



Observatorio Local

IDEAS GLOBALES PARA EL GOBIERNO LOCAL



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

COORDINADOR:

Juan Echaniz

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

EQUIPO DE COLABORADORES:

Josep Antoni Baguena

Benjamín Augusto López

Lluís Medir

Andreu Orte

Miquel Ortega

Esther Pano

Carles Rivera

Jordi Rosell

Ferran Vallespinós

EDITA

Observatorio de las Ideas S.L.

CONSEJERO DELEGADO

Daniel Fernández

PRESIDENTE DEL CONSEJO EDITORIAL

Isaías Táboas

CIF B65855868

Diagonal 519-521 2º 08029

Barcelona Tel. 93 494 97 20

www.observatoriodli.com

ISSN: 2339-9562

D. Legal B.10113-2014



EL PORQUÉ DE ESTA PUBLICACIÓN

En la actualidad, el líder político, especialmente el que se encuentra al frente de una ciudad, sabe que el futuro no es objeto de adivinación y que no puede planificarse de forma tranquila, sino que es algo fundamentalmente incierto que, no obstante, debe saber anticipar.

Para eso, debe saber escoger y jerarquizar entre una cada vez mayor abundancia de ideas y datos que produce la globalización y el aumento del conocimiento. Y también sabe que para conseguir el éxito es necesario un criterio solvente. Pero para escoger, priorizar y formarse un criterio solvente se necesita tiempo y conocimiento. Tiempo para estar al día. Tiempo para leer. No todo lo que se produce, pero sí aquello que es esencial, lo cual requiere un proceso de selección.

Para ayudar al líder del gobierno local a seleccionar lo esencial y para que tenga tiempo de acercarse a ello nace **Observatorio Local. Ideas Globales para el Gobierno Local**

Observatorio Local es una iniciativa cuyo objetivo es proporcionar al líder municipal, con anticipación a su difusión masiva, el conocimiento de las nuevas ideas relevantes que aparecen constantemente fruto de la investigación y los elementos necesarios para formarse un criterio sobre las mismas.

Observatorio Local proporciona una visión, sintética y contextualizada respecto a sus implicaciones para el mundo local, de las ideas más destacadas en el panorama mundial, que tendrán repercusión en la gestión local en el futuro inmediato.

Los colaboradores de **Observatorio Local**, catedráticos o profesionales, rastrean, por todo el mundo, entre las publicaciones científicas y los organismos públicos, para detectar, en un momento muy inicial, las nuevas ideas o corrientes de pensamiento que se están generando en las universidades o en los centros de investigación sobre Economía, Sostenibilidad Ambiental y Energética, Movilidad, Espacio Urbano o los Impactos de las TIC en la sociedad.

Así, **Observatorio Local** detecta estas nuevas ideas, las selecciona, las resume y las contextualiza para que lleguen al responsable político poco tiempo después de su aparición, de manera que este pueda entrar en contacto con la idea, familiarizarse con ella y preparar con tiempo la estrategia para su ciudad.



Observatorio Local

IDEAS GLOBALES PARA EL GOBIERNO LOCAL

EL ALQUILER REDUCE EL DESEMPLEO

ARTÍCULO ORIGINAL: **David G. Blanchflower** es catedrático de Economía en la Universidad de Dartmouth (New Hampshire, EE UU), *senior fellow* del Peterson Institute (Washington, EE UU) y exmiembro del Comité de Política Monetaria del Banco de Inglaterra. **Andrew J. Oswald** es catedrático de Economía de la Universidad de Warwick (Reino Unido).

SÍNTESIS Y COMENTARIO: **José García Montalvo**, catedrático de Economía de la Universitat Pompeu Fabra.

RESUMEN: Este estudio estadístico sobre la relación entre propiedad de la vivienda y desempleo en estados de EE UU refleja una fuerte correlación entre ambos, y con una menor movilidad laboral. En España, la reforma del mercado de la vivienda está obligando a sacar más unidades en alquiler, lo que favorecerá el empleo.

LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA PUEDE SER UNA OPORTUNIDAD PARA MEJORAR LA CALIDAD DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

ARTÍCULOS ORIGINALES: **Paul Hare**; **E. Engel**; **A. Galetovic**; **R. Fischer** y **A. Estache**.

SÍNTESIS Y COMENTARIO: **Francesc Trillas**, profesor agregado de Economía Aplicada de la Universidad Autónoma de Barcelona.

RESUMEN: los contratos de colaboración público-privada pueden ayudar a introducir incentivos a la eficiencia en los proyectos públicos, pero no son una panacea ni eliminan la necesidad de mejorar la gobernanza en el sector público.

| OTRAS IDEAS DE INTERÉS |

MÁS CONEXIÓN NO IMPLICA MÁS MOVILIZACIÓN

Navid Hassanpour y Sekhar Tatikonda

DOCE TECNOLOGÍAS TRANSFORMADORAS PARA LA CIUDAD

James Manyika, Richard Dobbs, Michael Chui, Jacques Bughin y Peter Bisson

EL TRANSPORTE PÚBLICO GRATUITO NO ES GARANTÍA DE QUE LOS CIUDADANOS LO USEN MÁS

Oded Cats, Triin Reimal y Yusak Susilo



Estimados lectores,

En un momento en que en España el principal problema es el desempleo, merece la pena detenerse en el estudio de **Blanchflower** y **Oswald** que relaciona el porcentaje de propietarios de vivienda con el mercado laboral y, con el tiempo, el desempleo. La capacidad de incidencia de los ayuntamientos españoles es ciertamente parcial, ya que la política fiscal, o la capacidad de acceso al crédito por parte de las familias, por ejemplo, son aspectos importantes a la hora de decidir el régimen de tenencia de la vivienda. Pero los gestores locales debieran de reflexionar sobre lo que han hecho y lo que pueden hacer las políticas locales en este aspecto, ya que la orientación de la política de suelo, la fiscalidad municipal, los acuerdos con otras administraciones o la propia promoción local de viviendas, entre otras acciones, sí que forman parte de los instrumentos municipales. Muchas de las conclusiones del estudio son aplicables a nuestro país. Como comenta el catedrático **García Montalvo**, la buena noticia es que todos los factores apuntan, en España, a un incremento sustancial de la vivienda en alquiler, pero esta tendencia es mas fruto de la crisis que de una política pública definida y deliberada.

De los diferentes estudios recientes sobre la «colaboración público-privada» en el campo de las infraestructuras y los servicios públicos hemos seleccionado tres que abordan enfoques diferentes. **Engel, Galetovic y Fischer** se centran en los aspectos financieros; **Estache** apunta a la necesidad de un buen análisis coste-beneficio previo adaptado a las particularidades de cada colaboración, y **Hare** hace un balance del resultado de los contratos de colaboración público-privada establecidos durante la etapa de los gobiernos laboristas ingleses (entre 1997 y 2010). La colaboración público-privada es un tema recurrente en los procesos de modernización de la gestión pública durante las últimas décadas. Este tipo de estudios son útiles para despojar la discusión de apriorismos ideológicos y poner el foco en la calidad de los procesos, en las ventajas y en los inconvenientes, y analizar los resultados de las experiencias. Una posible conclusión es que la colaboración publico-privada es útil a la política municipal en aquellos temas en que se requiere una especialización y un enfoque al resultado que muchos ayuntamientos (por tamaño, por ejemplo) difícilmente pueden poseer; esto puede abarcar construcción y gestión de infraestructuras y servicios que requieren mucha eficiencia en los procesos y continua innovación técnica. En definitiva, la clave es la eficiencia, sea esta del ayuntamiento o de la empresa.

El estudio de **Oded Cats, Triin Reimal y Yuyal Susilo** sobre la experiencia de transporte urbano gratuito de Tallin, capital de Estonia (430 000 habitantes), apunta a que no ha tenido como consecuencia un incremento sustancial de la demanda. El



estudio aborda una serie de cuestiones que son útiles en el debate que las ciudades trabajan sobre el futuro de la movilidad urbana, en general, y sobre la reducción o limitación del tráfico privado, en particular.

Para acabar, el informe del **McKinsey Global Institute** sobre las tecnologías que tienen el potencial de transformar en los próximos diez años los modos de producción y la sociedad actual, apunta un conjunto de cuestiones de importancia crucial para nuestras ciudades y para la gestión urbana. Las políticas públicas locales encontrarán en muchas de estas tecnologías aliados para la mejora de la prestación de servicios y sobre todo para hacer de los ayuntamientos organizaciones más «sabias», incorporando información y conocimiento a los procesos.

Espero que todas estas ideas sean de su interés.

Juan Echaniz

EL ALQUILER REDUCE EL DESEMPLEO

- **Publicación:** «Does high home-ownership impair the labor market?», Peterson Institute for International Economics, *Working Paper Series* 13-3, mayo de 2013.
- **David G. Blanchflower** es catedrático de Economía en la Universidad de Dartmouth (New Hampshire, EE UU), *senior fellow* del Peterson Institute (Washington, EE UU) y exmiembro del Comité de Política Monetaria del Banco de Inglaterra. **Andrew J. Oswald** es catedrático de Economía de la Universidad de Warwick (Reino Unido).
- **Comentario: José García Montalvo**, catedrático de Economía de la Universitat Pompeu Fabra. Publicado originalmente en Observatorio de la Ideas.

SÍNTESIS DE LA IDEA

Resumen: Una elevada tasa de propietarios de vivienda afecta negativamente al mercado laboral y, con el tiempo, al desempleo.

Multitud de estudios macroeconómicos han encontrado una asociación estadística positiva entre la proporción de propietarios de vivienda y el nivel de desempleo. La justificación teórica es que la existencia de unos elevados costes de transacción para un propietario de vivienda, asociados con el cambio de residencia, reduce los incentivos a la movilidad laboral y aumenta el nivel de desempleo, y su dispersión, ante *shocks* económicos. Esta teoría se asocia normalmente a los trabajos de Oswald de mediados de los años 90. El trabajo de Blanchflower y Oswald utiliza datos de estados de EE UU para analizar empíricamente la llamada «hipótesis de Oswald».

Los resultados del trabajo permiten extraer cuatro conclusiones fundamentales. En primer lugar, los autores muestran que la existencia de una elevada tasa de propietarios de vivienda afecta negativamente al mercado laboral y que varios años después aumentan las tasas de desempleo. El efecto estimado por los autores es muy potente: si la proporción de propietarios de vivienda se duplicara, la tasa de desempleo como mínimo se doblaría y, según algunas de las estimaciones, podría incluso triplicarse.

En segundo lugar, los autores muestran que, incluso controlado por la idiosincrasia de cada estado, las zonas con mayor proporción de propietarios son las que tienen menor movilidad laboral.

En tercer lugar, el trabajo documenta cómo en los estados donde la proporción de propietarios de vivienda es mayor, el tiempo de traslado hasta el puesto de trabajo también es mayor. Cuanto mayor es la proporción de propietarios y menos móvil es la población, mayores son los costes de congestión del transporte. Este efecto produce un incremento de los costes del factor trabajo para las empresas y para los propios empleados.

Finalmente, los autores prueban que los estados con mayor proporción de propietarios de vivienda son también los que tienen menores tasas de creación de empresas. Aunque no se proporciona evidencia sobre las causas de esta relación entre la proporción de propietarios y la creación de empresas, los autores argumentan que dos posibles explicaciones son las restricciones asociadas a la planificación urbanística y la resistencia de los propietarios a aceptar la ubicación de actividades empresariales cerca de sus viviendas (una actitud conocida por sus siglas inglesas NIMBY: «*not in my backyard*», no en mi patio trasero).

COMENTARIO

«De ser precisas las estimaciones de Blanchflower y Oswald, deberíamos concluir que si la proporción de viviendas en alquiler en España aumentara hasta el 30 %, el desempleo se podría reducir entre 5 y 10 puntos porcentuales».

Las consecuencias económicas de la existencia de una elevada proporción de propietarios de vivienda en una zona geográfica, o de un débil mercado de alquiler, son múltiples y muy importantes. La casa en propiedad supone uno de los activos más importantes que componen la riqueza de las familias. Por este motivo el efecto riqueza, o el cambio en el consumo ante cambios en la riqueza, es más importante cuanto mayor sea la proporción de propietarios de vivienda. De esta forma, una disminución de sus precios genera un efecto riqueza mayor en el consumo cuanto mayor sea la proporción de propietarios.

Los incentivos fiscales a la propiedad de la vivienda frente al alquiler, muy intensos en el caso español y generadores de la llamada «cultura de la propiedad», favorecen la creación de burbujas en el mercado inmobiliario al incentivar la compra de viviendas. Pero, además, un mercado de alquiler poco desarrollado reduce la movilidad laboral y aumenta el desempleo. Esta última es la dimensión del efecto de tener una elevada proporción de propietarios de vivienda analizada por el trabajo de Blanchflower y Oswald. La asociación empírica entre la tasa de propietarios de vivienda y la de desempleo observada con posterioridad en Estados Unidos queda bien ilustrada por los resultados de su trabajo.

Sin embargo, como reconocen los propios autores, el mecanismo que explica esta asociación es menos evidente y no puede derivarse de su trabajo. Asimismo, resulta complicado interpretar esta asociación como una relación causal utilizando datos observacionales. Si bien es cierto que una mayor proporción de propietarios de vivienda puede suponer menor movilidad laboral y mayor desempleo, también podría darse una interpretación con la dirección de causalidad en sentido contrario: en los sitios donde el desempleo es menor la proporción de propietarios es lógicamente mayor, pues es más fácil obtener un crédito hipotecario si tienes empleo y renta. La utilización por parte de los autores de las tasas de propietarios de varios años anteriores las correspondientes tasas de desempleo no resuelve este problema, dada la gran inercia de ambas variables.

El trabajo de Laamanen (2013), contemporáneo al de Blanchflower y Oswald, consigue resolver estos problemas utilizando un diseño cuasi-experimental basado en la desregulación del mercado de alquileres en Finlandia. Blanchflower y Oswald reconocen justamente que la metodología empírica de Laamanen es más apropiada que la suya a la hora de distinguir la dirección de la causalidad entre las dos variables. Laamanen demuestra que, aunque los propietarios de vivienda tienen una menor probabilidad de estar desempleados, un aumento en la proporción de propietarios provoca un aumento del desempleo regional. Estos dos hechos son compatibles si consideramos la existencia de efectos externos más allá del efecto directo sobre cada individuo. El efecto externo se debe a la limitación en la movilidad geográfica y la mayor intensidad de búsqueda de los propietarios de viviendas, que seguramente tienen que hacer frente a una hipoteca. Esta mayor intensidad de búsqueda desplaza a otros trabajadores en la misma región. Así, el efecto final sobre el empleo de un cambio en la tasa de propietarios depende de la magnitud relativa del efecto individual y el efecto externo. Por tanto, es lógicamente posible que en el nivel agregado (macro) se pueda observar una relación positiva entre proporción de propietarios y tasa de desempleo mientras a nivel micro se observa lo contrario.

Las conclusiones de estos trabajos tienen enormes implicaciones en el caso español. El elevado nivel de desempleo y la baja proporción que representa el alquiler en España son un ejemplo excelente de la relación mostrada por estos trabajos. De ser precisas las estimaciones de Blanchflower

y Oswald, deberíamos concluir que si la proporción de viviendas en alquiler en España aumentara hasta el 30 %, el desempleo se podría reducir entre 5 y 10 puntos porcentuales. Y aquí es donde llegan las buenas noticias. Todos los factores en el mercado inmobiliario y financiero, tanto de oferta como de demanda, apuntan en la dirección de un incremento sustancial de la proporción de vivienda de alquiler en España. En cuenta a la oferta, la dificultad de revender viviendas compradas con el objeto de especular con ganancias de capital en el corto plazo forzaría a sus propietarios a ponerlas en el mercado de alquiler. Además es previsible que la aprobación de la Ley de Medidas de Flexibilización y Fomento del Mercado del Alquiler reduzca las reticencias de los propietarios de viviendas vacías a alquilarlas. Los factores de demanda (reducción de la renta disponible de las familias, dificultades para la obtención de hipotecas, etc.) también favorecen la tenencia en alquiler frente a la compra.

¿Ha tocado suelo el mercado inmobiliario español? No es posible saberlo. Lo que se puede afirmar sin temor a equivocarse es que en cinco años la proporción de vivienda en alquiler en España se situará entre el 20 % y el 30 %, bastante superior a la media registrada en España durante los últimos 40 años.

LA COLABORACIÓN PÚBLICO-PRIVADA PUEDE SER UNA OPORTUNIDAD PARA MEJORAR LA CALIDAD DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS

- **Publicaciones:** Paul Hare (2013), «PPP and PFI: the political economy of building public infrastructure and delivering services», *Oxford Review of Economic Policy*, vol. 29, núm. 1, 2013, pp. 95-112.
E. Engel; A. Galetovic; R. Fischer (2013), «The Basic Public Finance of Public-Private Partnerships», *Journal of the European Economic Association*, vol. 11, núm. 1, pp. 83-111.
A. Estache, (2012), «Some Theory, Some Ideology and Lots of Pragmatism», *ECARES Working Papers*, 2012-027.
- **Engel, Galetovic y Fischer** son profesores de la Universidad de Chile y autores de un libro en inglés de próxima aparición sobre colaboración público-privada; **Antonio Estache** es profesor de la Universidad Libre de Bruselas y fue investigador del Banco Mundial durante 25 años, y **Paul Hare** es profesor de la Heriot-Watt University.
- **Síntesis y comentario:** **Francesc Trillas**, profesor agregado de Economía Aplicada de la Universidad Autónoma de Barcelona.

SÍNTESIS DE LA IDEA

Resumen: los contratos de colaboración público-privada pueden ayudar a introducir incentivos en la eficiencia en los proyectos públicos, pero no son una panacea ni eliminan la necesidad de mejorar la gobernanza en el sector público.

En este tipo de colaboraciones (*public private partnerships* en inglés, o *colaboración público-privada* –CPP– en español), tradicionalmente se encarga la financiación inicial y construcción de una infraestructura y la gestión del servicio público asociado a esta a un mismo consorcio privado por un período limitado de tiempo, aunque no necesariamente corto (lo cual contrasta con la provisión tradicional de infraestructuras y servicios públicos, donde el gobierno contrata separadamente la construcción de la infraestructura y la provisión del servicio). El «empaquetamiento» de construcción y gestión del servicio en el contrato de un mismo operador facilita que la parte privada construya pensando en aumentar la calidad y/o reducir los costes de la gestión del servicio y el mantenimiento de la infraestructura. Durante el período de vigencia del contrato, el consorcio privado recibe una combinación de peajes o tasas y de transferencias por parte de la autoridad pública. Se han utilizado en infraestructuras de transporte (autopistas, puentes, túneles), escuelas, hospitales, cárceles, etc.

La CPP se diferencia de una privatización total en que el gobierno mantiene en todo momento el control último del proyecto en cuanto a la selección del mismo y del operador, y en cuanto a la regulación de las características de la provisión del servicio. Por otra parte, a diferencia de la privatización total no se produce una transferencia indefinida de activos al sector privado, sino que la gestión del servicio sobre la infraestructura construida sólo tiene lugar por un período limitado de tiempo. Aunque este período puede ser de varias décadas, el horizonte final se fija con claridad y durante la vigencia

del contrato el sector público sigue ejerciendo un control sobre la naturaleza básica del servicio.

Estache argumenta que la mayoría de justificaciones de los proyectos de colaboración público-privada tiene una raíz ideológica. Sin embargo, ello no implica que en muchas ocasiones estos contratos de colaboración por la construcción y gestión de infraestructuras no estén justificados. La base para una buena elección de en qué proyectos esta colaboración mejora la provisión pública tradicional está en la realización de un análisis coste-beneficio adaptado a las particularidades de la colaboración público-privada. La comparación entre esta contratación público-privada y la pública tradicional se reduce a la diferencia entre el coste total entre el proyecto público con CPP y la mejor opción del sector público. El coste bajo CPP será menor, para un nivel dado de calidad, cuanto mejor sea la selección del operador privado.

Engel, Galetovic y Fischer plantean la relación entre finanzas públicas y proyectos de colaboración público-privada. En términos del flujo de gastos e ingresos públicos en el período de tiempo relevante –y no sólo al inicio del proyecto–, si el operador privado no es más eficaz que el público, no hay diferencia alguna entre un proyecto CPP y un proyecto de provisión pública tradicional: lo que la colaboración público-privada permite ahorrar en la inversión inicial el Estado lo pierde renunciando a los ingresos (o valor de los servicios) futuros derivados del activo construido. Igual que en una privatización indefinida de una empresa, desde el punto de vista financiero, el Estado consigue unos ingresos al principio pero a costa de renunciar a cobrar unos ingresos (o beneficiarse de unos servicios) futuros. Sólo si el privado va a ser más eficaz podrá sacar una mayor rentabilidad de la infraestructura y pagar un precio elevado al gobierno, mejorando entonces las finanzas públicas. Pero si el operador privado es igual de eficaz que el público, las finanzas públicas no mejoran.

El artículo de Hare presenta un balance de la actuación de los gobiernos laboristas en el Reino Unido entre 1997 y 2010 en lo que se refiere a los contratos de colaboración público-privada. La noción de que los servicios públicos financiados por el gobierno debían ser producidos por el mismo gobierno fue desafiada de modo creciente en la década de 1990, y aunque fueron los gobiernos conservadores quienes iniciaron este tipo de experiencias, los laboristas las utilizaron de forma extensa. En esa misma época, existió la convicción de que el Reino Unido se estaba quedando por detrás de otras naciones industrializadas en lo que se refiere a infraestructuras públicas. Estos contratos se utilizaron sobre todo para servicios públicos que requerían una infraestructura como puentes, hospitales, cárceles, escuelas o carreteras. En estos sectores se creyó que los incentivos y la financiación del sector privado podían suponer una gran mejora. En muchos casos, se lograron los objetivos iniciales y se alcanzó un grado elevado de inversión, pero lo cierto es que en el mismo período mejoró mucho la capacidad de gestión del sector público, por lo que las diferencias entre producción pública y privada de servicios públicos en cuanto a resultados fueron escasas.

COMENTARIO

El sector público se caracteriza por su capacidad de acometer proyectos donde deben realizarse una multitud de tareas con una variedad de objetivos. Por el contrario, el sector privado es mucho más focalizado; sus operadores suelen realizar un número menor de tareas con un objetivo claro: maximizar los beneficios. Las ventajas de un proyecto de colaboración público-privada deberán proceder de la capacidad de los operadores privados de operar con mayor eficacia técnica en un número limitado de proyectos bien determinados, donde el gobierno mantiene el control sobre los objetivos públicos. El empaquetamiento en un mismo contrato de construcción de la infraestructura y del mantenimiento de la misma y la gestión del servicio sobre ella puede facilitar que el operador privado se esfuerce en aumentar el valor para los usuarios y disminuir el coste a lo largo de toda la vida útil del proyecto. En la provisión tradicional, el gobierno suele encargar la construcción a un operador, mientras que el servicio o mantenimiento va a otra empresa o a lo mantiene en manos de funcionarios públicos. Cuando esto ocurre, el operador que construye la infraestructura no se preocupa necesariamente de que la construcción facilite la tarea de quien va a gestionar el servicio.

El principal problema de los contratos de colaboración público-privada es que se utilizaron en muchas ocasiones para ocultar riesgos fuera de la contabilidad pública (por ejemplo en la expansión del metro de Londres), lo que dificultó enormemente la rendición de cuentas en situaciones en que los compromisos financieros que alcanzaban las autoridades eran a muy largo plazo. Además, los proyectos en sectores con fuertes riesgos de demanda o sometidos a importantes cambios tecnológicos son propensos a las renegociaciones, que ocasionan una gran pérdida de credibilidad de estos proyectos ante la opinión pública. Donde estos problemas se minimizan y los incentivos propios del sector privado son compatibles con un buen control público, estos contratos pueden ser de utilidad. Aspectos positivos de los CPP son su flexibilidad y creatividad para encontrar fórmulas financieras adecuadas. La fórmula no es un éxito sin paliativos, pero ofrece lecciones útiles para mejorar las prestaciones del sector público.

Los proyectos de colaboración público-privada más exitosos combinan las siguientes características:

- Una buena selección del proyecto que minimice el riesgo de construir un «elefante blanco» (una infraestructura inútil costosa de mantener). Para ello se necesita generalizar la práctica de realizar un buen análisis coste-beneficio. Las principales dificultades que plantea esta característica es que la información sobre costes y beneficios suele ser asimétrica y es necesario incentivar a aquellos que tienen más información para que la pongan a disposición de las autoridades públicas, y que a menudo el público tiene una percepción sesgada tanto de los costes como de los beneficios.

- Una buena selección del operador privado, probablemente mediante algún tipo de licitación previa que permita la competencia *ex-ante*. Esto plantea la dificultad de que, tratándose habitualmente de proyectos complejos, la cantidad de operadores que pueden participar a priori en un proyecto es pequeña, y un bajo número de competidores dificulta extraer ganancias sustanciales de un proceso competitivo. Dado que muchos proyectos tienen características únicas y es difícil estandarizar los contratos, en los últimos años se ha popularizado la idea de introducir «diálogos competitivos», donde el gobierno mantiene contactos prolongados con varios operadores hasta que elige a aquél con quien consigue elaborar el proyecto más adecuado a los deseos de la colectividad.

- Un contrato que asigne cada tipo de riesgo a la parte contratante que pueda gestionar mejor este riesgo, es decir, que tenga en sus manos algo para reducirlo. Por ejemplo, si el riesgo de demanda es totalmente exógeno, relacionado, por ejemplo, con la meteorología o la criminalidad (en el caso de las prisiones), entonces los ingresos de la empresa operadora no deberían modificarse en función de la demanda. Por el contrario, si la empresa puede incidir sobre la demanda a través

de una buena atención al cliente, entonces unos ingresos que dependan de la demanda ofrecerán los incentivos correctos a la empresa.

- Una buena regulación pública durante la duración del proyecto, que controle de forma transparente los niveles de calidad del servicio que se presta en la infraestructura y, en caso de que esto sea relevante, fije de forma correcta los peajes o precios que pagarán los consumidores. Esta buena regulación debe llevar asociada una labor pedagógica de explicación de que en muchos servicios públicos los precios son necesarios por razones de eficiencia y de sostenibilidad fiscal del Estado.

- Evitar el doble riesgo de captura y corrupción de los responsables públicos por un lado, y de no mantener los compromisos que las partes contratantes contraen en el momento de la firma del contrato. Este contrato debe ser transparente, en cuanto a no ocultar riesgos que puedan ser costosos en el futuro, y que puedan suponer un grave perjuicio de la credibilidad de la parte pública. Un grave problema para esta credibilidad en el público es que algunos gobiernos ejecutan los CPP como un expediente para posponer problemas con el convencimiento de que los gobernantes serán otros cuando los problemas (por ejemplo, los costes ocultos o la necesidad de rescatar a los operadores) se pongan de manifiesto.

En España existen experiencias de CPP en autopistas y otros proyectos de infraestructuras de transporte (como túneles), y en los últimos años se han extendido también al sector sanitario. Los resultados van desde el normal funcionamiento de muchos de estos proyectos hasta la necesidad de rescatar, con un coste enorme, las autopistas radiales de Madrid. En general, los mejores resultados se producen cuando la demanda es fácil de predecir, el sector está sujeto a pocos cambios tecnológicos, y el sector público es capaz de demostrar en todo momento que mantiene el control del proyecto y que éste se gestiona con absoluta transparencia.

MÁS CONEXIÓN NO IMPLICA MÁS MOVILIZACIÓN

- **Publicación:** «Dynamics of Mobilization in Political Networks», *Social Science Research Network* (SSRN), Universidad de Yale, noviembre de 2012.
- **Navid Hassanpour** es doctorando en el Departamento de Ciencia Política de la Universidad de Yale; **Ji Liu** es doctorando en la Escuela de Ingeniería de la Universidad de Yale, y **Sekhar Tatikonda** es catedrático asociado en la Escuela de Ingeniería de la misma universidad estadounidense.
- **Síntesis: Ignacio Sánchez-Cuenca**, director del Centro de Estudios Avanzados en Ciencias Sociales del Instituto Juan March. Publicado originalmente en Observatorio de las Ideas.

SÍNTESIS DE LA IDEA

Resumen: La mayor conexión de las personas a través de redes políticas y sociales no facilita necesariamente la movilización popular.

La acción colectiva se caracteriza por perseguir un bien común entre dos o más personas. El bien común es beneficioso para el grupo, pero para cada miembro del grupo luchar por conseguirlo resulta costoso. Se produce así una tensión entre los beneficios colectivos y los beneficios individuales. Uno de los ámbitos más estudiados de la acción colectiva es la protesta o movilización política.

En la movilización política, normalmente, se distingue entre un grupo (pequeño) de radicales que inician la protesta y un grupo (amplio) de moderados que se suman al movimiento en función de lo que hacen los demás. Este planteamiento se analiza mediante los modelos de umbrales que se han desarrollado en la sociología matemática. Cada persona tiene un umbral, definido como el nivel de participación de los demás a partir del cual dicha persona está dispuesta también a participar. Cuanto más bajo es el nivel, más radicales son las motivaciones del agente (y viceversa).

La dinámica de la acción colectiva es el resultado de una distribución de umbrales en un grupo. En grupos muy grandes, los umbrales se establecen no en relación al grupo, sino a subgrupos con los que el agente está conectado a través de algún tipo de red política o social. Uno de los desarrollos más interesantes de la teoría de la acción colectiva en las últimas décadas ha consistido en incorporar la forma, estructura y densidad de las redes en los modelos formales.

La principal aportación del artículo consiste en la demostración matemática de que redes más densas y con vínculos más lejanos entre sus miembros son negativas para el desarrollo de la acción colectiva.

El supuesto de partida es que los radicales (quienes participan con umbrales de 0 o próximos a 0) están situados en el centro de la red. Una vez que inician la acción, la cuestión estriba en determinar si la acción colectiva se extenderá por el resto de la red o no. Eso, argumentan los autores, depende de las características de la red.

En una red, cada persona observa la participación de aquellos con los que está conectado. Si la participación observada por cada persona es un promedio de la participación de aquellos con los que está conectado, es más fácil que el umbral de cada uno sea satisfecho si sus conexiones en la red se concentran en los radicales que si se reparten entre todos los miembros de esa misma red, muchos de los cuales no participarán.

Así, por ejemplo, los autores demuestran que es más probable que tenga éxito la acción colectiva en una red con forma de estrella (en cuyo centro hay un radical que tiene vínculos con cada uno de los moderados pero los moderados, no están conectados entre sí) que en una red completa en la que todos están conectados con todos. La razón es la siguiente: cuando la conectividad está muy repartida, el promedio de participación observada será más bajo que cuando la conectividad está más restringida y focalizada sobre los radicales, por lo que en el primer caso será más difícil que se alcancen los umbrales de participación que en el segundo. De la misma manera, los autores demuestran que en una red en forma de anillo, en la que en un principio cada miembro está conectado con sólo dos individuos más (las personas situadas a su izquierda y derecha), la acción colectiva prospera en mayor medida que si se establecen conexiones que van más allá de la contigüidad espacial. Cuando los lazos de la red se extienden, la acción colectiva no sólo no aumenta, sino que puede disminuir.

Una de las consecuencias clave del modelo formal es que la acción colectiva resulta más fácil en redes locales pequeñas, basadas en la comunicación directa entre sus miembros, que en grandes redes. Por lo tanto, los avances tecnológicos que permiten la configuración de redes amplias no redundan necesariamente en más movilización política.

DOCE TECNOLOGÍAS TRANSFORMADORAS

- **Publicación:** «Disruptive Technologies: Advances that will Transform Life, Business and the Global Economy», McKinsey Global Institute, mayo de 2013.
- **James Manyika y Richard Dobbs** son directores del McKinsey Global Institute, del que **Michael Chui** es investigador principal; **Jacques Bughin** es director en la oficina de McKinsey en Bruselas, y **Peter Bisson** es director en la oficina del Instituto en Stamford (Connecticut, EE UU).
- **Síntesis:** **María Guadalupe**, profesora de Economía de la escuela de negocios INSEAD, en Fontainebleau (Francia). Publicado originalmente en Observatorio de la las Ideas.

SÍNTESIS DE LA IDEA

Resumen: El desarrollo de doce tecnologías de punta tiene el potencial de transformar, antes de 2025, los actuales modos de producción y nuestras sociedades.

Vivimos en un mundo de rápida innovación tecnológica, de interconexión creciente, en el que somos testigos día a día de la caída del coste de las innovaciones: teléfonos móviles, capacidad computacional, coste de transmisión de datos y de conexión a Internet o de los desarrollos en genética, entre otros. En este entorno, el McKinsey Global Institute ha realizado un informe en el que identifica las doce nuevas tecnologías que tienen mayor potencial para alterar significativamente el modo en el que se llevan a cabo los negocios, así como influir en la vida de la gente. Los criterios de inclusión de una tecnología en la lista son cuatro: que sea resultado de un cambio tecnológico sustancial; que tenga impacto en un ámbito amplio; que posea potencial para repercutir en una parte sustancial de la actividad económica global y que muestre capacidad para perturbar la economía y los modos de producción.

De las cien tecnologías evaluadas, sólo doce entraron en la lista final. Son las siguientes:

- Internet móvil, que refleja la creciente conectividad a la red gracias a la caída del coste de los aparatos móviles y de la transmisión de la información.
- Tecnologías de la información que permiten la automatización de tareas avanzadas (*knowledge work*).
- Redes de cosas: interconexión de máquinas y redes de sensores para la recogida de datos y el monitoreo de funciones.
- Tecnología en la nube (*cloud technology*), que permite el uso de soluciones tecnológicas almacenadas en red o internet.
- Robótica avanzada, con robots capaces de realizar tareas más sofisticadas que pueden integrarse más fácilmente en los procesos de producción al lado de seres humanos.
- Vehículos autónomos capaces de circular (casi) sin conductor.
- Innovaciones genéticas basadas en la capacidad de secuenciar el genoma humano, unido al análisis de datos a gran escala, que permitirán realizar diagnósticos, y eventualmente avanzar en biología sintética, con la creación de ADN artificial.
- Sistemas de almacenamiento de energía.
- Impresión en tres dimensiones.

- Materiales avanzados, fruto en particular de la nanotecnología, con características o funcionalidades superiores (en términos de solidez, peso o conductividad).
- Materiales avanzados, fruto en particular de la nanotecnología, con características o funcionalidades superiores (en términos de solidez, peso o conductividad).
- Avances en la exploración y extracción de gas y petróleo que permitirán explotar depósitos hasta ahora no accesibles.
- Energías renovables.

La mayoría de las tecnologías citadas tienen en común su relación con la tecnología de la información (IT, en sus siglas en inglés). Por ello y por el potencial que generan las redes de información, el uso combinado de varias tecnologías identificadas es sustancial. Por la misma razón, dichas tecnologías tienen el potencial de cambiar radicalmente la naturaleza del trabajo: algunas tecnologías sustituirán a trabajadores cualificados, y la mayoría requerirán de conocimientos nuevos y avanzados, en cambio permanente.

El impacto económico potencial estimado por el McKinsey Global Institute de estas doce tecnologías es de entre 14 y 33 billones de dólares hasta el año 2025. Este impacto económico se distribuirá entre consumidores y empresas y conducirá a un aumento significativo del Producto Interior Bruto. Estiman también que dos tercios del valor económico creado será capturado por los consumidores (en productos más baratos y con mayor creación de valor económico), y un tercio por las empresas (en forma de mayores beneficios y cuotas de mercado).

Por último, las nuevas tecnologías, al abrir un campo completamente nuevo e inexplorado, también generan peligros y posibles efectos secundarios sobre los que es importante reflexionar: la acumulación de información presenta cuestiones de riesgos de seguridad y violación de la privacidad; los descubrimientos genéticos y la nueva biología crean un potencial para el abuso que desafía a la imaginación, y los nuevos materiales pueden tener efectos nocivos sobre la salud. De ahí la importancia de establecer un diálogo en la sociedad para enmarcar su desarrollo.

EL TRANSPORTE PÚBLICO GRATUITO NO ES GARANTÍA DE QUE LOS CIUDADANOS LO USEN MÁS

- **Publicación:** Oded Cats, Triin Reimal y Yusak Susilo, «Public Transport Pricing Policy- Empirical Evidence from a Fare-Free Scheme in Tallinn, Estonia». Presentado en el 93.º Annual Meeting of the Transportation Research Board, Washington, D.C., enero de 2014, y publicado en el *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*. Este estudio está disponible en el siguiente enlace: <http://www.tallinn.ee/eng/tasutau-histransport/g13168s70247>.
- **Síntesis:** Andreu Orte, doctor en Ciencias Políticas y Sociales por la Universitat Pompeu Fabra y Técnico Superior de Políticas Públicas en la Diputación de Barcelona.

SÍNTESIS DE LA IDEA

Resumen: La implantación del transporte público gratuito en Tallin no ha dado como resultado un aumento significativo en la demanda.

El 1 de enero de 2013 Tallin se erigió como la ciudad más grande del mundo en extender un sistema de transporte público gratuito para sus residentes. Sobre el papel, entre los efectos positivos de la gratuidad, destacan la mejora en la eficiencia del servicio, un descenso en el uso de medios de transporte motorizados, así como la reducción de costes ambientales derivados de las congestiones y la emisión de CO₂. Por otro lado, dichos efectos positivos contrastan con un esperado riesgo de saturación que genera la necesidad de ampliar flotas e infraestructuras, con sus pertinentes costes, así como la reducción del uso de la bicicleta y del paseo a pie, entre otros efectos negativos.

El estudio destaca que la medida ha tenido como impacto un crecimiento del 3 % en la demanda de pasajeros, una cifra que quedaría en poco más del 1 %, tras incluir en el modelo la ampliación de la oferta (mayor oferta de servicios y de carriles de uso exclusivo de transporte), elemento que había sido omitido por análisis preliminares carentes de evaluación rigurosa.

Así mismo, el estudio diferencia entre la demanda generada y el efecto de sustitución, que implica el cambio de modo de transporte. El estudio detecta un descenso en un 10 % de la duración del trayecto, hecho que se explica fundamentalmente por una sustitución de la bicicleta y los trayectos a pie en favor del transporte público.

Los autores destacan tres causas que explicarían estos resultados relativamente modestos: en primer lugar, el coste del billete era bajo antes de la inclusión de la medida y existían varios grupos de población con exenciones; en segundo lugar, a diferencia de otras ciudades que han implantado medidas similares, la proporción del uso del transporte público ya era elevada (40 %); en tercer lugar, la medida tenía que hacer frente a dos décadas de progresivo descenso en el uso del transporte público, con lo cual deberían esperar una evolución modesta al alza.

A pesar de la especificidad de la capital báltica, el hecho de ser la ciudad de mayor tamaño que ha implantado la gratuidad del transporte público permite que Tallin sea un banco de pruebas interesante que debe seguir siendo estudiado. No sólo porque permitirá analizar la rentabilidad en términos económicos y sociales, sino también porque se trata de una medida que transita en un contexto de excepcionalidad en un doble debate sobre cómo rehuir el tráfico privado, en el que predominan las medidas de reducción (pacificación del tráfico, inclusión de peajes urbanos), así como un potente debate sobre la sostenibilidad económica del transporte público.

