_id=22](http://www.grupecos.coop/lc/?page_id=22)



## 6. Proporcionar recursos financieros y en especie a las cooperativas

Se recomienda que las ciudades proporcionen subvenciones, préstamos, ayudas en especie para soportar cooperativas, y facilitar o actuar como intermediario para garantizar otras fuentes de financiación para las cooperativas.

Las ciudades pueden apoyar la financiación de las cooperativas de varias maneras, como por ejemplo:

- 1) mediante subvenciones,
- 2) proporcionando préstamos,
- 3) utilizando fondos federales de la Comunidad de Desarrollo XX,
- 4) creando programas de garantía para los préstamos,
- 5) apoyando el desarrollo de fondos de préstamos,<sup>142</sup>
- 6) actuando como intermediario entre las cooperativas y las instituciones financieras, y 7) ofreciendo terrenos propiedad de la ciudad.

### Ejemplos:

Cleveland – Cleveland ayudó a las Cooperativas Evergreen garantizando financiación para su desarrollo. Las cooperativas Evergreen proporcionan bienes y servicios a instituciones tales como hospitales y universidades. Las cooperativas están financiadas en gran mayoría por fundaciones privadas. El departamento de Desarrollo Económico de Cleveland actuó como un intermediario para las instituciones financieras.<sup>143</sup> Asimismo, Cleveland ha jugado un papel importante en la creación del "Green City Growers", un invernadero hidropónico de 3,25 hectáreas que pertenece a las cooperativas Evergreen.

Catalunya – La Xarxa d'Economia Solidària de Catalunya<sup>144</sup> organiza La Fira d'Economia Solidària de Catalunya<sup>145</sup> con el apoyo del Ayuntamiento de Barcelona entre otras entidades. En esta Feria se presentan al ciudadano todos los productos y servicios para cubrir las necesidades cotidianas de las personas que ofrece la Economía Solidaria.

San Francisco – En 2012; la Oficina de Desarrollo Económico de San Francisco proporcionó a la asociación PODER (People Organized to Demand Environmental and Economic Rights) una subvención de \$76.000 para invertir en proyectos de desarrollo cooperativo en los barrios latinos de «Excelsior» y

---

<sup>142</sup> "CDFA Spotlight: Revolving Loan Funds (RLFs)," Council of Development Financing Agencies, <http://www.cdfa.net/cdfa/cdfaweb.nsf/ordredirect.html?open&id=rlffactsheet.html>.

<sup>143</sup> "Chapter 1: Financing the Evergreen Cooperatives," Evergreen Cooperatives Toolkit (2011), <http://evergreencooperatives.com/wp-content/uploads/2011/12/Evergreen-1.040-Financing.pdf> y por más información véase: <http://evergreencooperatives.com>

<sup>144</sup> Véase : <http://www.xes.cat/>

<sup>145</sup> Para más información véase : <http://www.firaesc.org/>

«Misión Sur».<sup>146</sup>

Richmond – Gracias al compromiso de la ciudad en promover las cooperativas, un anónimo hizo una donación de 50.000 dolares para crear el fondo de crédito para las Cooperativas de Richmond. La ciudad creó una asociación independiente para administrar el fondo en colaboración con el departamento de Desarrollo Económico de la ciudad.<sup>147</sup> El objetivo es aumentar el apoyo a la red de cooperativas de Richmond a través de una estructura de financiación basado en un fondo común.<sup>148</sup>

## 7. Proporcionar bienes y servicios de las cooperativas

Se recomienda que las ciudades prioricen cooperativas de trabajadores siempre que la ciudad contrate empresas privadas para la adquisición de bienes y servicios.

Donde existen cooperativas, se recomienda que las ciudades - y las instituciones de la ciudad tales como las escuelas, hospitales públicos o viviendas públicas - fomenten el desarrollo local, dando prioridad a empresas cooperativas locales. Ese compromiso puede ser formalizado en las Políticas o Condiciones Generales de Compra de las ciudades.

### Ejemplos:

Nueva York – Desde 1985, la Cooperativa "Home Care Associates" proporciona servicios de atención domiciliaria para los ciudadanos discapacitados o ancianos, creando trabajos estables en un sector conocido por sus bajos salarios, inestabilidad y poco desarrollo profesional.<sup>149</sup> La cooperativa emplea ahora más de 2000 trabajadores, la mitad "trabajadores propietarios", y tienen contrato de servicios con varias de las agencias de Nueva York. Los trabajadores cobran un 20% más que la media del mercado laboral y están sindicalizados.<sup>150</sup>

Comunidad Valenciana, España – La consellería de Educación, Formación y Empleo anunció en julio de 2012 que las cooperativas tendrían preferencia como así dispone la ley a la hora de concurrir a los concursos de los futuros Centros de Iniciativa Social (CIS)<sup>151</sup>.

## 8. Integrar y sensibilizar a cooperativas en programas de educación pública

Se recomienda que las ciudades integren los temas relacionados con empresas cooperativas en las escuelas secundarias locales, escuelas de formación profesional y otros programas de educación pública.

---

<sup>146</sup> C. Sciammas, Personal Interview, 7 Marzo 2013. Véase también: <http://www.podersf.org>

<sup>147</sup> Véase: Richmond Main Street, <http://www.richmondmainstreet.org>.

<sup>148</sup> Véase: Richmond Worker Cooperative Revolving Loan Fund, <http://www.richmondcooploans.net>

<sup>149</sup> Véase: Cooperative Home Care Associates, <http://www.chcany.org>

<sup>150</sup> For an informative history of the Cooperative Home Care Associates, véase "A Brief History of Cooperative Home Care Associates," American Worker Cooperative (8 Marzo 2011),

<http://www.american.coop/content/brief-history-cooperative-home-care-associates>

<sup>151</sup> "Català anuncia que las cooperativas tendrán preferencia a la hora de concurrir a los concursos de los Centros de Iniciativa Social (CIS)". Generalitat Valenciana. Conselleria d' Educació, Cultura i Esport. (17/07/2012) <http://www.cece.gva.es/agenda.asp?id=595>

Las ventajas de una cooperativa están demostradas para los trabajadores y las comunidades, pero los principios, así como la estructura de cooperativas, sigue siendo poco conocidos en los Estados Unidos. Los trabajadores están más acostumbrados a una estructura de negocio más tradicional y basado en la jerarquía. Así es que las escuelas pueden tener un papel importante en promover y fomentar el desarrollo de cooperativas.

**Ejemplos:**

Catalunya: Aposta, Escuela de cooperativismo, realiza regularmente talleres y sesiones de formación para escuelas, institutos y centros de formación profesional para difundir la iniciativa empresarial y el modelo empresarial cooperativo con un público objetivo de más de 1000 alumnos por año<sup>152</sup>.

NY, Nueva York - La escuela secundaria "Bronx Compass" se ha asociado con las Cooperativas "Green Worker" para llevar una versión de la organización "Co-op Academy" a los estudiantes de secundaria. Los estudiantes de la casa de desarrollo de cooperativas desarrollan y presentan ideas para negocios de cooperativas a la comunidad escolar, que la cooperativa puede elegir incubar.<sup>153</sup>

---

<sup>152</sup> Más información en: <http://www.aposta.coop>

<sup>153</sup> "First Ever Co-op Academy for Kids," Green Worker Cooperatives (4 March 2012), <http://www.greenworker.coop/home/2013/3/4/first-ever-coop-academy-for-kids.html>.

# Licencia



ATTRIBUTION-SHAREALIKE 3.0 UNPORTED (CC BY-SA 3.0)  
= Reconocimiento-CompartirIgual 3.0 España (CC BY-SA 3.0 ES)

ERES LIBRE PARA:

**Compartir** — copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato

**Adaptar** — remezclar, transformar y crear a partir del material para cualquier finalidad, incluso comercial.

BAJO LAS SIGUIENTES CONDICIONES:

Atribución - Si extrae, cita, combina o republica este trabajo, por favor atribuye la fuente de la siguiente manera incluyendo los links: De [Shareable](#) y [SELC's Policies for Shareable Cities](#).

CompartirIgual - Si altera, transforma o crea sobre esta obra, puede distribuir el trabajo resultante sólo bajo la misma o similar licencia que éste.

CON EL CONOCIMIENTO DE:

Renuncia - Alguna de estas condiciones puede no aplicarse si se obtiene el permiso del titular de los derechos de autor.

Dominio Público - Cuando la obra o alguno de sus elementos es de dominio público según la legislación aplicable, el estado no se ve de ninguna manera afectado por la licencia.

Otros derechos - De ninguna manera están cualquiera de los siguientes derechos afectados por la licencia: Su trato justo o los derechos de uso justo, o de otro tipo de derechos de autor aplicables las excepciones y limitaciones; Los derechos morales del autor;

Derechos que otras personas pueden tener ya sea en la propia obra o en cómo se utiliza el trabajo, tales como la publicidad o derechos de privacidad.

Tenga en cuenta - Para cualquier reutilización o distribución, usted debe dejar claro a los demás los términos de la licencia de esta obra. La mejor manera de hacerlo es con un enlace a esta página web.

Esta obra está bajo la licencia Creative Commons ShareAlike bajo la misma licencia 3.0 Unported.

Para ver una copia de esta licencia, visite <http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/> o envíe una carta a Creative Commons, 444 Castro Street, Suite 900, Mountain View, California, 94041, EE.UU.