



4.9. Servicio de mensajería

1. Aspectos generales

1.1. Qué engloba

La Administración Pública utiliza diariamente los servicios de mensajería para distribuir y/o enviar documentos y paquetes entre las dependencias de la misma Administración si está consta de más de un centro de trabajo así como a otros entes y agentes regionales (empresas, ciudadanía en general, otras administraciones) y, en menor grado, a Administraciones del resto del Estado y a nivel internacional.

En el presente capítulo se exponen, desarrollan y presentan medidas para reducir los impactos del servicio de mensajería a dos niveles:

- Los envíos internos, entre diferentes departamentos y edificios de la misma Administración, comúnmente conocido como valija interna, y
- los envíos externos, ya sean dentro del mismo municipio, provincia y/o al resto de la CAPV.

Quedan excluidos tanto los envíos a otras comunidades autónomas así como los envíos internacionales.

1.2. Dónde estamos

La elección de este grupo de producto no se hace tanto por la importancia económica en términos de gasto público como por ser un servicio centralizado donde se pueden introducir fácilmente criterios ambientales y por afectar a todos los departamentos municipales permitiendo concienciar al personal sobre los impactos del servicio y cómo, entre todos, podemos contribuir a reducir la presión sobre el entorno que tiene la Administración Pública.

Según datos del sector de mensajería del Estado español la mayoría de los envíos por mensajería son sobres (75%) con un destino predominantemente al Estado y en menor grado a nivel locales. Por las características de urgencia de los envíos, sólo un 25% son inmediatos mientras que el otro 75% son urgentes o semi-urgent¹. Para el servicio los medios de transporte más utilizados son los vehículos tipo motocicletas, turismos y furgonetas si bien una parte también se realiza en avión (para los envíos inmediatos y a largas distancias).

¹ Presentación de la Asociación española de empresas de mensajería (AEM) en el Courier & parcel logistics summit. Barcelona. 2007.



Todos estos medios de transporte son responsables de una gran parte de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEIs) de la CAPV (un 22% de las emisiones de GEIs), siendo el transporte por carretera el mayor responsable con un 95% de estas emisiones². Otros impactos asociados al transporte por carretera son las emisiones de otros gases de combustión que empeoran la calidad del aire, sobre todo en entornos urbanos, y la generación de ruido.

Las empresas de mensajería se caracterizan en general por tener un bajo número de personal asalariado que se encarga básicamente de las tareas administrativas así como de la conducción de vehículos propios de la empresa (mayoritariamente grandes furgonetas). El resto del personal de mensajería suele ser autónomo y propietario de los vehículos que se usan en el servicio³. La ocupación suele ser temporal con lo que las empresas tienen una gran rotación de personal. Por todo ello, las empresas tienen un campo de acción limitado sobre la eficiencia energética de una parte importante de la flota de vehículos para el servicio, cuyas características fluctúan con los cambios de personal.

Si bien el principal impacto se asocia al transporte, el embalaje representa el segundo elemento que puede tener impactos ambientales en la mensajería tanto el generado por la Administración como el que produce la empresa de mensajería al reempaquetar ciertos envíos.

1.3. Cómo actuar

Las posibles actuaciones a llevar a cabo para reducir los impactos ambientales del servicio de mensajería van principalmente en tres direcciones:

- Racionalizar los envíos, mediante el uso de nuevas tecnologías en sustitución de los envíos tradicionales, repensar la mejor estrategia de distribución, y una mejor coordinación de envíos dentro entre los diferentes departamentos de la propia Administración.
- Reducir los impactos de la principal fuente de contaminación del servicio, el transporte:
 - escogiendo sistemas de mensajería que consuman menos combustible, generen menos emisiones de CO₂ y otros gases de combustión y produzcan menos ruidos y residuos (por ejemplo, con el uso de bicicletas, vehículos eléctricos y/o vehículos más eficientes energéticamente en función del tipo de envío), y
 - fomentando la conducción eficiente del personal interno si realizan el servicio de valija interna y/o de los trabajadores de las empresas de mensajería tanto si realizan el servicio de valija interna como de mensajería exterior.
- Reducir la generación de residuos de embalajes mediante el uso de embalajes reutilizables y mejorar la calidad ambiental de éstos escogiendo aquellos con menor impacto ambiental, a base de material reciclado y fácilmente reciclables y/o biodegradables.

² Serie Programa Marco Ambiental n.º67 diciembre 2007. *Inventario de emisiones de gases de efecto invernadero en la Comunidad Autónoma del País Vasco 1990-2006*. Ihobe. Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Gobierno Vasco.

³ Según las empresas asistentes al foro de mensajería dentro del programa de CCPV.

2. Buenas prácticas operativas

2.1. Cómo reducir el consumo

Para reducir el consumo en el servicio de mensajería las actuaciones se pueden centrar en tres ámbitos.

Reducir el número de envíos y, por tanto, de desplazamientos

Cuando una Administración tiene el servicio de mensajería contratado cada departamento de forma independiente contacta a la/s empresa/s adjudicataria/s para encargarle un envío. Según datos del sector de mensajería y paquetería, sólo un 25% son inmediatos mientras que el otro 75% son urgentes o semi-urgentes⁴. Ello da margen a coordinar los envíos no inmediatos de diferentes departamentos estableciendo un procedimiento y designando un responsable que concentre los encargos de todos los envíos y destinos de los departamentos para el mismo día (antes de las 12 horas por ejemplo) y que contacte a la empresa de mensajería para comunicarle los envíos del día. De éste modo se evitaría que la empresa se desplazara varias veces a la Administración en un mismo día.

A nivel de valija interna, el servicio debe organizarse en uno, máximo dos repartos diarios para distribuir la documentación entre dependencias haciendo dos rondas, una para recoger y otra para entregar. Los paquetes y sobres deberían dejarse en recepción y el conserje o recepcionista debería contactar a la empresa o responsable de la valija interna indicando si hay algo a recoger o no (30 minutos antes de empezar la ronda).

Para envíos masivos o extensivos derivados de publicaciones se deberán tener en cuenta las medidas de minimización de envíos destacadas en la ficha de publicaciones.

Finalmente, otra alternativa al envío de documentos impresos o en formato digital es el uso de soportes informáticos vía web cuando los archivos son muy pesados. La Administración o la empresa que haga el envío puede subir a su servidor los documentos que quiera transmitir y enviar una notificación vía correo electrónico con el enlace al lugar donde se pueden descargar los documentos. Esto podrá ser también válido para convocatorias, subvenciones y otros documentos cuando el sistema de firma digital esté implantado.

CASO 33: Gobierno Vasco

Desde 2006 el Gobierno Vasco lleva implementando y fomentando un sistema de contratación electrónica para la Administración central para las licitaciones por procedimiento abierto, restringido y negociado. De forma innovadora, el Gobierno Vasco ha implantado un modelo global a través del cual todos los procedimientos de archivo se llevan a cabo electrónicamente. Esto incluye tanto el procesamiento interno (publicación de ofertas, documentación asociada, apertura de licitaciones, etc.) como el externo (recepción de avisos, presentación de ofertas, firma de contratos...). Las mejoras ambientales de este sistema son principalmente la eliminación de la entrega de documentos impresos, y por tanto del consumo de papel; y la eliminación de los envíos por correo o mensajería con las ofertas de las empresas.

Durante el período 2006-2007 se han tramitado de forma completamente electrónica 100 expedientes y en un 50% se han recibido ofertas digitales. De media, el 33% de estas ofertas han sido digitales reduciendo así el consumo de recursos naturales y las necesidades de mensajería.

⁴ Presentación de la Asociación española de empresas de mensajería (AEM) en el Courier & parcel logistics summit. Barcelona. 2007.



Reducción del consumo de los vehículos destinados al servicio

Otra forma de reducir el consumo está directamente relacionada con la eficacia energética de la flota y el modo de conducción de los/las mensajeros/as. Más información al respecto se encuentra en el apartado 3. «Aspectos ambientales y técnicos a considerar».

Reducción de la cantidad de embalajes

Cuando la Administración hace envíos el primer paso es envolver y proteger los elementos a enviar mediante sobres de papel, retractilado en plástico, cajas de cartón, etc. Una de las prácticas más extendidas para el servicio de valija interna es el uso de sobres multi-uso, sobres de gramaje más elevado que los de un sólo uso con múltiples espacios para apuntar la dirección del destinatario del envío. Cuando internamente se utilizan este tipo de sobres, es necesario darse cuenta que hay algunos departamentos que son principalmente generadores y otros que son más receptores de envíos por lo que en aquellos departamentos donde se acumulen más sobres de los que utilizan deben enviar a aquellos que necesitan más para que se cierre el círculo y los sobres se reutilicen efectivamente.

Para mensajería exterior y correo, que no es urgente, se debería acordar con la empresa que ofrezca el servicio el uso de cajas reutilizables tanto para los envíos como para la recepción del correo, evitando el uso de cajas de cartón que se convierten en residuo.

CASO 34: Diputación Foral de Álava

Una de las administraciones que dispone de sobres multi-uso para los envíos internos por el servicio de valija interna es la Diputación Foral de Álava.

La Diputación dispone de dos tipos diferentes de sobres. El sobre grande de 32,5 x 22,9 cm se usa teóricamente para envíos voluminosos de hojas DIN A4 sin doblar y permiten un máximo de 10 reutilizaciones. El otro sobre más pequeño de 22,8x16,1 cm se usa para pequeños envíos de hojas DIN A4 dobladas y puede reutilizarse hasta 8 veces. Además estos sobres son en ambos casos de papel reciclado.



CASO 35: Ihobe

La Sociedad Pública Vasca de Gestión Ambiental del Gobierno Vasco, Ihobe, recibe el correo ordinario en cajas de cartón. La caja llega a recepción donde la persona responsable se encarga de clasificar el correo y entregarlo a cada trabajador/a de la sociedad.

Una vez distribuido el correo, en la recepción tienen el hábito de desmontar las cajas que se encuentran en buen estado y guardarlas para posteriormente reutilizarlas. Así, cuando desde Ihobe se tiene que hacer un envío grande, cogen una de las cajas, la montan, introducen el material a enviar, la embalan y la entregan a la empresa de correos.

Esta buena práctica supone el ahorro de unas 4 ó 5 cajas por semana (aproximadamente unas 200 al año), y de los correspondientes kilos de residuos de cartón.

Para mensajería exterior urgente, se debe ajustar el tamaño del embalaje a las dimensiones del producto a enviar y se debe acordar con la empresa adjudicataria que no reempaquete los envíos con sobres de la empresa adicionalmente ya que de ese modo se genera el doble de residuos en el destinatario que, a menudo son de naturaleza diferente (el de la empresa de plástico y el de la Administración de papel) complicando su recogida selectiva según sea el sistema de residuos en el destinatario final.

2.2. Cómo conocer las necesidades reales. Indicadores

Las necesidades de mensajería pueden variar de un año al otro en función de ciertas circunstancias, no obstante se puede hacer una estimación en función de los años anteriores.

Más importancia debe darse a conocer los impactos que el servicio de mensajería genera a través de indicadores. En el marco de la lucha contra el cambio climático, muchas Administraciones están en proceso de llevar a cabo un cómputo de las emisiones de gases con efecto invernadero que genera su actividad. Esto incluye varios elementos que a menudo se centran en los consumos de los edificios públicos o de los vehículos de uso interno. No obstante otras variables más indirectas como las emisiones debidas a los envíos de documentos de la Administración o de proyectos contratados a empresas no suelen contabilizarse si bien pueden suponer una parte importante de las emisiones totales de la actividad de la Administración.

Por tanto, para conocer los impactos del servicio de mensajería y poder utilizar esa información para la concienciación de todos los trabajadores públicos o para cálculos de emisiones de la Administración se deberá requerir a las empresas encargadas del servicio de mensajería que presenten informes periódicos de tareas e indicadores ambientales indicando:

- El total de desplazamientos y kilómetros realizados al año por medio de transporte (turismos y furgonetas, motocicletas y bicicletas) y emisiones de CO₂ generadas. Para los desplazamientos en vehículos a motor (motocicletas y pequeñas y grandes furgonetas) se aplicará el consumo y emisiones de CO₂ medio de la flota de la empresa adjudicataria calculada durante la licitación.
- El porcentaje de utilización de los diferentes medios de transporte tanto en general como por destino (urbano y para el resto de la CAPV).
- Un listado de todos los envíos realizados por la administración ordenados por día, destino y medio de transporte incluyendo también la hora de petición de cada envío y el departamento solicitante. Con esta información se puede analizar y evaluar cómo coordinar mejor los envíos y si las medidas de mejora implantadas funcionan o no.

Como puede que haya diferentes empresas contratadas en función del servicio, la Administración deberá agregar la información de las diferentes empresas para obtener una imagen completa del servicio.

2.3. Qué y cómo contrato

El servicio de mensajería, como se ha indicado en la introducción, cubre diferentes servicios en función del área geográfica y destinatarios. Así la administración puede contratar los servicios de:

- Valija interna, para envíos entre diferentes edificios de la propia administración. Este servicio además, también puede realizarse internamente por trabajadores del mismo organismo público.
- Mensajería exterior tanto a nivel local como de la CAPV, del Estado español y a nivel internacional.



Todos estos servicios se pueden licitar en contratos diferentes y/o dentro del mismo contrato dividido en lotes. Esto es especialmente importante para permitir la participación de pequeñas y medianas empresas (PYMEs) en los lotes.

Como la cantidad exacta de envíos no se puede conocer con antelación, el procedimiento de contratación se definirá en función de los servicios contratados el año anterior. Otra opción, menos corriente, es la realización de contratos marco para los servicios de mensajería exterior. En términos generales, los servicios de mensajería se contratan de forma centralizada si bien la valija interna puede gestionarse desde otro departamento.

Dentro de los lotes que se pueden definir para el servicio, a nivel local se puede especificar un lote para el servicio motocicleta y otro para ciclomensajería, es decir, para el servicio en bicicleta en función de la zona a cubrir ya que el servicio en bicicleta requiere condiciones especiales en cuanto al área a cubrir, relieve y peso y dimensión de los paquetes. Si se prevén los dos tipos de servicios, se tendrá que garantizar a través de una instrucción interna que los trabajadores municipales, independientemente del precio de cada uno, contraten el servicio en motocicleta o ciclomensajería en función del lugar de destino y no del precio.

La Administración que contrata ciclomensajería demuestra un compromiso ambiental que los trabajadores deben respetar además de promover, si la empresa es del tercer sector, la inserción laboral de personas en riesgo de exclusión, haciendo compra pública socialmente responsable.

CASO 36: Oraintxe

La empresa Oraintxe es una empresa de mensajería urgente fundada en 1998 que se diferencia del resto de empresas de mensajería por ofrecer, además de los servicios habituales, el servicio de ciclomensajería (en bicicleta) tanto en Bilbao como en Getxo.

Con este tipo de servicio se colabora a la descongestión del tráfico urbano, no se contamina el aire de la ciudad, se ahorra energía al no emplear combustibles y se fomenta el uso de formas de transporte respetuosas con el medio ambiente.

Pero el compromiso de la empresa no se centra sólo en el medio ambiente sino que también abarca el ámbito social, en tanto que es una empresa de inserción socio-laboral, es decir, que emplea a personas con especial dificultad para acceder al empleo.

2.4. Cómo gestionar los residuos

En el servicio de mensajería, los residuos que genera la Administración son principalmente los relacionados con los embalajes de los documentos o paquetes que se envían. La peculiaridad es que estos residuos se producen en el lugar de destino de los paquetes.

En ocasiones las empresas de mensajería reempaquetan las cartas o productos que se envían con sobres propios, además de generar residuos con los papeles de recepción de los envíos.

En este sentido, la Administración como generadora de envíos debe aplicar medidas de minimización del embalaje y uso de sistemas reutilizables como se ha mencionado en el apartado 2.1. «Cómo reducir el consumo» y/o de materiales ambientalmente con menor impacto.

Como receptora, la única medida de gestión de los residuos de embalaje es la recogida selectiva de los mismos.

3. Aspectos ambientales y técnicos a considerar

3.1. Transporte

Los principales impactos del transporte mediante vehículos de combustión (principalmente gasolina y gasóleo) son las emisiones de CO₂ y otros gases contaminantes derivadas del consumo de combustibles fósiles:

- *Emisiones de CO₂*. En el caso de los vehículos (turismos, furgonetas y motos) las emisiones de CO₂ dependen del tipo de carburante que se use y del consumo típico.

Los *turismos y furgonetas*, como se amplía en el apartado 4, disponen de una etiqueta oficial que recoge los valores medios de consumo (en litros/kilómetro) y de emisiones de CO₂ (en gramos de CO₂/kilómetro). Además también existe una etiqueta de eficiencia energética que los clasifica de más a menos eficientes en función de su superficie.

En el caso de las *motocicletas*, no existe una etiqueta oficial de las emisiones de CO₂ o datos de consumo y es el propietario el que debe solicitar por expreso esa información al fabricante.

Por tanto, para seleccionar la empresa de mensajería se propone valorar que las emisiones de CO₂ de la flota de la/las empresa/s sea lo más baja posible para los turismos y furgonetas, valorando la de la flota de motocicletas si la información es facilitada por la empresa.

- *Emisiones de gases de combustión contaminantes*. Además de las emisiones de CO₂, los vehículos emiten otros gases contaminantes: partículas, hidrocarburos sin quemar (HC), monóxido de carbono (CO), óxidos de nitrógeno (NOx) o metano (CH₄) que contribuyen, entre otros, al calentamiento global, a la destrucción de la capa de ozono y al empeoramiento de la calidad del aire, sobre todo en entornos urbanos.

En el caso de los *vehículos* (turismos y furgonetas) la Unión Europea ha introducido unos estándares EURO con la intención de reducir progresivamente los niveles de emisiones de estos compuestos. En 2005 entró en vigor el EURO 4 y la entrada del EURO 5 está prevista para septiembre de 2009 en lo que respecta a la homologación de nuevos vehículos y enero de 2011 para todos los vehículos.

Para las *motocicletas* la Comisión también ha definido unos límites para las emisiones de gases contaminantes parecidos a los estándares EURO que se deben cumplir para la homologación de los vehículos.

Por tanto, para la elección de la/las empresa/s de mensajería, se elegirán aquellas cuya flota tenga menores emisiones de gases de combustión.

- *Emisiones de ruido*. En el entorno urbano el ruido se está convirtiendo en un serio problema y el tráfico es uno de los factores principales. A altas velocidades, el ruido es debido al efecto aerodinámico pero a velocidades menores el contacto rueda/pavimento (por encima de los 30 km/hora) y el sistema de propulsión (por debajo de los 30 km/hora) son los principales generadores de ruido⁵.

⁵ Federación Europea para el Transporte y el Medio Ambiente, <http://www.transportenvironment.org/module-htmlpages-display-pid-20.html#2>.



Si bien a nivel europeo se han definido límites máximos de emisiones acústicas para los sistemas de expulsión de gases, los vehículos pueden tener niveles menores que se valorarán a la hora de escoger a la/s empresa/s para el servicio.

El sistema de transporte con menores emisiones de CO₂, otros gases de combustión y ruido utilizados en servicios de mensajería son las bicicletas, no obstante éstas normalmente no cubrirán para todo tipo de envíos sino que su uso está restringido a ciertos envíos intra-urbanos y de peso reducido.

Dentro de las tecnologías para vehículos, los eléctricos (teniendo en cuenta el mix energético del Estado español) también generan menores emisiones y ruido si bien su uso debe limitarse a aquellas áreas donde sean ambientalmente mejores que otros, sobre todo para distancias cortas en entornos intra-urbanos.

3.2. Conducción eficiente

Los impactos en el transporte se deben tanto a la eficiencia energética de los vehículos usados en el servicio como al tipo de conducción que se haga. Según algunos estudios, la conducción puede influir enormemente en el consumo, pudiéndose llegar a ahorros de hasta un 25%⁶. Es por ello que en un servicio como el de mensajería que se basa en la conducción de vehículos, es importante que los conductores hayan recibido formación en eco-conducción o conducción eficiente.

3.3. Embalajes

Como ya se ha mencionado anteriormente, el embalaje en los envíos por mensajería sirven para proteger los materiales que se envían, agrupar diferentes documentos en un mismo envío y/o indicar la dirección de la persona o organismo a la que va dirigido.

Cuando los envíos son a otros actores diferentes de la propia Administración, los embalajes se convierten directamente en residuos en tanto que su reutilización es difícil. En estos casos, además de aplicar las medidas de minimización del embalaje destacadas en el apartado 2.1. «Cómo reducir el consumo» se deberán escoger aquellos materiales de embalaje que contengan un elevado porcentaje de material reciclado y que sean reciclables.

Normalmente los retractilados de plástico se producen con materiales vírgenes ya que por las características de espesor y transparencia de la película plástica (o film) es difícil obtenerla a partir de plástico reciclado. Además, al ser un producto normalmente no marcado con el tipo de plástico (para saber de que material está formado) ni con la marca de Ecoembes (conforme a que se ha pagado el canon para su reciclaje), estos embalajes a menudo no se separan para su reciclaje y si se hace la recogida selectiva, su reciclaje es difícil en tanto que no se indica qué tipo de plástico destinándose al vertedero o incineración. Esto es especialmente problemático si los plásticos son halogenados.

Los sobres o embalajes de papel y cartón en cambio, como todos los productos de papel, tienen una tasa de recogida selectiva y de reciclaje mayor que otros materiales. Además estos están a menudo fabricados con un porcentaje de fibra de papel reciclada, cerrando de esta manera el ciclo (los residuos de papel recogidos selectivamente se convierten en materia prima para la fabricación de nuevos productos de papel/cartón).

⁶ Manual de conducción eficiente para vehículos turismos. 2007. IDAE.

Otra opción son los plásticos biodegradables y compostables. Estos, si cumplen con el estándar europeo EN 13432, tienen la capacidad de ser compostables en condiciones adecuadas (de plantas de tratamiento de materia orgánica). No obstante, como en la CAPV todavía no se ha implantado un sistema de recogida de la fracción orgánica, no se considera oportuno la promoción de estos envases.

3.4. Otros aspectos ambientales relacionados con la ejecución del servicio

Cuando la empresa de mensajería hace una entrega a su destinatario/a siempre se debe firmar un certificado de recepción que suele ser de papel. Para mejorar los impactos asociados, estos certificados deberían ser en papel reciclado o, mejor aún, de forma digital.





4. Las certificaciones ambientales

4.1. Vehículos

Desde la aprobación de la Directiva 1999/94/CE⁷, los puntos de venta de vehículos deben informar a los consumidores sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de los nuevos vehículos a través del etiquetado energético de los mismos.

El sistema de etiquetado consta de dos elementos: una etiqueta obligatoria, con información referente al consumo del vehículo y generación de emisiones de CO₂ por kilómetro y un sistema de etiquetado voluntario, que clasifica a los vehículos según la eficiencia energética en una escala de la A a la G (de más a menos eficientes).

The image shows two energy labels for vehicles. The left one is the 'Etiqueta obligatoria' (mandatory label) and the right one is the 'Etiqueta voluntaria' (voluntary label).

Etiqueta obligatoria: This label provides technical specifications for a vehicle. It includes fields for 'Marca/Modelo', 'Tipo de combustible', 'Consumo Oficial' (with sub-fields for 'Tipo de combustible', 'Consumo', 'En ciudad', and 'Medio urbano'), and 'Emisiones Específicas Oficiales de CO₂' (with sub-fields for 'g/km' and 'g/kWh'). It also contains a note about the accuracy of the data.

Etiqueta voluntaria: This label is a color-coded energy efficiency label. It features a scale from A (green) to G (red) and a bar chart showing the vehicle's energy efficiency class. It also includes technical specifications for the vehicle.

Como la etiqueta de clasificación de eficiencia energética no es obligatoria, muchos fabricantes o concesionarios no disponen de ella. No obstante el IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía) publica anualmente una guía con todos los nuevos modelos de vehículos de venta en España y su clasificación. Esta guía está a disposición del público en general y se puede descargar de Internet en la página web del IDAE: <http://www.idae.es/coches/>.



Otra información relacionada con el estándar EURO o los niveles de ruido se puede encontrar en las fichas técnicas de los vehículos o los certificados de homologación CE del vehículo.

Para las motocicletas no existe ninguna certificación ambiental pero la información sobre las emisiones de gases de combustión o de ruido se encuentra en los certificados de homologación CE de las motocicletas.

⁷ Transpuesta por el Real Decreto 837/2002, de 2 de agosto (BOE núm. 185 de 3 de agosto).

4.2. Embalajes

Los embalajes, principalmente *sobres y cajas de papel/cartón de papel reciclado*, como ya se ha comentado anteriormente, son normalmente de un sólo uso a menos que existan circuitos internos de reutilización dentro de la misma administración. Por tanto, se tendrá que garantizar que estos son de papel reciclado (mínimo 65% post-consumo) ya sea mediante:

La ecoetiqueta Ángel Azul (ecoetiqueta Tipo I)	
Una auto-declaración del fabricante (ecoetiqueta Tipo II) *	
<p>* Varios fabricantes de sobres marcan sus productos con un logotipo propio que indica si el producto es reciclado o no, para ello deben declarar el porcentaje de fibra reciclada. Hay que tener cuidado pero con otros símbolos que no dan ningún tipo de información como un árbol, delfines o el triángulo de reciclable, que no reciclado.</p>	

Pese a que ya se ha comentado antes que los envoltorios o *embalajes de plástico biodegradable* no se promoverán de entrada, hasta que no haya un sistema establecido de recogida selectiva de materia orgánica, para aquellos que opten por su uso hay que especificar que existen varios estándares a nivel internacional de plásticos biodegradables/compostables con diferentes logotipos en función, a nivel europeo, del organismo certificador. Como el estándar europeo es más exigente que el estadounidense, se tendrá que garantizar que los productos cumplen con el estándar EN 13432. Los principales certificadores son:

<p>DIN CERTCO (Alemania) que certifica en función tanto del estándar alemán [DIN V 54900] como europeo [EN 13432] y estadounidense [ASTM D 6400]. Como puede certificar según diferentes estándares, se tendrá que solicitar a los fabricantes documentación adicional para saber que tipo de test ha seguido su producto a menos que se indique claramente en el logotipo del producto.</p>	
<p>AIB Vinçotte (Bélgica) que certifica según el estándar europeo.</p>	
<p>Biodegradable Products Institut/ US Composting Council (Estados Unidos) que certifica según el estándar estadounidense, menos estricto que el europeo.</p>	



5. Situación del mercado: oferta disponible

Según datos de la Asociación Española de Empresas de Mensajería (AEM) el inicio del concepto mensajería tal y como lo entendemos ahora (urgente, flexible, dinámico,...) aparece en España en la década de los 70. Durante los 80, junto con un crecimiento de la demanda se da la creación de numerosas empresas que se reestructurará durante los 90 frente a una recesión y modificación de la demanda.

Como en muchos otros sectores, a partir del 2000 se observa una concentración de las empresas mediante la fusión, la adquisición de unas a otras o el establecimiento de alianzas entre operadores para ofrecer una mayor gama de servicios a los clientes. Como resultado en 2006 un 46% del mercado de paquetería empresarial (donde se incluye la Administración) está ocupado por tan sólo 5 operadores (grandes grupos y franquicias). No obstante, pese a esa concentración todavía predominan las empresas de pequeño tamaño, así más del 85% de las empresas existentes en 2006 contaban con plantillas inferiores a los 10 empleados, mientras que aquéllas con más de 50 empleados apenas representaban el 2%⁸.

En 2006 el número total de empresas dedicadas a actividades postales y de correo en el Estado español era de 5.500, con un volumen de facturación próximo a los 4 millones de euros⁹ y concentrados sobre todo en las Comunidades autónomas de Madrid, Cataluña y Andalucía.

Como se ha comentado en el apartado 1.2. «Dónde estamos», el sector se caracteriza por tener a un número relativamente bajo de trabajadores asalariados y un número mayor de autónomos. Debido a la rotación de personal, las características de las empresas en cuanto a la flota de vehículos cambia constantemente y no resulta sencillo hacer una selección de las empresas a priori. Por tanto, esta información se tendrá que solicitar durante la contratación.

A nivel de empresas de mensajería en bicicleta, hasta la fecha sólo en Bilbao y en Getxo es posible contratar este servicio.

⁸ www.dbk.es/pdf/sectores/sumarios/Mensajería%20y%20Paquetería.pdf

⁹ www.dbk.es/pdf/sectores/sumarios/Mensajería%20y%20Paquetería.pdf

6. Criterios ambientales

6.1. Criterios para contratar por procedimiento abierto y adjudicación por concurso

Los criterios que se proponen para esta modalidad de contratación, se encuentran disponibles en el CD adjunto.

Para el servicio de mensajería se proponen dos niveles de exigencia: nivel básico y nivel avanzado.

Una vez elegido el tipo de servicio y el nivel de exigencia que más se adecua a las necesidades y exigencias de la Administración, para cada nivel, además de las propias especificaciones y cláusulas, encontrará también una propuesta de criterios de adjudicación y de contenido de la oferta técnica. Este último apartado de cómo han de presentar los licitadores la información, sirve para una más fácil recopilación de la información solicitada.

Este capítulo se completa con el *checklist* para proveedores, disponible también en el CD adjunto, y que se anexará al propio pliego de condiciones técnicas para hacer más sencilla la presentación de ofertas y su evaluación posterior.

6.2. Criterios para el procedimiento negociado y la contratación directa

Tanto por procedimiento negociado como por contratación directa, si lo que se contrata es el servicio de mensajería exterior, se seguirán los mismos criterios y procedimiento que para la contratación por procedimiento abierto.

Para el servicio de valija interna, la Administración podría exigir que la empresa disponga de vehículos eléctricos para el servicio a edificios dentro del mismo municipio. Si hay alguna dependencia lejana, se debería valorar de nuevo la eficiencia energética de la flota de la empresa. Si este servicio se hace con personal propio, la Administración debería contar con algún vehículo eléctrico para los centros cercanos y otro vehículo eficiente y con bajas emisiones de CO₂ para acceder a los centros más apartados. Respecto a los embalajes, la Administración escogerá aquellos ambientalmente mejores y dispondrá de cajas reutilizables para la valija interna y/o envíos no urgentes.