



Observatorio Local

IDEAS GLOBALES PARA EL GOBIERNO LOCAL

EJEMPLAR PROMOCIONAL



Observatorio Local. Ideas Globales para el Gobierno Local es una publicación especialmente dirigida al mundo local de Observatorio de las Ideas S.L.

COORDINADOR:

Juan Echániz

Arquitecto, ha sido Coordinador General de la Diputación de Barcelona y Gerente Municipal de L'Hospitalet de Llobregat

EQUIPO DE INVESTIGACIÓN:

Josep Antoni Báguena

Jordi Baltà

Lluís Camprubí

Elena Costas

Joan Frigols

Eduard Güell

Benjamín Augusto López

Lluís Medir

Luis Martín

Pol Morillas

Andreu Orte

Esther Pano

Bárbara Pons

Carles Rivera

Jordi Rosell

Paula Salinas

Elisa Stinus Bru de Sala

Mariona Tomàs

Francesc Trillas

Joan-Josep Vallbé

Ferran Vallespinós

EDITA

Observatorio de las Ideas S.L.

CONSEJERO DELEGADO

Daniel Fernández

PRESIDENTE DEL CONSEJO EDITORIAL

Isaías Táboas

CIF B65855868

Diputación 262 2ª 08007
Barcelona Tel. 93 494 97 20

www.observatoriodli.com

ISSN: 2339-9562

D. Legal B.10113-2014



Observatorio Local

IDEAS GLOBALES PARA EL GOBIERNO LOCAL

| EL LIBRO DEL MES |

El triunfo de las ciudades, de **Edward Glaeser**.

| IDEAS DE INTERÉS |

LA REMUNICIPALIZACIÓN EN EUROPA Y ESTADOS UNIDOS DESPUÉS DE LA CRISIS

Reseña de **Jordi Rosell** sobre el seminario «Re-Municipalisation of Municipal Services in Europe and US: A Trend or a Bype?».

ES NECESARIO MEJORAR LA CALIDAD DEL AIRE, PERO LAS CIUDADES DEBEN IMPLEMENTAR (TAMBIÉN) OTRAS MEDIDAS PARA MEJORAR LA SALUD DE SUS HABITANTES

Reseña de **Andreu Orte** sobre «Urban and Transport Planning Related Exposures and Mortality: A Health Impact Assessment for Cities».

CLIENTELISMO EN LOS PEQUEÑOS MUNICIPIOS ESPAÑOLES

Reseña de **Elena Costas** sobre «Inframunicipalismo y clientelismo. Aproximaciones al fenómeno desde sus prácticas asociadas».

PEAJE URBANO CONTRA LA CONGESTIÓN DE TRÁFICO: UNA MEDIDA IMPOPULAR PERO EFECTIVA

Reseña de **Andreu Orte** sobre «The Gothenburg Congestion charge. Effects, Design and Politics».

LA CONTRATACIÓN PÚBLICA VERDE AVANZA

Reseña de **Jordi Rosell** sobre «Green Public Procurement, Missing Concepts and Future trends – A Critical Review».



Estimados lectores,

Edward Glaeser en su libro *El triunfo de las ciudades* nos ofrece una visión de los fenómenos urbanos un poco diferente a la que nos tienen acostumbrados los urbanistas que no es otra cosa sino reivindicar apasionadamente las ciudades densas y compactas utilizando para ello profusión de datos y estudios y una mirada liberal sobre el mercado del suelo y la vivienda. Algunas de sus reflexiones sobre el precio de la vivienda habrían de ser leídas por los responsables de las ciudades españolas, donde este tema se está convirtiendo en un problema para amplias capas de población.

Junto con esta reseña les ofrecemos en formato más corto otras reseñas de artículos académicos relacionados con problemáticas locales.

A pesar de los ríos de tinta que se han vertido sobre el fenómeno de la (mal llamada) remunicipalización de servicios municipales, los datos y evaluaciones de la academia nos ayudan a situar el tema en sus justos términos. Los investigadores reunidos en el Seminario «Re-Municipalisation of Municipal Services in Europe and US: a Trend or a Hype?» nos ayudan a ver las tendencias en la gestión de servicios locales en EEUU y Europa.

El trabajo de **Natalie Mueller** y otros investigadores nos muestra cómo la mejora de la calidad del aire en los entornos Urbanos es importante para la salud de sus ciudadanos. Pero hay otros aspectos que tener cuenta, por los ayuntamientos, como pueden ser la disponibilidad de zonas verdes, el ejercicio físico, etc.

José Manuel Pantín y **José Rama** han investigado la relación entre clientelismo político y tamaño del municipio. A diferencia de la corrupción, que se produciría con más intensidad en municipios grandes, existe una intuición generalizada de que el clientelismo tiende a producirse más en municipios pequeños. Ellos intentan una demostración con datos.

Los peajes urbanos para luchar contra la congestión y la mejora de la calidad del aire están en la agenda local. **Maria Börjesson** e **Ida Kristoffersson** nos explican los resultados de este mecanismo en una ciudad intermedia como es Gotemburgo. Es interesante porque, más allá de la reducción de emisiones y tráfico, también han estudiado los efectos sociales.

Wenjuan Cheng, **Andrea Apollini**, **Alessio D'Amato** y **Qinghua Zhu** han revisado como está avanzando la contratación pública con criterios de sostenibilidad. Los ayuntamientos tienen todavía trabajo pendiente.

Como siempre, confío en que estas ideas que provienen del ámbito académico les interesen y les ayuden a repensar las políticas públicas locales.

Juan Echániz Sans

EL TRIUNFO DE LAS CIUDADES

Edward Glaeser, *El triunfo de las ciudades*, Taurus, 2011 (2018), 496 págs. [Título original: *Triumph of the city*, Penguin Books, 2011, 352 págs.].

Por **Juan Echániz**

En esta obra Edward Glaeser aprovecha toda su trayectoria de investigador sobre temas urbanos para sintetizar sus aportaciones sobre los problemas que tienen las políticas locales en su país, así como para hacer algunas propuestas para la mejora de la calidad de vida urbana y el éxito de las ciudades. Es un libro cargado de referencias y citas a investigaciones (el libro contiene 55 páginas de notas y referencias) sobre los más diferentes aspectos de la economía urbana. En este sentido, es un libro documentado; las diferentes tesis se sustentan siempre en datos o en evaluaciones realizadas, muchas veces por el autor, pero siempre por expertos. La obra tiene la habilidad de hablar de temas complejos de manera clara y amena. Aunque la mayoría de sus comentarios son sobre las ciudades americanas –Boston, Nueva York, el *Rust Belt* (cinturón de óxido) y el *Sun Belt* (las ciudades sureñas en crecimiento), el autor nunca pierde de vista, como referencia, a las europeas (modelo) ni la nueva realidad de las megalópolis asiáticas (Singapur, Hong-Kong o Bangalore).

El libro tiene varias tesis que se resumen en una: las ciudades no son el problema, sino que son la solución a los problemas a los que se enfrenta la humanidad. Él mismo es un «urbanita» confeso. Glaeser considera que la densidad urbana es un factor a potenciar y es muy crítico con las políticas urbanas, fiscales y educativas de su país, ya que considera que han producido el actual modelo de dispersión, movilidad y segregación que sufren las aglomeraciones americanas.

Ciudades e innovación

El autor resigue la historia de diversas ciudades para ver porqué se han convertido en ciudades globales, motores de la economía mundial. La conclusión es que estas ciudades, a pesar de sus crisis cíclicas, consecuencia de los cambios tecnológicos y las maneras de producir, se reinventan gracias a la innovación. La economía mundial depende en realidad de la innovación que se produce en las ciudades y ésta se produce gracias a la interacción entre los emprendedores, entre la gente. Hoy más que nunca la innovación necesita de ambientes urbanos, de proximidad, de interacción entre las personas. Por ello decaen las ciudades que no han sabido adaptarse a esta fase económica y sin embargo triunfan las que crean ambientes educativos, sociales y económicos que la favorecen. En cierto modo, es la tesis de Richard Florida en *Las ciudades creativas*,¹ pero desarrollada con rigor, datos y con una especial sensibilidad para entender que no todo se reduce a poner centros de educación, investigación y de creación artística uno al lado del otro, sino que todas las ciudades deben aprender de aquellas capitales europeas donde existe una oferta de ocio y de calidad de vida alta.

1 *Las ciudades creativas*, Richard Florida, Ediciones Paidós, Barcelona, 2009.

Pobreza y ciudad

A lo largo del libro el autor relativiza el problema de la pobreza urbana. Aunque es consciente de la necesidad de políticas específicas para mejorar las condiciones de la gente sin recursos que acude a la ciudad en busca de oportunidades, cree que en sí misma esta dinámica (el éxodo rural a las ciudades en los países en vías de desarrollo) es positiva para el planeta, ya que la vida en la ciudad es más sostenible y hay más oportunidades para mejorar. Según Glaeser, la pobreza urbana debe compararse con la pobreza rural y no con la riqueza urbana! La gente en general es más feliz en las ciudades que en el campo (sí, aunque pueda parecer mentira, hay encuestas sobre esta cuestión y el autor las cita).

En este sentido, quiere ver oportunidades en las aglomeraciones de las infraviviendas que constituyen una parte importante de las nuevas ciudades africanas (Lagos o Kinshasa, por ejemplo). Éstas, como las de la India (Bombay) están en una situación parecida a la de las ciudades industriales europeas o americanas en el siglo XIX. Como éstas, que abordaron la situación social y urbanística con el establecimiento de servicios de agua potable, sistema de alcantarillado, limpieza o seguridad, las nuevas ciudades han de combatir la dispersión, la falta de servicios y de vivienda digna. De una manera un tanto optimista, no le queda duda de que lo lograrán, ya que, a diferencia de entonces, existe el conocimiento para hacerlo.

El autor cree que hay que ayudar a los pobres, pero es crítico con la ayuda a las ciudades pobres (en este caso se refiere a las ciudades americanas en decadencia como Detroit), porque cree que se han empobrecido a causa de no haber sabido innovar. En el caso de Detroit, que fue víctima de lo poco diversificado de su economía, centrando sus planes de recuperación en la infraestructura y no en la gente.

Las ciudades tienen que cuidar a la gente no a los edificios

A lo largo del libro el autor no se cansa de poner en el centro de la acción urbana al ciudadano. Cree que muchas ciudades han fracasado por poner excesivo énfasis en la construcción de infraestructuras y edificios y descuidar lo importante: las políticas sociales y, sobre todo, la educación de sus habitantes, que considera el factor más importante para el éxito y crecimiento de una ciudad. En este sentido desliza una crítica velada a los proyectos urbanos que son solo «arquitectónicos» y considera que favorecen la corrupción (otra de las barreras para un crecimiento saludable).

Dispersión urbana versus ciudades compactas y densas

El modelo fiscal de subvención a los intereses de los créditos hipotecarios, la mala calidad de la educación escolar en los centros urbanos o la política de infraestructuras (que favorece las autopistas por encima del transporte colectivo) son algunas de las causas del actual modelo de ciudad dispersa americana. El autor, tras varias investigaciones sobre emisiones urbanas comparadas (junto con Matthew Kahn), constata que hoy sabemos que una ciudad densa y compacta es más sostenible, ya que emite menos emisiones y en este sentido es más útil para luchar contra los efectos del cambio climático. Así, a lo largo del libro hay una profusión de datos que compara entre sí las ciudades americanas, pero también de otros países, sobre aspectos relacionados con la movilidad, el consumo, o la renta de diferentes aglomeraciones.

De otra forma considera que la densidad, más allá de sus beneficios para reducir la huella ecológica, favorece la economía de escala y la división del trabajo con lo que aumentan las oportunidades de las ciudades.

Rascacielos, protección del patrimonio y precios de la vivienda

El autor está a favor de las construcciones en altura para los centros urbanos y lo está por varios motivos; principalmente en aquellos casos en que pueden propiciar unos precios de la vivienda más ajustados, de manera que más gente pueda vivir en la ciudad reduciendo la movilidad y otras externalidades que produce la dispersión urbana de baja densidad.

Aunque se declara admirador de Jane Jacobs, disiente en relación a la defensa que esta activista y urbanista hizo de las edificaciones de casas bajas (Greenwich Village en su momento, por ejemplo). Considera que su antipatía hacia los edificios altos es dogmática y que el límite máximo de densidades (500 viviendas por habitantes) que proponía es el límite mínimo para un centro urbano. Las densidades superiores que se conseguirán con más plantas no son obstáculo –al contrario– para la mejora urbana, siempre que haya vida comercial y oferta de servicios de todo tipo.

También está en contra de una excesiva protección arquitectónica o de zonas en que no se pueda edificar (está claro que se refiere a las ciudades americanas). Una excesiva protección no ayuda a la densificación y en concreto, a la realización de edificios altos (veinticinco o más plantas). Es especialmente vehemente con esta cuestión y, aunque entiende la necesidad de protección de determinado patrimonio, su formación de economista prioriza la producción de una cantidad de viviendas que permita abaratar el precio y que más gente viva en las zonas céntricas de la ciudad.

La imposibilidad de crecimiento en vertical y la protección excesiva lo entiende como un problema de disfunción en el mercado de la vivienda urbana. Nos recuerda que las ciudades globales juegan un rol mundial, son atractivas y la gente quiere vivir en ellas. Salvo casos donde la proporción de la vivienda protegida es alta, en estas ciudades las viviendas, ya sean de compra o de alquiler, son muy caras, pues el mercado tiene muchas restricciones. Hay una fuerte demanda pero muy poca oferta, no hay suelo o el que hay tiene muchas limitaciones. En consecuencia, algunas ciudades, como Londres, se convierten en ciudades para ricos, expulsando a las clases medias a la periferia, o en el caso de EEUU al Sun Belt (Houston, Dallas, Atlanta, etc.), donde por menos dinero las familias pueden tener una casa más grande y la vida es más barata (y además el clima benigno reduce los costes de energía...). Pero estas ciudades son menos sostenibles, lo que le lleva a atacar el problema en su origen.

Siguiendo ese razonamiento, considera que en el caso americano las políticas federales han de cambiar para favorecer las ciudades centrales, reducir la dispersión urbana y reequilibrar los precios entre las diferentes zonas.

El autor critica severamente a los ecologistas, que según él se pierden en la visión micro abandonando la visión global de lo que es mejor para el planeta. Aunque la mayoría de las veces actúan con buena voluntad, la protección de determinadas zonas (con la prohibición de construir) deriva la demanda hacia otras que, desde el punto de vista de condiciones climáticas o de accesibilidad, suponen mucha más huella ecológica, más emisiones, etc. Se trata de una parte del libro que deja al desnudo la mentalidad liberal del autor y su afán por una visión global y contrastada. Hay un puñado de propuestas en contra de los principios de la gestión urbana «políticamente correcta», que son sin duda interesantes, por valientes y bien trabajadas, como la crítica al NIMBYismo, «la oposición irracional a cualquier construcción cerca de donde viva uno».

Aunque está de acuerdo en que los habitantes de un barrio o una calle tienen que participar en las decisiones sobre el crecimiento o transformación de su ciudad, también cree que alguien tiene que aportar la visión general de los efectos de las diferentes deci-

siones, así como cree que las ciudades que quieran abaratar el precio de los alquileres deben reducir trámites y normativas y colaborar más con la iniciativa privada, pues de lo contrario los precios seguirán aumentando.

Sostenibilidad, ¿hay algo más verde que el asfalto?

A partir de una anécdota sobre un incendio ocasionado accidentalmente por Henry David Thoreau, el autor de *Walden* (y de una determinada exaltación de la vida rural), el autor nos explica su opinión de cómo las ciudades son mucho mejores para el medioambiente que la vida en el campo. Siguiendo lo ya expresado por David Owen en *Green Metropolis*, considera que cuando la gente insiste en vivir rodeado de praderas se maximizan los daños al medioambiente, se consume mucha más energía y se emiten muchas más emisiones. Todo ello con profusión de datos comparados. Desde una perspectiva comprometida con el medioambiente y de lucha contra el calentamiento global, Glaeser cree que EE UU debe dar ejemplo a China e India para que no repliquen el modelo insostenible de aglomeraciones dispersas y se acerquen a un modelo de más concentración urbana como el existente en ciertas zonas de Europa.

En este apartado da cuenta de sus investigaciones sobre el nivel de emisiones de las diferentes aglomeraciones americanas. La mayoría de las «nuevas» ciudades en el *Sun Belt* gastan más del 75 % de gasolina que en Nueva York, y una familia de San Francisco emite un 60 % menos de emisiones que una Memphis.

¿Cómo prosperan las ciudades?

En este capítulo repasa los diferentes itinerarios de éxito de algunas ciudades, como Tokio, Singapur, Gaborone, Milán, Minneapolis, Boston, Vancouver o Dubái. No hay una fórmula única, ya que las realidades históricas y sociales son muy diversas, pero es más fácil encontrar lugares comunes en los fracasos que en los éxitos. Cada una de estas ciudades ha seguido una estrategia singular. Puestos a encontrar algo en común, el autor cree que la atracción de talento y la búsqueda de oportunidades por los más emprendedores son los aspectos más relevantes, siempre con la educación y el cuidado de la calidad de vida como trasfondo.

Glaeser cree que la especie humana es profundamente social y que las ciudades son capaces de hacer cosas que están por encima de las capacidades de un ser humano aislado, ya que facilitan la colaboración y el conocimiento.

Un canto a la ciudad densa que contiene reflexiones interesantes sobre el mercado de la vivienda, la influencia de las políticas públicas en la forma de los asentamientos urbanos y en definitiva una visión de la ciudad (y los retos ambientales), diferente a la que nos tienen acostumbrados los urbanistas y los geógrafos.

Edward Glaeser, nacido en Nueva York en 1967, es un economista de padres alemanes. Ostenta la Catedra Fred and Eleanor Glimp de Economía en la Universidad de Harvard. Estudió economía en la Universidad de Princeton y se doctoró en la Universidad de Chicago. Ha sido director de Taubman Center for State and Local Government y del Rappaport Institute for Greater Boston. Su carrera ha estado centrada en la economía urbana y las políticas públicas. Ha publicado multitud de artículos, investi-

gaciones y libros sobre aspectos de la economía de las ciudades y en particular sobre los aspectos que determinan su crecimiento, o bien su decadencia. Muchos de sus trabajos están realizados en colaboración con otros investigadores destacados, como **David Cutler** (segregación espacial y desigualdad), Matthew Kahn (comparativa ciudades americana, pobreza y dispersión), Alberto Alesina (distribución urbana de la desigualdad), Denise DiPasquale (capital social), Joe Gyourko (políticas de vivienda y ciudad), etc. Así mismo es colaborador habitual de los periódicos *The Boston Globe* y *The New York Times*.

Juan Echániz Sans, arquitecto y gestor local, ha sido coordinador del Programa de Mejora del Paisaje Urbano de Barcelona, coordinador general de la Diputación de Barcelona y gerente municipal de L'Hospitalet de Llobregat.

LA REMUNICIPALIZACIÓN EN EUROPA Y ESTADOS UNIDOS DESPUÉS DE LA CRISIS

■ **Publicación:** *Re-municipalisation of municipal services in Europe and US: a trend or a hype?*

■ **Autores:**

M. Warner y **A. Aldag**, *Re-Municipalization in The US –A Pragmatic Response to Contracting: Cornell University*, 2019.

H. W. Friederiszick y **S. Reinhold**, *Ideological and Political Motives in Reverse Privatization: Evidence from Solid Waste Collection in Germany*, 2019.

D., Albalate y **G. Bel**, *Is Remunicipalization Pragmatical or Ideologically Driven? Evidence from Politicians and Bureaucrats*, 2019.

R. Gradus, **M. Schoute** y **T. Budding**, *Remunicipalisation and Cooperation in The Netherlands: an Empirical Investigation*, 2019.

■ **Síntesis:** **Jordi Rosell**, investigador postdoctoral en el IESE Business School.

SÍNTESIS DE LA IDEA

Resumen: En un encuentro celebrado en Ámsterdam con una representación de investigadores en remunicipalización de servicios públicos locales, se han discutido nuevas aportaciones. Se han presentado ponencias tanto teóricas como empíricas, de las cuáles sólo describimos las que sus resultados nos parecen más robustos. Los países estudiados son Estados Unidos, Alemania, España y Holanda. Aunque estas presentaciones no han sido publicadas de momento, actualmente están en proceso de evaluación y acabarán siendo publicadas por su calidad y por la alta competencia en el tema de sus autores.

La tendencia internacional en remunicipalización ha pasado de largo en **Estados Unidos**. Cada cinco años una gran encuesta sobre el estado de la cuestión nos da una radiografía bastante fidedigna del mercado de servicios locales en este país. Según datos de 2017, el 14,3 % de los municipios han remunicipalizado algún servicio en los últimos cinco años, mientras que en el año 2012, para los anteriores cinco, este porcentaje fue del 18 %. Hay dos grandes razones para remunicipalizar servicios locales, según los gestores locales preguntados. El principal motivo es que la calidad del servicio prestado externamente no es satisfactoria. El segundo gran motivo es que los ahorros de costes de una gestión externa no son suficientes. Esto es así para el año 2017 en los municipios estadounidenses, y lo ha sido también así en los últimos doce años.

Los municipios de mayor tamaño y los que acaban prestando una cartera de servicios más grande tienen más probabilidad de acabar remunicipalizando algún servicio. En este tema es especialmente importante el papel de los gerentes municipales. La existencia de un gerente municipal da un 60 % más de probabilidad de remunicipalizar un servicio. También haber estudiado la posibilidad de privatizar algún servicio municipal ayuda a remunicipalizar un servicio en ese municipio. Los motivos son muy claros: aportan experiencia y alta capacidad de gestión y tienen más facilidad para moverse de un escenario de gestión a otro. Respecto al papel que juega la ideología (entre demócratas y republicanos), las evaluaciones nos dicen que no es determinante. Y esto se conecta con los motivos para remunicipalizar: buscar una mejor calidad y menor coste del servicio. Al fin y al cabo, se desprende mucho pragmatismo entre los gestores municipales en Estados Unidos.

Para el caso de **Alemania**, Friederiszick y Reinhold estudian qué ha pasado entre 2003 y 2015 en el mercado de recogida de residuos municipales. La proporción de la gestión pública ha pasado del 35 % al 45 %. Los autores presentan unos estudios preliminares, pero muy interesantes.

Cuando se analizan los municipios que han cambiado de la gestión externa a una directa municipal, se encuentra una situación diferente entre las dos Alemania (occidental y oriental). El número de proveedores locales para el servicio es mucho mayor y diversificado en la antigua Alemania occidental, especialmente en las zonas más ricas del sur, en comparación con la Alemania oriental, en la que el número de proveedores locales es muy bajo o hay mucha concentración. En la oriental, en los noventa, hubo un gran proceso de externalización de este servicio, que pasó a manos de grandes empresas. Ahora, si se mira por territorios, se demuestra que en la antigua Alemania oriental el proceso de remunicipalización es mucho más importante que en la Alemania occidental. Así, disponer de un mayor número de empresas locales, en cierto modo, evita la remunicipalización, mientras que al no disponer de varias empresas los municipios tienen más probabilidad de acabar remunicipalizando el servicio.

Para el caso de **España**, Albalate y Bel analizan los factores que afectan a las preferencias en la forma de prestación de servicios públicos municipales. El trabajo se basa en encuestas a políticos y técnicos sobre la mejor forma de prestación de determinados servicios municipales. El primer resultado interesante es que los políticos tienen una mayor preferencia de la prestación con medios públicos que los técnicos. También, que tienen una menor preferencia que los técnicos para reformar la organización de la prestación del servicio. Cuando se pregunta el grado de satisfacción con la forma de prestación del servicio, los políticos están más satisfechos que los técnicos y, además, los políticos de izquierda lo están más que los de derechas; y se observa cómo los técnicos son más favorables a las reformas, tanto hacia la externalización como hacia la remunicipalización. Por otro lado, si hay cierta presión hacia la remunicipalización, ésta vendrá más de los técnicos que de los políticos.

Por último, el caso de **Holanda**. En una muestra limitada de municipios holandeses, entre el 2010 y 2018, en cuatro de cada diez servicios municipales analizados, hubo cambios (Gradus, Schoute y Budding). En los que hubo cambios, un 55 % fueron hacia la externalización, mientras que el 45 % se dirigieron hacia la remunicipalización. Los municipios con una deuda per cápita municipal mayor y menores ingresos per cápita, son menos proclives a la remunicipalización.

A modo de conclusión, los puntos más importantes son:

- Sigue manteniéndose el equilibrio entre externalizar y reinternalizar, aunque la remunicipalización haya tenido mucha más notoriedad en algunos casos.
- El pragmatismo a favor de un buen servicio público de calidad y a costes razonables sigue siendo importante para decidir el modo de prestación de un servicio.
- Disponer de una buena capacitación del personal implicado permite decidir una u otra forma de prestación sin apriorismos.
- Un escaso mercado de empresas prestadoras de servicios incrementa la probabilidad de acabar remunicipalizando el servicio.
- Se detectan diferencias de preferencias por la forma de prestación entre cargos electos y personal de la Administración, que habrá que seguir con más detalle.

ES NECESARIO MEJORAR LA CALIDAD DEL AIRE, PERO LAS CIUDADES DEBEN IMPLEMENTAR (TAMBIÉN) OTRAS MEDIDAS PARA MEJORAR LA SALUD DE SUS HABITANTES

- **Publicación:** «Urban and Transport Planning Related Exposures and Mortality: a Health Impact Assessment for Cities», *Environmental health perspectives*, 125(1), 89-96, 2016. Disponible en: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC5226698/>
- **Autores:** Natalie Mueller, David Rojas-Rueda, Xavier Basagaña, Marta Cirach, Tom Cole-Hunter, Payam Dadvand, David Donaire-Gonzalez, Maria Foraster, Mireia Gascon, David Martinez, Cathryn Tonne, Margarita Triguero-Mas, Antonia valentin y Mark Nieuwenhuijsen son investigadores de diferentes centros como ISGlobal, CREAL de Barcelona, CIBERESP de Madrid o Swiss Tropical and Public Health Institute de Basilea.
- **Síntesis:** Andreu Orte, técnico superior de Políticas Públicas en la Diputación de Barcelona y doctor en Ciencias Políticas y Sociales.

SÍNTESIS DE LA IDEA

Resumen: Esta investigación analiza diferentes factores que inciden en la salud de los habitantes en un entorno urbano como es Barcelona. Lo novedoso es que más allá de la polución del aire, tema muy estudiado, los autores analizan también otros factores menos conocidos. Del análisis conjunto deducen una serie de impactos y oportunidades de mejora.

Entornos urbanos y factores ambientales para la salud

En 2050, cerca de un 70 % de la población mundial vivirá en entornos urbanos y, una parte importante de ellos, en grandes metrópolis.

Los beneficios de la alta densidad de la población han sido ampliamente estudiados en ámbitos de decisión como por ejemplo la movilidad, la promoción económica, los mercados de trabajo, la interacción social y el urbanismo. La cara B de la vida en zonas urbanas es la exposición a agentes perniciosos para la salud, siendo el componente ambiental, principalmente la calidad del aire (exposición a partículas contaminantes) las que han recibido un interés más generalizado por parte de la academia y los gobiernos de las ciudades, siendo el tráfico el principal el agente causante de dicha contaminación. Así, el rango de aportación del tráfico privado a las concentraciones de NOx en zonas urbanas oscila entre el 48 y el 67 % en función de varios estudios, mientras que en el caso de partículas PM, aun siendo muy significativo, existe una mayor dispersión en función del estudio.

Los autores analizan la exposición a la polución, pero añaden otros determinantes que causan problemas de salud en las ciudades:

En primer lugar, **el ruido**, destacado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) como el segundo factor ambiental más importante, justo por detrás de la contaminación atmosférica. El ruido no debería exceder niveles superiores a 55 decibelios, siendo de nuevo el tráfico la mayor causa de exposición a altos niveles por parte de la ciudadanía. Los efectos del ruido en la salud

están ampliamente descritos por la literatura, destacando efectos en cardiopatías isquémicas, deterioro cognitivo en niños, trastornos del sueño y molestias derivadas.

En segundo lugar, los riesgos vinculados a una **insuficiente actividad física**. La OMS recomienda que las personas adultas debieran hacer un mínimo de 150 minutos a la semana de actividad moderada o bien 75 minutos de actividad de intensidad vigorosa.

En tercer lugar, **el calor**, un factor ambiental que no ha sido tan analizado todavía como los anteriores. Se conoce que una reducción del tráfico y un espacio público impermeable permiten refrescar las temperaturas en verano hasta en 4 grados.

Por último, **los espacios verdes** que, según la OMS, deberían ser de acceso universal a menor de 300 metros de casa en un tamaño no inferior a media hectárea. Las personas que tienen zonas verdes cerca de casa tienden a ponerse menos enfermas y a realizar más actividad física.

El modelo HIA y su aplicación al caso de Barcelona

Los autores han elaborado un estudio que aborda la exposición a factores que inciden en la mortalidad a partir de un análisis HIA (Health Impact Assessment), en el cual se incorporan las cinco dimensiones previamente presentadas. Se analizaron las 1061 secciones censales de Barcelona, con datos de 2012, para estimar la exposición a riesgos derivados de los factores ambientales de toda la población residente mayor de veinte años. Cada sección censal disponía de un cálculo de los riesgos asociados a cada uno de los componentes a través de diversas fuentes de información secundarias. Como resultado de esa aproximación, el modelo calculaba el incremento del riesgo de muerte derivado de una sobreexposición a cada uno de los riesgos.

Las fuentes de información y el cálculo de la exposición a factores ambientales fueron las siguientes:

- **Actividad física.** Se tomó como referencia una encuesta representativa de la población objetivo de estudio sobre hábitos de actividad física y se calcularon los riesgos de salud asociados a las personas que no asumían los niveles mínimos recomendados por la OMS. A modo de síntesis, el 70 % de los mayores de veinte años en Barcelona no cumplen con las recomendaciones.
- **Polución del aire.** Los niveles mínimos recomendables de exposición a PM2.5 son de 10 micras por metro cúbico, mientras que el promedio en la ciudad de Barcelona es de 16,6 micras, siendo las secciones censales más cercanas a zonas verdes más extensas las que presentan niveles inferiores a 15 y las cercanas a los grandes ejes de movilidad privada las que tienen niveles extremos superiores a 20 micras.
- **Ruido.** En el caso del ruido, considerado como límite de tolerancia ha sido fijado en los 55 decibelios. Para no sobreestimar sus efectos, la investigación consideró sólo el porcentaje de personas que han manifestado tener problemas o molestias producidas por el ruido. En todo caso, la exposición a niveles de ruido superiores a 55 decibelios son absolutamente generalizados en el caso de Barcelona. Únicamente un 11 % de la población no está expuesta en su domicilio a este factor ambiental y un 27 % lo está por encima de 70 decibelios.
- **Calor.** Considerando los registros de temperaturas, los autores consideraron que los barceloneses están expuestos a temperaturas promedio superiores a 21,8°C un mínimo de 101 días al año. Posteriormente se realizaron ajustes para estimar si el diseño urbano contribuye a refrescar en 4°C (en cuyo caso la sección censal disminuye su exposición a calor extremo) o bien no lo hace. Las secciones censales con mayores riesgos de exposición al calor son los situados en

el frente marítimo entre la Vila Olímpica y la Zona Franca, así como las secciones censales situadas en Ciutat Vella y otras.

- Espacios verdes. Los autores emplearon *software* de análisis geográfico para estimar la superficie de acceso a zona verde a menos de 300 metros y se realizaron una serie de ajustes para predecir el porcentaje de personas que están fuera de estas recomendaciones. Concretamente, el estudio estima que un 31 % de residentes no tienen acceso a media hectárea de zona verde a menos de 300 metros, siendo las secciones censales de las zonas centrales de la ciudad las que presentan niveles más bajos.

Resultados del estudio y recomendaciones

Las premisas de cálculo previas muestran altas exposiciones a varios factores decisivos para la salud de la población. La aplicación del modelo de impacto en la salud (HIA) permite transformar el diagnóstico en una estimación de muertes producidas por la exposición a los riesgos en la salud, pero también permiten identificar el beneficio social (cuantificado económicamente) de subsanar esa sobreexposición a los factores de riesgo y el incremento en la esperanza de vida (medida en días).

La principal conclusión del trabajo es que en Barcelona se producen cerca de 8 muertes diarias como causa de sobreexposición a factores de riesgo (2904 muertes anuales). De todas ellas, 1154 se producen por una actividad física insuficiente, 659 por condiciones atmosféricas, 599 por los ruidos, 376 por el calor y 116 por un acceso bajo a zonas verdes.

Si los valores se acercaran a las recomendaciones de cada uno de los factores de exposición al riesgo se incrementaría en prácticamente un año la esperanza de vida, siendo la actividad física el factor que explicaría 204 días del incremento y, a mayor distancia, la polución del aire y el ruido.

Los beneficios sociales de cumplir con las recomendaciones internacionales ahorrarían 9000 millones de euros anuales.

Las principales recomendaciones de los autores se centran en tomar medidas que permitan actuar a la vez en varios determinantes a la vez. La reducción del tráfico motorizado a través de la promoción de transporte público y movilidad activa (bicicletas, caminar) emergen como las medidas estrella, sin olvidar la necesidad de incrementar las zonas verdes, elemento que correlaciona con la calidad del aire y la facilidad de realizar mayor actividad física.

CLIENTELISMO EN LOS PEQUEÑOS MUNICIPIOS ESPAÑOLES

- **Publicación:** «Inframunicipalismo y clientelismo. Aproximaciones al fenómeno desde sus prácticas asociadas», *Opinião pública, revista do CESOP*, vol. 24, n.º3, 2018. Disponible en: https://www.researchgate.net/publication/329629225_Inframunicipalismo_y_clientelismo_Aproximaciones_al_fenomeno_desde_sus_practicassociadas_Pantin_y_Rama
- **Autores:** José Manuel Pantín (Universidad de Santiago de Compostela) y José Rama (Universidad Autónoma de Madrid).
- **Síntesis:** Elena Costas Pérez, doctora en Economía, editora de *Politikon* y cofundadora de KSNET.

SÍNTESIS DE LA IDEA

Resumen: Los autores intentan esclarecer la relación existente entre el clientelismo y el tamaño del municipio, llegando a la conclusión que el tamaño de las circunscripciones electorales locales sí que importa en el desarrollo de prácticas clientelares.

El clientelismo es una práctica política por la que los políticos consiguen votos a cambio de favores personales. Se trata, por tanto, de una estrategia electoral que, si bien es difícil de identificar, puede tener un importante impacto en las elecciones, a la par que afecta a la prestación de los bienes públicos para el conjunto de la sociedad. El clientelismo tiene una clara relación con el tamaño de la circunscripción electoral. Las redes de favores clientelares encuentran en comunidades pequeñas un entorno ideal para aflorar. Ahí los regidores y regidos se conocen, y pueden relacionarse más fácilmente. Esta hipótesis tiene un especial interés en España, donde uno de cada cinco ciudadanos reside en un municipio de menos de 10 000 habitantes. Y ésta es precisamente la pregunta realizada por Pantín y Rama: ¿qué relación existe entre el tamaño del gobierno local y la percepción de clientelismo político en España?

Las hipótesis de las que parten se basan en el hecho de que, a pesar de que la corrupción no es tan habitual en pequeños municipios, al tener un bajo presupuesto para gastos corrientes y de personal, el clientelismo puede estar más presente, pues los regidores rurales tienen un contacto más cercano con sus potenciales votantes. Para ello, y con datos de encuestas del Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS) para Galicia, construyen tres variables distintas que pretenden aproximarse a diferentes dimensiones del clientelismo.

En primer lugar, se mide la percepción de si los afiliados y miembros de los partidos tienen beneficios especiales por parte de la Administración (lo que se conoce en la literatura como *patronazgo* o *patronage*). En segundo lugar, el hecho de que un político le haya pedido el voto a un elector de forma personal (conocido como *díada clientelar*). Por último, los autores consideran el conocimiento de casos donde el acceso a puestos de trabajo en el sector público fuese a través de influencias políticas, lo que demostraría la existencia de una de las redes clientelares más habituales, el «enchufismo».

El objetivo de este estudio es el de verificar dos hipótesis. Siguiendo la lógica planteada, los autores esperan encontrar mayores prácticas clientelares en aquellos municipios de menor tamaño de la comunidad gallega, cuyos resultados serían extrapolables al resto de España. La segunda hi-

pótesis es que, en estos entornos rurales, el clientelismo se presenta principalmente entre aquellas personas más vulnerables o con un puesto laboral más dependiente de las decisiones de terceros. Es decir, si bien el tamaño del municipio afecta a las prácticas clientelares, los autores consideran que éstas no llegan a todos los extractos de la sociedad por igual.

A través de distintos modelos de regresión logística, y utilizando como variables explicativas el tamaño del municipio, así como distintos controles políticos, sociales y demográficos de los individuos encuestados, los autores comprueban la validez de sus hipótesis. Los resultados parecen confirmar su teoría. El tamaño de las circunscripciones electorales locales importa en el desarrollo de prácticas clientelares. El menor número de habitantes de una región facilita el contacto directo de los ciudadanos con los políticos, así como el potencial intercambio de favores. Por ejemplo, en los municipios de menos de 2000 habitantes hay una mayor percepción de que la Administración Pública trata de forma especial a los ciudadanos que son miembros de un partido político, es decir, hay más «patronazgo». Por otro lado, los datos muestran que aquellos que están desempleados tienen una mayor propensión a considerar que existe cierto «patronazgo». Lo mismo ocurre para las otras dos variables consideradas. El minifundismo institucional se relaciona con un aumento de las prácticas percibidas como clientelares, ya que en los municipios más pequeños conviven regidores y regidos, y, por otro lado, este clientelismo político en los entornos rurales está especialmente fortalecido entre individuos vulnerables y dependientes.

Pantín y Rama presentan en este estudio una aproximación interesante al estudio de las prácticas clientelares en España. Si bien al tratarse de variables relacionadas con la corrupción, sólo pueden trabajar con percepciones y opiniones de los encuestados, encuentran evidencias de que el tamaño de los municipios afecta a la calidad de su gobierno local. Por lo tanto, los problemas asociados al inframunicipalismo irían más allá de su relación con la calidad de los servicios públicos o el aprovechamiento de economías de escala.

PEAJE URBANO CONTRA LA CONGESTIÓN DE TRÁFICO: UNA MEDIDA IMPOPULAR, PERO EFECTIVA

- **Publicación:** «The Gothenburg Congestion Charge. Effects, Design and Politics», *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 75, 134-146 (2015). Disponible en: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856415000531>
- **Autoras:** **Maria Börjesson** e **Ida Kristoffersson**, miembros de The Royal Institute of Technology (KTH) de Suecia.
- **Síntesis:** **Andreu Orte** técnico superior de Políticas Públicas en la Diputación de Barcelona y doctor en Ciencias Políticas y Sociales.

SÍNTESIS DE LA IDEA

Resumen: En las últimas dos décadas varias ciudades, especialmente en Europa, han introducido medidas para luchar contra los efectos de la congestión y la contaminación producida por vehículos privados. El artículo explica los resultados del peaje establecido en la ciudad sueca de Gotemburgo.

Las medidas que han introducido peajes de congestión para circular en el centro de ciudades han recibido atención mediática y académica. El peaje urbano empezó a introducirse en Singapur, aunque hubo otras experiencias previas al final del siglo xx en Noruega. Sin embargo, el caso de Londres, donde se introdujo en 2003, resultó paradigmático y abrió la puerta a que otras urbes europeas adoptaran los principios del peaje de congestión, siendo Estocolmo y Milán las más reconocidas.

Los peajes de congestión actuales, también conocidos como peajes urbanos, se basan en el uso de una tecnología de identificación de matrículas de vehículos que permite el cobro de un peaje dentro de un o unos perímetros. En función del diseño del sistema, pueden delimitarse precios distintos según sea la proximidad a un área central que será más cara. Estos peajes también prevén diferencias de tarifa según horario y día de la semana.

El objetivo de los peajes de congestión es reducir el uso de vehículo privado en itinerarios dentro de un área delimitada, así como los accesos desde fuera, como instrumento para reducir la contaminación y los efectos de la congestión y de pérdida de tiempo. En su diseño, suelen tener alta impopularidad, y por ese motivo buscan su espacio en la opinión pública ligando su éxito a la capacidad de financiar oferta de transporte urbano interno a la ciudad y también en un ámbito metropolitano. Todo ello obliga a menudo a generar alianzas entre gobiernos (local, regional, estatal) de diferente color político e incide en estrategias de planificación territorial metropolitana y política de vivienda.

En el lado contrario de la balanza, la literatura académica ha identificado que, si bien los resultados financieros de los peajes de congestión son satisfactorios, puede existir un dilema en cuanto a los efectos sociales. El motivo es que, en muchas ciudades, las personas más dependientes del vehículo privado suelen tener ingresos más bajos, teniendo también menor capacidad de movilidad geográfica hacia zonas con mejor oferta de transporte público.

Tras los casos de Londres, Milán, Singapur y Estocolmo, el caso de Gotemburgo, en el suroeste de Suecia, donde aparecieron los peajes en 2013, ha recibido menor interés en la academia. Sin embargo, es interesante por varios aspectos. En 2015, Börjesson y Kristoffersson publicaron una

evaluación del impacto del peaje de congestión de Gotemburgo que contempla varias dimensiones: volumen de tráfico, tiempos de viaje y costes e ingresos, complementadas con un análisis del diseño del sistema y la importancia de la dimensión sociopolítica para entender el contexto en el que se implementó.

Igualmente, en 2018, Jens West y Maria Börjesson realizaron un análisis coste-beneficio y un efecto de la distribución del sistema según clases sociales para la experiencia de Gotemburgo, por lo que podemos decir que ya está bastante evaluada.

Gotemburgo, contexto político, movilidad y diseño del sistema

Los casos de Londres y, especialmente, Estocolmo, inspiraron al gobierno de Gotemburgo a seguir sus pasos y aplicar un sistema de peaje urbano. Sin embargo, las diferencias con Estocolmo son notorias. En primer lugar, se trata de una ciudad de población significativamente inferior a la capital sueca, alrededor del medio millón de habitantes. Sin embargo, la población se distribuye de manera menos homogénea y compacta, provocando una mayor dependencia del vehículo privado y congestión en los principales nudos y conexiones de infraestructuras de transporte.

Las autoras identifican tres elementos clave para comprender que el caso de Gotemburgo perdure en el tiempo pese a unas condiciones previas tan diferentes: la existencia de un acuerdo político de instituciones locales y regionales con el gobierno estatal para invertir en transporte público a cambio de introducir el peaje de congestión; la valentía política a pesar de la impopularidad de la medida el 57 % votó en contra en una consulta no vinculante un año después de la puesta en vigor, la mayoría residentes fuera del perímetro, y, por último, la sostenibilidad financiera de la medida (los ingresos tras el primer año fueron cerca de ocho veces superiores a los costes financieros).

El principal reto en el diseño del modelo fue delimitar el perímetro de incidencia del peaje, identificar posibles calles que recibirían presión para poder cruzar la ciudad sin necesidad de pago, así como la necesidad de marcar los valores y horarios del peaje. En su puesta en marcha, los recargos oscilaron al cambio monetario entre 0,80 y 1,80 euros según la hora del día. Las noches, los fines de semana y los períodos de vacaciones quedaban exentos de peaje de congestión.

Los efectos en el tráfico

En Gotemburgo la introducción del peaje comportó un descenso de un 12 % del tráfico, estabilizándose a los ocho meses. En Estocolmo, la estabilización en los niveles de tráfico se produjo a partir del primer mes. Los efectos fuera de las horas de funcionamiento del peaje fueron prácticamente nulos.

La reducción, considerando los 38 puntos de control que se tomaron como referencia, tuvo niveles de descenso significativo. Sólo existieron dos puntos de control en los que el tráfico se vio incrementado, lo cual muestra efectos colaterales en los itinerarios de los conductores.

La evaluación analiza también dos efectos específicos: la incidencia en el volumen de tráfico del centro de la ciudad y de las carreteras que la atraviesan. En el primer caso, la reducción del tráfico fue del 9 % en las horas en las cuales estaba en funcionamiento el peaje, mientras que fuera de esas horas, el efecto era del 6 %. La existencia de otras medidas que se tomaron en paralelo da como resultado una reducción neta del 3-5 %.

En el caso de las carreteras que cruzan la ciudad, el trabajo demuestra que el tráfico creció ligeramente por encima de las predicciones del modelo previo a la puesta en marcha, lo cual puso de manifiesto la necesidad y urgencia de las inversiones destinadas a las personas que residen más lejos del centro de la ciudad.

Efectos en el tiempo de los desplazamientos

La congestión tiene efectos medioambientales, pero también es perjudicial debido a la pérdida social de tiempo asociada a este fenómeno. Esta problemática era superior en hora punta, por las mañanas. Como resultado del peaje de congestión los tiempos de transporte al trabajo disminuyeron, teniendo especial impacto en los trayectos interiores al perímetro y siendo prácticamente nulo en el caso de trayectos alrededor del cordón que marca el perímetro, así como en vías de alta capacidad que sirven para cruzar la ciudad. Los resultados ponen de manifiesto, una vez más, que se trata de una medida especialmente útil para los residentes dentro de la zona.

Efectos en el transporte público

Gotemburgo planteó un cuestionario antes y después de la entrada en vigor del peaje de congestión, en el cual participaron 3000 personas aleatoriamente. El objetivo era verificar si el peaje modificaba patrones de uso del transporte público.

Las principales conclusiones fueron un incremento del 24 % en el uso de transporte público por motivos de trabajo y un descenso del 9 % en el uso del vehículo privado, si bien la movilidad se redujo en todos los medios en el resto de motivos excepto el trabajo. Los resultados son compatibles con las mejoras del sistema ferroviario y de autobuses, pero también apuntan a una búsqueda de nuevos destinos en desplazamientos destinados a ocio personal o familiar fuera de la zona de incidencia del peaje de congestión.

Beneficios sociales y efectos en la composición social

Un trabajo posterior, publicado en la revista *Transportation* por parte de West y Börjesson en 2018, analiza el peaje de congestión desde el punto de vista coste-beneficio y los efectos en la distribución de renta.

La principal conclusión es que, transformando los beneficios sociales a unidades monetarias, el peaje de congestión genera un beneficio neto de 20 millones de euros al año, un valor similar al caso de Milán pero claramente inferior a los dos casos de mayor éxito en Europa: Londres y Estocolmo. Los autores apuntan a la escasa reducción en tiempos de viaje como el principal motivo de estas diferencias.

Sin embargo, la conclusión más relevante para posibles casos de aplicación futura es que el caso de Gotemburgo muestra unos efectos regresivos. Es decir, el peaje beneficia más a rentas medias y altas y perjudica rentas medias-bajas y bajas, más dependientes del vehículo privado y con menor capacidad de derivar el coste del peaje a las empresas. A raíz de esta especificidad, en 2018 entró en vigor una normativa para tasar a los usuarios de vehículos propiedad de las empresas.

LA CONTRATACIÓN PÚBLICA VERDE AVANZA

- **Publicación:** «Green Public Procurement, Missing Concepts and Future Trends –A Critical Review», *Journal of Cleaner Production*, 176, pp. 770-784, 2018. Disponible en: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0959652617329578>
- **Autores:** Wenjuan Cheng, Andrea Apollini y Alessio D'Amato son profesores en la Universidad de Roma, Tor Vergata, mientras que Qinghua Zhu es profesora en la Shanghai Jiao Tong University.
- **Síntesis:** Jordi Rosell, investigador postdoctoral en el IESE Business School.

SÍNTESIS DE LA IDEA

Resumen: ¿Qué sabemos de la contratación pública verde o la compra verde? Este artículo analiza toda la literatura académica de las últimas décadas sobre este tema. Cada vez más, en los procesos de contratación pública, aparecen aspectos relacionados con el medioambiente. El artículo ofrece una panorámica al lector del estado de la cuestión, con especial relevancia para el sector público local.

El «Green Public Procurement» (término en inglés) se define como un proceso mediante el cual las autoridades públicas adquieren bienes, servicios u obras públicas con un impacto ambiental reducido a lo largo de su ciclo de vida en comparación con otros que tienen más impacto ambiental. Se trata de un campo que está teniendo, literalmente, un crecimiento exponencial desde el año 2000 en investigaciones científicas. Se encuentran tanto estudios conceptuales como empíricos, tratándose estos últimos de casos de zonas geográficas muy determinadas. Los resultados más importantes se explican a continuación.

A nivel mundial, la Unión Europea es la locomotora de la compra verde. Sin embargo, el legislador europeo no le da un carácter obligatorio. En la última directiva de contratación de 2014 se ha confirmado la importancia de tener en cuenta el medioambiente en la contratación pública, pues así se recomienda, pero en ningún caso con un carácter obligatorio. De esta manera se abre un amplio abanico de casuísticas en que los estados miembros elaboran estrategias de implementación de la contratación verde a través de planes nacionales. La mayoría de estos planes recomiendan la compra verde, pero en casi ningún caso llegan a obligar, tan sólo en sectores muy concretos.

Entonces, ¿cuáles son los motivos que dan más probabilidad para que una contratación pública tenga en cuenta el medioambiente?

Los determinantes para este tipo de contrataciones son más micro que macro; la importancia se encuentra más en la unidad de contratación que en factores más generales, como el tipo de sector, el país o el paso del tiempo. Se ha constatado que, cuando el personal de contratación tiene información y conocimiento sobre métodos y beneficios de la contratación pública verde, éste acaba adoptando esta práctica. También el apoyo técnico para su implementación, el aprendizaje del personal y su educación hacen crecer la implementación de contratación con criterios medioambientales. Y si hay objetivos organizacionales y de estructura, así como compromiso político, la contratación verde es más común.

Los resultados para los ayuntamientos en esta revisión de la literatura parecen ser algo desfavorables, mientras que en gobiernos nacionales y regionales su implementación es mucho mayor. El factor que más influye es la concienciación de los responsables. Sin embargo, los problemas men-

cionados anteriormente, como la falta de conocimiento, aprendizaje y capacitación del personal, así como la escasez de objetivos organizacionales, se constituyen en barreras. Ahora bien, si estos aspectos son superados, los ayuntamientos se acaban convirtiendo en las locomotoras de la compra verde.

En cualquier caso, compra verde suele ser más cara que la compra estándar, así que hay evidencia empírica que demuestra que las restricciones presupuestarias en las administraciones son uno de los problemas para implementar este tipo de contratación.

¿Cómo se puede introducir la compra verde en las contrataciones? La forma más común es con los requerimientos técnicos en los pliegos, ya sea con cumplimiento obligatorio u opcional. La vía opcional demuestra que no tiene ningún impacto, mientras que utilizarlo como requisito sí que tiene un impacto ambiental positivo. Incluir en los criterios de valoración el medioambiente es otra de las opciones. En líneas generales, en las contrataciones el criterio más utilizado es el precio, seguido de la calidad y, en tercera posición, los criterios ambientales, con un peso entre el 5 y el 20 % del total de la puntuación. Parece ser que de esta forma no se daña la competencia, siempre que la forma de otorgar la puntuación sea lo suficientemente clara de antemano. Entre utilizar los requisitos o bien criterios ambientales en la puntuación, el segundo es lo preferido. Sin embargo, si se utiliza la vía de la oferta con el precio más bajo, siempre es mejor incluir requisitos ambientales en el pliego que no incluirlos.

La última pregunta que queda por contestar es si la compra verde es la forma más eficiente de reducir el impacto ambiental. Sorprendentemente, la poca literatura que ha investigado este aspecto encuentra que la compra verde no es la mejor forma de conseguir objetivos ambientales a un menor coste. No ayuda a conseguir avances tecnológicos para reducir el impacto ambiental, en contraposición a los impuestos ambientales o permisos de emisión, que sí lo consiguen. Sin embargo, esto no significa necesariamente que la contratación verde deba ser relegada como un instrumento de política ambiental, ya que tiene, sin ninguna duda, un impacto positivo en el medioambiente.