

ROMANIDADES QUE RECLAMAN SOSTENIBILIDAD: EL RETO DE PRESERVAR EL AMBIENTE URBANO Y ARQUEOLÓGICO EN EL CONTEXTO DE LA CONTRATACIÓN PÚBLICA

Daniel Lin Santos¹

Universidade de Lisboa (ULISBOA) |

RESUMEN

Tomando Como punto de partida ciertas peculiaridades del ambiente arqueológico y urbanístico involucrado en la construcción de la nueva línea de la red de transporte subterráneo en Roma, Italia – lo que llamamos “romanidades” –, este artículo propone algunas reflexiones sobre el tema de la contratación pública sostenible y su uso estratégico como instrumento de promoción de políticas horizontales, a la luz del paradigma normativo eurocomunitario sobre el tema. El artículo ofrece una definición de la contratación pública sostenible y presenta el marco normativo europeo, que otorga una amplia legitimidad jurídica a ese instituto como paradigma que debe guiar las decisiones de los poderes adjudicadores. Además, demuestra, a partir de un estudio de caso, cómo las políticas públicas de protección medioambiental y cultural pueden introducirse legítimamente en los procedimientos de contratación pública. El estudio de caso se refiere a la construcción de una nueva línea de metro (Línea C) – la infraestructura de transporte público más moderna de Italia –, y cómo ésta parece contribuir para aumentar los niveles de sostenibilidad del ambiente cultural y urbano, en beneficio de Roma.

Palabras clave: contratación pública; contrataciones públicas sostenible; políticas horizontales; sostenibilidad.

¹ Máster en Ciencias Jurídicas y Políticas (Facultade de Derecho de la Universidade de Lisboa). Abogado de la Unión. Coordinador General Suplente de la Oficina de Asesoría Jurídica del Sindicato en Minas Gerais. ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-1355-6158> / e-mail: daniellinsantos@yahoo.com.br

*ROMANITIES CLAIMING SUSTAINABILITY: THE CHALLENGE
OF PRESERVING URBAN AND ARCHAEOLOGICAL
ENVIRONMENT IN THE CONTEXT OF PUBLIC PROCUREMENT
PROCESS*

ABSTRACT

Based on certain peculiarities of the archaeological and urban environment involved in the planning of Rome's new underground line – so-called “romanities” –, this article proposes some reflections on the topic of sustainable public procurement and its strategic use as a privileged instrument for the promotion of horizontal public policies in the light of the European Union's normative paradigm on the matter. The article presents a definition of sustainable public procurement and presents the European Union's normative framework, which offers a broad juridical legitimisation to such an institution as a parameter that must orientate the decisions of the contracting authorities. Furthermore, it refers to a case study in order to demonstrate how public policies for environmental and cultural protection can be legitimately introduced into public procurement procedures. The case study involves the construction of a new subway line (Line C) – the most modern public transportation infra-structure of its kind in Italy –, and how it appears to be contributing to the growth of sustainability levels in Rome's cultural and urban environment, largely to the city's benefit.

Keywords: *horizontal policies; public procurement; sustainability; sustainable public contracts.*

INTRODUCCIÓN

La ciudad de Roma, capital de Italia, fascina por la belleza que ha heredado a lo largo de la historia. Situada en un contexto único, debe una parte sustancial de su identidad a los frutos del arte, la arqueología y la cultura. La arquitectura de sus edificios monumentales y su patrimonio arqueológico constituyen una herencia histórica incomparable y ofrecen un viaje en el tiempo a los acontecimientos que configuraron el estilo de vida y las instituciones de la civilización occidental.

Este artículo pretende presentar una breve reflexión sobre el paradigma de la sostenibilidad en el contexto del proceso de modernización de la Derecho Europeo de Contratación Pública. El artículo comienza analizando ciertas particularidades del ambiente urbano de Roma – particularidades que hemos decidido llamar “romanidades”– para luego abordar un tema que parece ganar cada vez más espacio en las discusiones de los órganos de decisión eurocomunitarios: el uso estratégico de la contratación pública como instrumento privilegiado para la promoción de políticas públicas horizontales – o secundarias – de carácter ambiental y social. Eso se ha denominado “contratación pública sostenible”.

El artículo define lo que se entiende por “contratación pública sostenible”, presenta el marco jurídico de la Unión Europea que otorga una amplia legitimidad jurídica al instituto y desafía una mirada al papel horizontal de la contratación pública a partir de un ejemplo práctico: la construcción de la tercera línea del metro de Roma (Línea C) – una de las obras de infraestructura más modernas que ha realizado Italia –, y su relación con los problemas ambientales urbanos y la preservación del patrimonio histórico y arqueológico de la ciudad.

1 CONTRATACIÓN PÚBLICA SOSTENIBLE – CONCEPTOS GENERALES

La contratación pública se considera sostenible cuando, además de satisfacer las necesidades de bienes, servicios u obras de las entidades contratantes, incorpora políticas de sostenibilidad mediante la introducción de consideraciones ambientales y sociales en el curso de los procedimientos de contratación, o durante la ejecución del propio contrato, haciéndolo – además de económicamente ventajoso – ambientalmente responsable y socialmente justo (SANTOS, 2018).

Dicha definición recoge los principales elementos que deben tenerse

en cuenta a la hora de abordar el tema: en una visión tradicional-clásica, los procedimientos de concurrencia previa a la formación de los contratos públicos se han considerado siempre como un medio para perseguir las ofertas más ventajosas para las entidades contratantes desde un punto de vista estrictamente monetario [*best value for money*].

El factor de la sostenibilidad, sin embargo, añade nuevas normas éticas al concepto, desafiando una perspectiva multifacética del asunto en detrimento de una racionalidad meramente economicista (PEPE, 2012).

Nos referimos específicamente a la promoción de políticas públicas mediante la inclusión de consideraciones de carácter social y ambiental – no siempre fáciles o posibles de medir en términos monetarios – como objetivo ineludible de la contratación pública:

[...] garantizar que los clientes hagan un mejor uso de la contratación pública en apoyo de los objetivos sociales compartidos: entre ellos, la protección del medio ambiente, una mayor eficiencia de los recursos de la energía, la lucha contra el cambio climático, el fomento de la innovación y la inclusión social y, por último, garantizar las mejores condiciones posibles para la prestación de servicios públicos de calidad (CARANTA, 2012a, p. 381-382, nuestra traducción).

Aunque se orienta hacia el objetivo inmediato de satisfacer la demanda de bienes, servicios u obras por parte de las entidades contratantes, la actividad contractual del Estado debe garantizar que la circulación de los bienes contratados también resulte en la promoción de fines públicos horizontales.

En definitiva, lo que observamos es una especie de intervención inductiva del Estado contratante en el ámbito económico, basada en un dirigismo contractual que fomenta a los actores económicos a comportarse de manera ambiental, social y económicamente sostenible.²

El reto propuesto no es trivial: un Estado que, por su considerable poder adquisitivo, ejerce influencia en el mercado como consumidor sostenible, consciente de sus deberes de preservación del medio ambiente y, en consecuencia, hace uso de su contratación como instrumento para fomentar iniciativas, implementar políticas públicas e inducir comportamientos sostenibles – sin perjuicio de los tradicionales principios de isonomía, competencia efectiva, transparencia e igualdad de trato.³

2 “È facilmente percepibile l’importanza strategica rivestita dagli appalti pubblici ai fini di una maggiore competitività dell’UE, soprattutto in considerazione dell’enorme potenziale che caratterizza il settore della ecoindustria, la quale può dar vita ad un circolo virtuoso nel quale alla crescita della domanda di prodotti verdi se accompagna un notevole incremento del progresso scientifico e tecnico, in considerazione del forte stimolo all’innovazione innescato proprio dall’aumento della domanda” (SAITTA, 2008, p. 385).

3 El mismo razonamiento es expuesto por el Abogado General en la sentencia del asunto C-368/10

2 PARADIGMA NORMATIVO DE LA UNIÓN EUROPEA: CONTRATACIÓN PÚBLICA Y FOMENTO DE POLÍTICAS HORIZONTALES

La UE es el “mayor mercado de contratación pública del mundo en términos monetarios absolutos” (RODRIGUES, 2013, p. 193). El gasto de los poderes adjudicadores en la contratación de obras, bienes y servicios alcanza aproximadamente el 14% del Producto Interior Bruto (PIB) de la Unión, lo que equivale a unos 1,8 billones de euros al año (EC, 2016).

No en vano, el ámbito de la contratación pública se considera estratégico para la realización del mercado interior europeo⁴. Su relevancia y representatividad imponen al Derecho Comunitario Europeo la preocupación normativa de no permitir que las libertades competitivas se vean perjudicadas por actuaciones discriminatorias en los procesos de contratación pública llevados a cabo por los Estados Miembros (TELLES, 2013).

De ahí el esfuerzo por adoptar prácticas que puedan, de alguna manera, promover una aproximación entre las legislaciones nacionales, en la medida necesaria para lograr el mercado único. Así, se habla de una “europeización” de la contratación pública, término que hace referencia al fenómeno de progresiva convergencia y armonización entre los diferentes ordenamientos jurídicos que tratan esa materia en el espacio europeo (ESTORNINHO, 2006).

De ese contexto relativamente integrador surgen las fuentes del derecho de la Comunidad Europea como factores de aproximación normativa entre las legislaciones nacionales.⁵

(Comisión v. Países Bajos) del Tribunal de Justicia de la Unión Europea: “Se, e in che misura, sia consentita, nelle procedure di aggiudicazione, la considerazione di esigenze di natura ecologica e sociale [...] è una questione di importanza fondamentale per l’ulteriore sviluppo del diritto degli appalti pubblici. Nella soluzione di detta questione, la Corte è chiamata a trovare un equilibrio equo fra esigenze del mercato interno ed esigenze di natura ambientale e di politica sociale, senza tuttavia trascurare le esigenze pratiche delle procedure di aggiudicazione. Da un lato, non si può pervenire ad una discriminazione di potenziali offerenti o ad una compartimentazione del mercato. Dall’altro, le amministrazioni aggiudicatrici devono potersi procurare, con un onere amministrativo accettabile, prodotti rispettosi dell’ambiente, biologici e del commercio equo e solidale” (apud CARANTA, 2012, p. 1132).

4 “[...] l’attenzione rivolta dalla Comunità alla c.d. apertura degli appalti pubblici discenda anzitutto – conformemente ai principi base contenuti nel Trattato istitutivo – dall’esigenza di applicare i principi del mercato interno (segnatamente quelli relativi alla libera prestazione di servizi ed alla concorrenza) [...] La liberalizzazione degli appalti pubblici rivestiva, infatti, la massima importanza, sia sotto il profilo economico generale, sia sotto il profilo più specifico della integrazione europea, nella prospettiva della creazione di un grande spazio economico” (SAITTA, 2008, p. 17).

5 “Los reglamentos de contratación pública de la Unión Europea (UE) se promulgaron para ayudar a crear un mercado interior europeo [...]. Una de las consecuencias de la normativa de la UE en materia de contratación pública es la armonización de las legislaciones de los veintiocho Estados miembros, cada uno con intereses y tradiciones jurídicas contrapuestas” (TELLES, 2013, p. 4; 11, nuestra traducción).

En cuanto a la contratación pública sostenible, cabe destacar las Comunicaciones Interpretativas de la Comisión Europea, entre las que podemos citar, por orden cronológico de publicación: COM(1998) 143 final, sobre la contratación pública en la Unión Europea; COM(2001) 274 final sobre la legislación comunitaria de contratos públicos y las posibilidades de integrar los aspectos *ambientales* en la contratación pública; COM(2001) 566 final, sobre la legislación comunitaria de contratos públicos y las posibilidades de integrar los aspectos sociales en la contratación pública; COM(2008) 400 final, sobre la contratación pública para un medio ambiente mejor; COM(2011) 15 final, en el que se presentó el “Libro Verde” sobre la modernización de la política de contratación pública de la UE para un mercado de la contratación pública más eficiente en Europa; COM(2011) 206 final, por el que la Comisión Europea enumera doce palancas para impulsar el crecimiento y reforzar la confianza mutua en el mercado único europeo, destacando entre ellas la importancia de un “marco regulador de la contratación pública revisado y modernizado, con el objetivo de lograr una política equilibrada que apoye la demanda de bienes, servicios y obras que respeten el medio ambiente y sean socialmente responsables e innovadoras” (EC, 2011).

Cabe destacar el documento COM (2010) 2020 final, una comunicación de la Comisión Europea titulada “Europa 2020 – una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador”. El considerando 95 de la Directiva 2014/24/UE destaca el importante papel de la contratación pública en la consecución de los objetivos fijados por la Estrategia Europa 2020: “Es de suma importancia utilizar plenamente el potencial de la contratación pública para cumplir los objetivos de la Estrategia Europa 2020” (EUROPARL, 2014), Basado en tres prioridades que se refuerzan mutuamente: desarrollar una economía basada en el conocimiento y la innovación (crecimiento inteligente); promover una economía más eficiente en el uso de los recursos, más ecológica y más competitiva (crecimiento sostenible); fomentar una economía con alto nivel de empleo que ofrezca cohesión social y territorial (crecimiento integrador).

Además de las Comunicaciones Interpretativas, es interesante destacar la relevancia de las dos generaciones más recientes de Directivas europeas en materia de contratación pública: la de 2004 (Directivas n. 2004/17 y n. 2004/18) y la de 2014 (Directivas n. 2014/23; 2014/24 y n. 2014/25)⁶. De hecho, y como se puede comprobar a través de numerosos actos

6 “La Direttiva ha una sua propria efficacia quale strumento normativo; infatti contiene delle disposizioni obbligatorie, nel senso che gli Stati devono corrispondere alle esigenze da essa indicate; tuttavia essi sono liberi di scegliere i mezzi ed i procedimenti idonei a raggiungere i risultati indicati” (PENNACCHINI *et al.*, 1983, p. 74).

normativos concebidos en relación con el tema, la preocupación de la UE por la protección del medio ambiente es una posición bastante consolidada, pero no ha sido hasta las Directivas Europeas de 2004 cuando se ha hecho más clara la relación entre la preocupación por el medio ambiente y la contratación pública, y se ha establecido una “sinergia entre el Derecho de la Contratación Pública y el Derecho Ambiental” (ESTORNINHO, 2012, p. 5).⁷

El paradigma euro-normativo de la sostenibilidad en la contratación pública se ve reforzado por la publicación de contenidos técnico-educativos que, a pesar de no tener carácter jurídicamente vinculante, actúan como *soft law*, difundiendo las directrices sectoriales establecidas por la UE. Podemos citar al menos dos manuales publicados por la Comisión Europea: *¡Comprar verde! Manual de compras públicas verdes y Buying social – A guide to taking account of social considerations in public procurement*.

Dicho eso, es evidente que ese conjunto de normas, medidas y actos muestra el peso político y la creciente relevancia de la cuestión de la contratación pública sostenible en el seno de la Unión Europea, constituyendo un verdadero “bloque de constitucionalidad” para apoyarla jurídicamente.

De hecho, hay una nueva conciencia de la relevancia del papel de la contratación pública en la consecución de los objetivos de desarrollo sostenible en el contexto de la superación de la crisis económico-financiera y de cohesión social que ha experimentado el continente en los últimos tiempos.

En el marco de una comunidad que comenzó siendo únicamente “económica europea”, otros valores fundamentales parecen insertarse inexorablemente en el contexto de los objetivos macropolíticos, socioeconómicos y ambientales europeos. Además, teniendo en cuenta su importante poder adquisitivo y su influencia en los mercados, se ha asignado a la contratación pública un papel estratégico en ese escenario de promoción del desarrollo sostenible.

3 CONTRATACIÓN PÚBLICA EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA C DEL METRO DE ROMA

3.1 “Romanidades” que desafían la sostenibilidad

⁷ En esa misma línea: “[...] se su um piano generale l’obiettivo di assicurare un elevato livello di protezione dell’ambiente e il miglioramento della qualità di quest’ultimo rappresenta da tempo una delle pietre angolari che segnano l’evoluzione della normativa comunitaria, sul piano più specifico della legislazione in tema di appalti pubblici, la previsione di requisiti in materia ambientale (Direttiva 2004/18/CE) rappresenta una novità assoluta, sia per il legislatore comunitario che per quello interno” (SAITTA, 2008, p. 383).

No en todo el mundo se corre el riesgo de chocar accidentalmente con el busto de mármol del emperador Julio César durante un proyecto de construcción de un túnel subterráneo para construir una línea de metro. O, como efectivamente ocurrió, ver emerger de entre los escombros el gimnasio y el comedor circular de Nerón o, de nuevo, la sala monumental del Ateneo del emperador Adriano (EGIDI; FILIPPI; MARTONE, 2010).

Descubrimientos sorprendentes se mezclan con las obras de la línea C del metro de Roma. Un patrimonio único en el mundo, extraordinarios monumentos y famosos edificios históricos se revelan con cada excavación realizada.

En lo que respecta al diseño de una línea de metro eficaz, una de las dificultades encontradas en Roma proviene precisamente del inestimable valor de los restos arqueológicos del subsuelo. A lo largo de su recorrido subterráneo, la línea C atraviesa casi toda la ciudad, pasando por su centro histórico y encontrando así sitios arqueológicos urbanos de singular valor:

El subsuelo de Roma es imprevisible; cada cien metros hay vestigios importantes y la obra se ve directamente afectada por accidentes naturales: es un contrato muy difícil. Sólo queríamos resolver un problema de tráfico urbano, construir un metro con tuneladora, como en Múnich o Dublín, pero aquí el subsuelo tiene ocho capas, así que nos vemos obligados a convertirnos en arqueólogos y espeleólogos (EGIDI; FILIPPI; MARTONE, 2010, p. 1, nuestra traducción).

Desde el punto de vista arqueológico, el proyecto de la nueva línea requirió varios análisis preliminares, prospecciones preventivas, investigaciones, investigaciones documentales, campañas de excavación y otras actividades preparatorias llevadas a cabo por la Superintendencia Arqueológica de Roma.

La arqueología preventiva puede atestiguar – aunque con algunas limitaciones – la presencia de yacimientos arqueológicos subterráneos, especialmente en lugares correspondientes al centro histórico de Roma. Según la conclusión de esos estudios preliminares, el trazado del túnel suele modificarse para evitar interferencias y daños en los estratos arqueológicos. Eso ocurrió, por ejemplo, en mayo de 2006, cuando la investigación arqueológica confirmó la presencia de antiguos artefactos de construcción en Largo di Torre Argentina, lo que llevó a la eliminación de la estación Argentina del proyecto de metro (EGIDI; FILIPPI; MARTONE, 2010).

A pesar de los esfuerzos de prevención, los imprevistos arqueológicos son inevitables. Ante cualquier nuevo “descubrimiento fortuito”, se pide la intervención de los organismos públicos responsables de la conservación

del patrimonio arqueológico y se interrumpen temporalmente las obras de la Línea C, hasta que surja una solución para la gestión de los hallazgos.^{8,9}

Tales especificidades interfieren en la construcción de cualquier línea de metro en Roma, y especialmente en la construcción de una línea con la dimensión de la Línea C, uno de los proyectos más complejos y desafiantes jamás desarrollados desde el punto de vista arqueológico, tecnológico y de ingeniería:

[...] [La línea C] representa un experimento muy innovador en el que una pluralidad de disciplinas con diferentes atribuciones, desde las culturales y arqueológicas hasta las tecnológicas y de ingeniería, realizan sus aportaciones en un contexto físico como es el centro histórico de Roma, único por su naturaleza, importancia, extensión y presencia de elementos arqueológicos y monumentales (REPUBBLICA ITALIANA, 2011, p. 8, nuestra traducción).

Por otra parte, y a pesar de las dificultades que ya hemos comentado, la propuesta de una nueva línea de metro en la ciudad se presentaba como una medida crucial en el marco de la estrategia de desarrollo del sector del transporte rápido de masas (trolebuses, transporte subterráneo y ferrocarril de cercanías), con vistas a una red de movilidad urbana más eficaz y sostenible en Italia.

De hecho, la movilidad urbana es un factor importante para el crecimiento económico y el desarrollo sostenible de un país. Se calcula que cada año la economía de la comunidad europea sufre pérdidas equivalentes al 1% del PIB debido a la congestión de los vehículos (CE, 2001). En Italia, las pérdidas causadas por ese problema serían del orden de 27.000 millones de euros, casi el 2% del PIB en 2008:

Por ejemplo, un Romano pasa una media de 227 horas al año en su coche [...] (no es de extrañar que las ciudades italianas tengan los índices de movilidad más bajos de todo el continente: de 2,1 a 2,7 viajes *per cápita* al día, frente a los más de 3,1

8 Se considera “fortuitous discovery” “tutte quelle situazioni in cui il ritrovamento avviene in conseguenza di un’attività che non rientra in un programma di ricerca archeologica o, che comunque non è verosimilmente conseguente al tipo di ricerca che lo scopritore aveva posto in essere al momento del rinvenimento: anzi deve essere considerata occasionale anche la scoperta che consegua ad attività di scavo ma che non sia specificamente finalizzata al ritrovamento di oggetti di quel genere” (LEONE; TARASCO, 2006, p. 593).

9 Cabe decir que el art. 826 del Código Civil italiano establece que los objetos históricos y arqueológicos del subsuelo pertenecen al Estado desde el momento de su descubrimiento. Se trata de una excepción a lo dispuesto en el art. 840 del mismo Código Civil, que establece que el derecho de propiedad [privada] del suelo se extiende al subsuelo y a todo lo que contiene: “la natura stessa del bene impone un’interruzione dell’acquisto a titolo originario del privato affinché sia lo Stato a prendere in consegna l’oggetto per assicurarne l’ingresso, ex art. 826, comma 2, c.c. nel patrimonio indisponibile della Nazione” (LEONE; TARASCO, 2006, p. 590). Por ello, el art. 90 del Código italiano del patrimonio cultural y de los paisajes impone al descubridor la responsabilidad de comunicar rápidamente *–in continenti–* el hecho a las autoridades locales competentes.

de Ámsterdam y Berlín, los 3,5 de París y Barcelona, y los 3,6 de Oslo y Helsinki). Así, a partir de ese breve balance, parece probado que, en el extranjero, un buen sistema de transporte público local hace que los ciudadanos se muevan más y, al mismo tiempo, sean menos dependientes del coche (CARMINUCCI; TREPIEDI; PROCOPIO, 2011, p. 8, nuestra traducción).

De hecho, los costes sociales derivados de la congestión y de la falta de infraestructuras adecuadas de transporte público son importantes. Además del impacto económico, social y sanitario, los efectos nocivos sobre la calidad de vida de la población y las condiciones ambientales son evidentes debido al aumento de la concentración atmosférica de gases contaminantes.¹⁰

En la Resolución n. 21/2011 / G – cuyo objeto era analizar la evolución de la construcción de la Línea C – el Tribunal de Cuentas italiano aportó datos estadísticos que revelan el contraste entre la realidad de Roma y la de otras ciudades europeas en materia de movilidad urbana: el modelo romano está excesivamente concentrado en los medios de transporte privado motorizado en detrimento del transporte público colectivo:

El uso de vehículos colectivos representa el 67,7% de la movilidad motorizada en Barcelona, el 64% en Helsinki y Budapest, el 63,6% en París, el 63,3% en Madrid, el 57% en Praga, el 56% en Estocolmo, el 47,7% en Londres, el 47% en Milán y sólo el 28,2% en Roma, única ciudad, por cierto, cuyo porcentaje descendió en relación con la encuesta anterior.

Además de ser la primera ciudad europea en cuanto a índice de motorización, Roma ocupa el tercer lugar en el índice de vehículos en circulación, después de París y Londres, que sin embargo tienen casi el triple de habitantes que la capital italiana. Por lo tanto, Roma ocupa el primer lugar en cuanto a la superficie de las carreteras sustraída por la presencia de coches; se calcula que una quinta parte de la superficie total de esas vías está ocupada por vehículos aparcados o en movimiento (REPUBBLICA ITALIANA, 2011, p. 10, nuestra traducción).

La tasa de motorización privada de Roma es muy alta: 678 vehículos por cada mil habitantes, frente a Turín (670), Praga (635), Ámsterdam (585), Milán (582), Madrid (504), París (455), Bruselas (439), Barcelona (411), Viena (403), Helsinki (381), Estocolmo (380), Londres (328) y Berlín (322) (REPUBBLICA ITALIANA, 2011).

El actual escenario de visible encarcelamiento de la movilidad urbana al transporte privado se ve agravado por otra condición específica de la

10 “La contaminación atmosférica y acústica aumenta cada año. El tráfico urbano es responsable del 40% de las emisiones de CO₂ y del 70% de las emisiones de otros contaminantes del transporte por carretera. A pesar de los avances en la tecnología de los vehículos, el aumento del tráfico y el carácter intermitente de la conducción en las zonas urbanas hacen que las ciudades sean una fuente importante (y creciente) de emisiones de CO₂ que contribuyen al cambio climático” (EC, 2007, p. 3; 8).

actuación italiana en comparación con sus pares europeos: el predominio del “caucho” en detrimento de los “rieles” en el contexto del transporte público colectivo.

También en esa cuestión – infraestructura y uso del transporte público de masas – el déficit de las ciudades italianas en cuanto a la longitud de las líneas ferroviarias y el número de pasajeros es bastante significativo: sólo el 30% de los viajes en Italia se realizan en tren, mientras que, en Francia, Alemania y el Reino Unido ese porcentaje alcanza el 67%, 58% y 53% respectivamente. Restringiendo la comparación a las respectivas líneas de metro, el metro de Roma da servicio a cerca del 22% de todos los usuarios del transporte público, mientras que en Viena, Estocolmo, Praga, Madrid y Barcelona ese porcentaje supera el 40%, y en París alcanza el 37,5% (CARMINUCCI; TREPIEDI; PROCOPIO, 2011).

En términos de extensión, las líneas de metro de las ciudades italianas suman unos 218,5 km, mientras que Alemania tiene 625,4 km, España 569,3 km, el Reino Unido 552,1 km y Francia 358,8 km. Tal disparidad es aún más evidente si se comparan sólo las grandes capitales europeas: el metro de Berlín tiene 147,5 km, el de París 219,5 km, el de Madrid 290,3 km, el de Londres 464,2 km y el de Roma sólo 60 km, incluso si se tiene en cuenta la primera sección de la línea C (REPUBBLICA ITALIANA, 2017, p. 124).

Por último, en términos de densidad, Roma tiene el menor porcentaje de kilómetros de línea por millón de habitantes: sólo 9,6, frente a los 101,6 de Oslo, 79,3 de Valencia, 79,0 de Stuttgart, 62,5 de Londres, 56,8 de Estocolmo, 46,5 de Amsterdam, 38,1 de Madrid, 26 de Viena, 24,3 de Berlín, 23,5 de Barcelona, 19 de París y 14,4 de Bruselas (REPUBBLICA ITALIANA, 2011, p. 13).

Dicho escenario pone de manifiesto una realidad totalmente opuesta a la estrategia europea de la política de transporte público, basada en la idea de que el desarrollo sostenible de la movilidad urbana debe implicar una transición gradual del “caucho al hierro” (EC, 2001).¹¹

En Italia, la tarea de restablecer el equilibrio entre el transporte privado y el público y, dentro de ese último, entre el transporte motorizado y el ferrocarril, se ha asignado a dos grandes programas de inversión, previstos

¹¹ En la misma línea, la Comunicación COM (2009) 490, de 30 de septiembre de 2009, que contiene el “Plan de Acción sobre Movilidad Urbana”, prevé el desarrollo de planes de movilidad urbana sostenible para garantizar el equilibrio entre los medios de transporte y la protección del medio ambiente (EC, 2009).

en las leyes n. 211/1992 y n. 443/01 (*Legge Obiettivo*).¹²

La nueva línea de metro (Línea C) fue concebida exactamente en esta perspectiva. Su objetivo es desencadenar el desarrollo del transporte público ferroviario en el escenario de la movilidad urbana romana, en un intento de reducir la falta de transporte público rápido con suficiente capacidad para hacer frente a los problemas estructurales de tráfico y contaminación a los que se enfrenta Roma.

Así, dos “romanidades” – y aquí usamos ese término con el propósito de designar lo que, en conjunto, nos parece propio de la ciudad de Roma – se entrelazan en las circunstancias antes mencionadas, requiriendo una posición de gobierno que no ignore aspectos de sostenibilidad ambiental. Ante la imperiosa necesidad colectiva de avanzar en las infraestructuras de los medios de transporte público para hacer frente a los problemas de movilidad y contaminación urbana, la inversión en una nueva opción de transporte ferroviario en Roma nos parece, por un lado, una decisión administrativa que tuvo en cuenta la sostenibilidad *ambiental-urbana* en la definición del objeto de la contratación pública. Por otro lado, tal decisión tiene el reto de seguir siendo igualmente sostenible en términos ambientales-culturales, mediante actos de conservación y salvaguarda del patrimonio arqueológico preexistente implicado en las intervenciones de las obras.

Eso fue, lo que incluso, registró el Tribunal de Cuentas en el momento de la Deliberación n. 21/2011/G:

El desafío de la nueva línea de metro está en encontrar un equilibrio satisfactorio entre las demandas de transporte y la necesidad de preservar los descubrimientos arqueológicos en el subsuelo, así como proteger las manifestaciones arquitectónicas importantes y prestar atención al valor añadido que representa la riqueza cultural derivada de los restos arqueológicos encontrados durante las obras (REPUBBLICA ITALIANA, 2011, p. 8).

El proceso de contratación de un proyecto de la envergadura de la Línea C en una ciudad con las peculiaridades infraestructurales y arqueológicas de Roma nos da la oportunidad de reflexionar sobre los aspectos de sostenibilidad ambiental en el contexto del procedimiento contractual.

¹² “La questione ambientale sarà centrale per la promozione di una mobilità realmente sostenibile. Le leve sulle quali agire possono sintetizzarsi nell’ottimizzazione sia di sistema (offerta dei servizi) che di singola componente (veicoli), avendo consapevolezza che l’unica strategia antinquinamento destinata ad avere successo consisterà nel ridimensionamento dell’uso dell’auto a favore dei mezzi collettivi (efficienza) e di quelli su ferro ed elettrici in particolare (efficacia). La maggiore sensibilità ambientale opererà per un trasferimento della domanda verso il trasporto pubblico locale soprattutto nelle aree dove questo risulterà competitivo con il mezzo privato” (ROMA, 2017, p. 28).

3.2 Sostenibilidad tridimensional: “del caucho al hierro”, oportunidad arqueológica y “estaciones-museo”

Ha habido numerosas críticas a la construcción de la tercera línea del metro de Roma. El problema es antiguo, ya que entró en la agenda de las autoridades italianas en los años 90, cuando aún pensaban en inaugurar la nueva línea al inicio de las celebraciones del Jubileo en el año 2000. Sin embargo, el contrato no se cerró hasta finales de 2006. Las obras están en marcha desde hace más de diez años y aún tardarán en completarse.^{13,14}

A pesar de las críticas, la Línea C parece estar cumpliendo una “triple función” con respecto al avance de la sostenibilidad medioambiental en Roma.

Por triple función, nos referimos a tres aportaciones que la construcción de una nueva línea de metro del tamaño de la que se está construyendo ha podido ofrecer, aunque con sus limitaciones, al incremento de los niveles de sostenibilidad del medio ambiente urbanístico y cultural.

En primer lugar, destacamos la decisión del poder adjudicador a la hora de definir el objeto de la contratación pública. La doctrina jurídica europea señala éste como uno de los momentos relevantes, en el contexto de la contratación pública, para que las preocupaciones por el medio ambiente pasen a primer plano y sean debidamente consideradas ya en el momento precontractual (GOMES; CALDEIRA, 2017).

En ese caso particular, dadas las circunstancias descritas anteriormente, la decisión de promover la inversión en el transporte ferroviario parece totalmente adecuada, contribuyendo a reducir los costes sociales derivados de las externalidades negativas asociadas a la congestión en las zonas centrales de Roma (como la contaminación atmosférica y acústica, el elevado consumo de energía, la menor accesibilidad de personas y mercancías a los centros urbanos, las ineficiencias que afectan al comercio y a la economía, los tiempos de desplazamiento excesivamente elevados, un territorio menos atractivo y una menor calidad de vida para los ciudadanos):

¹³ En el momento de redactar este artículo –febrero/marzo de 2019– las obras de la línea C aún no habían concluido. De las 42 estaciones introducidas en Roma con el nuevo plan estratégico local (“*Nuovo piano regolatore generale di Roma*”), 22 ya han sido entregadas y están en funcionamiento (la última estación inaugurada fue “San Giovanni” en mayo de 2018). Las obras del siguiente trecho, que incluye dos estaciones – “Amba Aradam” y “Fori Imperiali”– están en construcción desde 2013, y su finalización está prevista para 2022. El resto del trayecto está pendiente de la aprobación presupuestaria formal (ROMA, 2019).

¹⁴ El objetivo de este artículo no es discutir los conflictos y acontecimientos –relacionados con la planificación, el plazo, la gestión ejecutiva y financiera de la obra– que se produjeron durante la ejecución del contrato. Para más información sobre esos aspectos, le sugerimos que lea el documento completo *Deliberazione* n. 21/2011 (REPUBBLICA ITALIANA, 2011).

El desarrollo del transporte ferroviario, en nuestro país, es una oportunidad concreta para avanzar hacia modelos más sostenibles de movilidad urbana. En sí misma, esa afirmación parece trivial, dada su obviedad; en cualquier caso, es necesario cultivar una perspectiva efectiva de mayor sostenibilidad en las políticas de transporte y, en un sentido más amplio, en las políticas urbanas.

[...] el hierro es la materia prima decisiva, convirtiéndose (a través de trolebuses locales, metros y ferrocarriles) en el “pilar de apoyo” de las opciones de transporte que tienden a ser más sostenibles y ventajosas para la comunidad (CARMINUCCI; TREPIEDI; PROCOPIO, 2011, p. 1; 8, nuestra traducción).

La inversión para la nueva línea de metro no es pequeña. Según la licitación, el coste inicial estimado de las obras era de 2.510 millones de euros. Ese coste fue absorbido por los gobiernos nacional, regional y local, cada uno de los cuales contribuyó con diferentes porcentajes. Se trata del metro más moderno del país. Sus trenes no necesitan conductor, ya que están controlados a distancia por un sistema de automatización integral. Es la primera gran infraestructura de transporte público de ese tipo en Italia.

La línea C cruza la ciudad de noroeste a sureste, conectando las zonas periféricas y los suburbios con el centro de la ciudad. Una vez que entre en funcionamiento de forma permanente, casi duplicará la red de metro existente, con una previsión de transporte de 600.000 personas al día y una capacidad de 60.000 pasajeros en horas punta, ofreciendo una contribución relevante para satisfacer la demanda de transporte de personas.

No cabe duda de que la solución de los problemas de contaminación atmosférica y movilidad urbana requiere actividades polifacéticas y la adopción de una lógica de intervención a largo plazo. Aunque la Línea C no puede considerarse una solución definitiva, su puesta en marcha representa una intervención infraestructural extremadamente necesaria para lograr un nuevo equilibrio en las opciones de transporte, todavía dominadas predominantemente por los medios de transporte privados y motorizados de “caucho”.¹⁵

En segundo lugar, cabe destacar la oportunidad arqueológica que supusieron las excavaciones para la ejecución de las obras públicas.

La excavación de las galerías subterráneas que requiere la nueva línea de metro puede considerarse una importante oportunidad para explorar el patrimonio arqueológico de las zonas atravesadas. En tiempos de escasez de recursos y baja disponibilidad de inversiones, excavaciones de esa

15 “É ben chiaro a chiunque come in una capitale abitata da due milioni e mezzo di abitanti, ma sulla quale gravitano giornalmente almeno quattro milioni di persone in movimento, la sola presenza dele due preesistenti linee di metropolitana (A e B) risultati da lungo tempo del tutto inadeguata” (EGIDI; FILIPPI; MARTONE, 2010, p. XV).

magnitud y profundidad difícilmente podrían ser apoyadas por la estructura presupuestaria habitualmente asignada a la arqueología italiana.

Entre 2016 y 2017 se produjo, en el futuro emplazamiento de la estación “Amba Aradam”, un descubrimiento fortuito de extraordinaria riqueza arqueológica: un complejo militar de la época del emperador Adriano, consistente en un cuartel romano con más de treinta habitaciones decoradas con frescos y suelos de mosaico. Más tarde, también en “Amba Aradam”, apareció un nuevo hallazgo, identificado como el “*Domus del Comandante*”: una habitación tres metros por debajo del cuartel general anteriormente descubierto, dedicada al comandante de las tropas (AMBA ARADAM..., 2018).

Según la información de la Superintendencia Especial de Roma para la Oficina de Bellas Artes, Arqueología y Paisaje, el “*Domus del Comandante*” fue uno de los cinco descubrimientos nominados para el premio internacional de descubrimientos arqueológicos 2018, uno de los premios de arqueología más importantes del mundo, promovido por la UNESCO y la OMT con el apoyo de la BMTA (*Mediterranean Exchange of Archaeological Tourism*) y las principales publicaciones internacionales del área (MIC, 2018).

La arqueología, en lugar de convertirse en un obstáculo para la modernización de las infraestructuras urbanas, se ha convertido en un motivo más para la expansión de las excavaciones. De hecho, si no fuera por las obras de construcción, no habría fantásticos hallazgos que ahora también se pueden conservar.

En tercer lugar, por último, en la interfaz entre la modernización de las infraestructuras de transporte urbano, la contratación pública y la preservación del patrimonio cultural, la solución adoptada por la Superintendencia de Arqueología de Roma respecto al destino de los hallazgos a lo largo del trazado de la nueva línea cobra especial relevancia: su musealización *in loco*.

El proyecto de “estaciones-museo” o “estaciones arqueológicas” consiste en la integración de obras en algunas estaciones de la Línea, con el fin de crear un espacio específico para reubicar los hallazgos.

Ejemplos claros son las estaciones de “San Giovanni” y “Amba Aradam”. En ambos casos, se han retirado y restaurado inicialmente las estructuras arqueológicas descubiertas durante las excavaciones. Tras la restauración, la intención es devolver los hallazgos a las respectivas estaciones de metro, que serán dotadas de instalaciones específicas para albergarlos

(METRO, 2019). El público y los pasajeros que utilicen las nuevas estaciones tendrán la oportunidad de admirar ese patrimonio arqueológico desde una terraza y una gran ventana (BOCCACCI, 2016).

El proyecto es admirable y demuestra la postura del Estado al esforzarse por presentar la construcción de la nueva línea de metro “*no sólo como un medio de transporte, sino también como un instrumento para resaltar el patrimonio histórico de Roma*” (EGIDI; FILIPPI; MARTONE, 2010, p. 9, nuestra traducción).

CONCLUSIÓN

La Unión Europea cuenta en la actualidad con un marco jurídico que otorga una amplia legitimidad legal a la institución de la “contratación pública sostenible”. Las normas comunitarias que conforman el paradigma contractual pro-sostenibilidad son diversas: desde los principios fundamentales que sustentan los tratados fundacionales de la comunidad, pasando por las directivas europeas, hasta las comunicaciones interpretativas y los instrumentos de *soft law* relacionados con el tema.

En el marco de sus estrategias para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador, la Unión Europea reconoce que la contratación pública tiene un papel importante en la promoción de las llamadas “políticas horizontales”. Dado su importante poder adquisitivo y su influencia en los mercados, el Estado consumidor, a través de sus demandas de bienes, servicios y obras, tiene el deber de hacer de sus compras un instrumento privilegiado al servicio (también) de la protección del entorno natural, cultural y urbano.

La nueva Línea C es una de las mayores intervenciones en infraestructuras urbanas jamás diseñadas en Roma y supone un reto para el papel horizontal de la contratación pública en el contexto de la contratación de grandes obras públicas.

La densidad arqueológica del subsuelo de la ciudad – producto de condiciones históricas específicas – y sus peculiares infraestructuras de transporte público y movilidad urbana (en comparación con otras grandes ciudades europeas) configuran lo que llamamos “romanidades”, idiosincrasias que requieren soluciones públicas orientadas a la sostenibilidad.

Para satisfacer el interés de la entidad contratante de ofrecer a la población otra alternativa de transporte público, se integraron horizontalmente consecuencias ambientalmente sostenibles: desde el punto de vista

ambiental-urbanístico, la asignación de recursos en el desarrollo de un medio de transporte menos contaminante sobre rieles, capaz de mitigar los problemas de congestión, el disfrute de los espacios públicos, la accesibilidad al área urbana y la movilidad urbana; desde el punto de vista ambiental-cultural, la preservación y puesta en valor del patrimonio arqueológico descubierto durante las excavaciones y el diseño de las estaciones-museo.

La idea de “la contratación pública al servicio del desarrollo sostenible” –como parámetro que debe guiar las decisiones de los poderes adjudicadores en los procedimientos contractuales para resolver los problemas de las zonas urbanas – plantea un reto permanente: lograr un equilibrio entre el crecimiento económico, la accesibilidad, la mejora de la calidad de vida y la protección del medio ambiente (natural, urbano y cultural).¹⁶

REFERENCIAS

AMBA ARADAM, scoperta l'incredibile Casa del Comandante. Ma la linea C va avanti. METRO X ROMA. *Metro X Roma*, 2018. Disponible en: <http://www.metroxroma.it/2018/03/4642/>. Acceso: 2 de marzo. 2019.

ARROWSMITH, S. Horizontal policies in public procurement: a taxonomy. *Journal of Public Procurement*, Bingley, v. 10, n. 2, p. 149-186, 2010.

BOCCACCI, P. Metro C Roma, fermata Amba Aradam con vista sulla Storia: ok alla stazione archeologica. *La Repubblica*, Roma, 31 jan. 2016. Disponible en: https://roma.repubblica.it/cronaca/2016/12/31/news/metro_c_roma_fermata_amba_aradan_con_vista_sulla_storia_ok_al_museo_degli_scavi-155166871/. Acceso: 10 de febrero. 2019.

CARANTA, R. *I contratti pubblici*. 2. ed. Torino: G. Giappichelli, 2012a.

CARANTA, R. L'incerta sostenibilità degli appalti pubblici. *Urbanistica e Appalti*, Milano, n. 11, p. 1123-1138, 2012b.

CARANTA, R.; DRAGOS, D. La mini-rivoluzione del diritto europeo dei contratti pubblici. *Urbanistica e Appalti*, Milano, n. 5, p. 493-504, 2014.

CARMINUCCI, C.; TREPIEDI, L.; PROCOPIO, M. *Il trasporto urbano su rotaia in Italia: situazione e linee di sviluppo all'avvio del nuovo decennio*. Roma: ISFORT, 2011. Disponible en: <https://www.ttsitalia.it/file/Libreria/Europe/trasporto%20rotaia.pdf>. Acceso: 10 de febrero. 2019.

¹⁶ “Tutte le azioni del PUMS devono convergere sul perseguimento della sostenibilità economica, sociale e ambientale, della macchina urbana” (ROMA, 2017, p. 17).

EC – EUROPEAN COMMISSION. *COM(2001) 370 final*. White Paper. European transport policy for 2010: time to decide. Luxembourg: EC, 2001. Disponible en: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf. Acceso: 2 de marzo. 2021.

EC – EUROPEAN COMMISSION. *COM(2007) 551 final*. Green Paper: Towards a new culture for urban mobility. Luxembourg: EC, 2007. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0551&from=EN>. Acceso: 2 de marzo. 2021.

EC – EUROPEAN COMMISSION. *COM(2009) 490 final*. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Action Plan on Urban Mobility. Luxembourg: EC, 2009. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0490:-FIN:EN:PDF>. Acceso: 2 de marzo. 2021.

EC – EUROPEAN COMMISSION. *COM(2011) 206 final*. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Single Market Act: Twelve levers to boost growth and strengthen confidence. Luxembourg: EC, 2011. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0206&from=PT>. Acceso: 2 de marzo. 2021.

EC – EUROPEAN COMMISSION. *Buying green! A handbook on green public procurement*. 3. ed. Luxembourg: EC, 2016. Disponible en: <https://ec.europa.eu/environment/gpp/pdf/Buying-Green-Handbook-3rd-Edition.pdf>. Acceso en: 18 de julio. 2020.

EGIDI, R.; FILIPPI, F.; MARTONE, S. (Orgs.). *Archeologia e infrastrutture. Il tracciato fondamentale della linea C della metropolitana di Roma: prime indagini archeologiche*. Florença: Leo S. OlschKi, 2010.

ESTORNINHO, M. J. *Direito Europeu dos Contratos Públicos*. Coimbra: Almedina, 2006.

ESTORNINHO, M. J. *Green public procurement: por uma contratação pública sustentável*. Lisboa: Universidade de Lisboa, 2012. Disponible en: https://www.icjp.pt/sites/default/files/media/texto_prof_a_mje.pdf. Acceso: 10 de febrero. 2019.

EUROPARL – EUROPEAN PARLIAMENT. *Directive 2014/24/EU*. Provides on public procurement and repealing Directive 2004/18/EC Text with EEA relevance. OJ L 94, p. 65-242, 28 mar. 2014. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj>. Acceso: 2 de marzo. 2021.

GOMES, C. A.; CALDEIRA, M. Contratação pública verde: uma evolução (eco)lógica. *Revista da AGU*, Brasília, DF, v. 16, n. 4, p. 43-80, out./dez. 2017.

LEONE, G.; TARASCO, A. (Orgs.). *Commentario al Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio*. Verona: Dott. Antonio Milani, 2006.

METRO C. *La linea C*: Il documentario sulla Linea C e i cantieri in costruzione. Roma: METRO C, 2018. 1 video (10min45s). Disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=GAfKBemfVLU>. Acceso: 2 de febrero. 2019.

MIC – MINISTERO DELLA CULTURA. Soprintendenza Speciale di Roma. *La Domus del Comandante tra le cinque scoperte archeologiche finaliste alla BMTA*. Roma: MIC, 2018. Disponible en: https://www.soprintendenzaspecialeroma.it/eventi/la-domus-del-comandante-tra-le-cinque-scoperte-archeologiche-finaliste-alla-bmta_19/&news. Acceso: 2 de marzo. 2019.

PENNACCHINI, E. *et al.* (Orgs.). *Manuale di Diritto Comunitario*. v. 1. Torino: UTET, 1983.

PEPE, V. Riforma dell'art. 41 della Costituzione per uno sviluppo sostenibile: la sostenibiità come etica pubblica. *L'Italia Forestale e Montana*, Firenze, v. 67, n. 1, p. 44-54, 2012.

REPUBBLICA ITALIANA. Corte dei Conti. Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato. *Delib. n. 21/2011/G*. Roma: Corte dei Conti, 2011. Disponible en: <https://speciali.espresso.repubblica.it/pdf/metroc.pdf>. Acceso: 2 de marzo. 2019.

REPUBBLICA ITALIANA. Corte dei Conti. Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato. *Delib. n. 4/2017/G*. Roma: Corte dei Conti, 2017. Disponible en: <http://versopescara2027.comune.pescara.it/wp-content/uploads/2017/04/Rapporto-Corte-dei-Conti.pdf>. Acceso: 2 de marzo. 2021.

RODRIGUES, N. C. *A contratação pública como instrumento de política econômica*. Coimbra: Almedina, 2013.

ROMA (Cittá). *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile: linee guida*. Roma, Lazio, 2017. Disponible en: https://www.pumsroma.it/download/Linee_Guida_PUMS.pdf. Acceso: 28 de febrero. 2019.

ROMA (Metropolitane). *Caratteristiche principali*. Roma: ROMA Metropolitane, 2019. Disponible en: <http://www.romametropolitane.it/articolo.asp?CodMenu=1&CodArt=22>. Acceso: 2 de marzo. 2019.

SAITTA, F. (Org.). *Il nuovo Codice dei Contratti Pubblici di lavori, servizi e forniture*. Milano: Dott. Antonio Milani, 2008.

SANTOS, D. L. *Da afirmação das contratações públicas sustentáveis: um panorama da jurisprudência do Tribunal de Contas da União brasileiro à luz do processo de normatização de fonte jurisprudencial eurocomunitário*. Relatório final de conclusão da disciplina de Direito Administrativo (Mestrado em Ciências Jurídico-Políticas) – Faculdade de Direito, Universidade de Lisboa, Lisboa, 2018.

TELLES, P. The good, the bad, and the ugly: the EU's internal market, public procurement thresholds, and cross-border interest. *Public Contract Law Journal*, Washington, DC, v. 43, n. 1, p. 3-25, 2013.

Artículo recibido el: 01/09/2020.

Artículo aceptado el: 09/03/2021.

Cómo citar este artículo (ABNT):

SANTOS, D. L. *Romanidades que reclaman sostenibilidad: el reto de preservar el ambiente urbano y arqueológico en el contexto de la contratación pública*. *Veredas do Direito*, Belo Horizonte, v. 18, n. 40, p. 423-442, jan./abr. 2021. Disponible en: <http://www.domhelder.edu.br/revista/index.php/veredas/article/view/1862>. Acceso: día de mes. año.