

MOBILITAT CATALANA: L'ABAST DEL MODEL D'EXTERNALITZACIÓ

Desembre 2021



Mobilitat catalana: l'abast del model d'externalització

Un informe de l'Observatori DESC
Desembre 2021

Autors: Marta Ribera Carbó (redacció i coordinació), Cati Femenia Verger (redacció)

Maquetació: Oriol Moya Cànovas

Foto portada: Tom Grunbauer/Unsplash



Aquesta guia té llicència:

Reconeixement-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC SA)

Amb el suport de:



**Agència Catalana
de Cooperació
al Desenvolupament**



**Generalitat
de Catalunya**



**Ajuntament
de Barcelona**

El contingut d'aquesta publicació és responsabilitat exclusiva de l'Observatori DESC i no reflecteix necessàriament l'opinió de l'ACCD ni de l'Ajuntament de Barcelona.



...MORTS EN ...
...EN ...
...AU ...

Taula de contingut

	Taula de contingut	7
1.	Introducció	8
2.	La precarització darrere del model d'outsourcing i del relat de la competitivitat	10
3.	Organismes públics de mobilitat: en el punt de mira	12
4.	Metodologia de l'estudi quantitatiu i limitacions	14
5.	Resultats	16
5.a.	Resultats generals	16
5.b..	Organismes contractants analitzats: estructura, evolució i volum	18
i.	ADIF	18
ii.	FGC	20
iii.	Transports Metropolitans de Barcelona	22
iv.	AENA	24
v.	Port de Barcelona	27
vi.	Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)	29
vii.	Renfe-Operadora	30
viii.	Port de Tarragona	32
ix.	ConSORCI de l'Autoritat del Transport Metropolità	34
x.	Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre S.M.E. S.A.	36
6.	Anàlisi qualitatiu de la precarització en contractació pública i del model d'outsourcing: el cas d'AENA	38
a.	AENA i Sacyr a l'estat espanyol	38
b.	AENA al Sud Global	40
7.	Mecanismes en la contractació pública desfavorint la precarització laboral i la concentració del volum en pocs actors empresarials	42
a.	Divisió en lots	43
b.	Condicions socials particulars i especials d'execució	46
9.	Conclusions i recomanacions	49
a.	Conclusions	49
b.	Recomanacions	52
10.	Annexos	55

1. Introducció

La concentració del volum de contractació pública adjudicat a grans empreses és preocupant en l'àmbit de l'estat espanyol, on el 2017 només el 28% dels adjudicataris van ser PIMES¹. Hi ha una millora evident si mirem l'adjudicació pública al nivell català: el 2019, el 76,9% dels adjudicataris de la Generalitat de Catalunya eren PIMES. Així i tot, només se'ls va adjudicar el 40,5% de l'import². Al costat de la contribució d'aquestes empreses a l'economia catalana, que el 2018 va ser del 59,4% del valor afegit brut a Catalunya³, es demostra que queda molt camí per recórrer i fer la participació en la contractació pública menys dependent d'un nombre reduït d'actors.

Cal tenir en compte també que gran part de la contractació pública executada a Catalunya no es canalitza a través de la Generalitat, sinó a través d'entitats estatals i locals. Hem vist ja que en l'àmbit estatal, el grau de concentració és alt, i en altres nivells administratius fora de l'estat i la Generalitat, la informació sobre quin tipus d'empresa contracta no està sempre disponible. Per exemple, el sistema electrònic que utilitza l'Ajuntament de Barcelona no permet diferenciar entre PIMES i empreses grans⁴. Per obtenir una imatge real de quins tipus d'actors empresarials contracten i quin és el nivell de concentració d'import en actors reduïts, cal analitzar les adjudicacions fetes a Catalunya a tots els nivells administratius.

Després d'haver elaborat una primera anàlisi de la contractació executada a Catalunya, però adjudicada en l'àmbit estatal, autonòmic i local (per l'Ajuntament de Barcelona), es va determinar que el 21% de tota la contractació executada a Catalunya entre 1998 i 2020 es va fer a només 10 actors empresarials⁵. Aquestes anàlisis preliminars fetes a través de recerques pròpies donaven indicis que la concentració era particularment alta en organismes públics que gestionen serveis de mobilitat. Partint dels resultats d'estudis previs, el que ens proposem amb aquest informe és analitzar l'impacte dels grans grups empresarials actors en la contractació pública dels organismes que gestionen aquests tipus de serveis i infraestructures.

En aquest informe, hem acabat confirmant aquesta alta concentració en els organismes de mobilitat: **un 37,3% de tot el volum adjudicat entre 2016 i 2020 s'ha fet a favor de només deu grups empresarials**. Les qüestions que volem respondre en aquest informe **són a quins grups s'adjudiquen aquests diners, i per a quin tipus de serveis**.

El model outsourcing - subcontractació -, que implica externalitzar el màxim de parts del procés productiu per abaratir costos, comporta una davallada de la qualitat del servei proveït i un empitjorament de les condicions de les persones treballadores. La identificació dels majors actors contractistes és necessària per assolir una major coherència en contractació pública: tal com també s'ha assenyalat en informes anteriors, la majoria dels grans contractistes identificats a Catalunya han estat denunciats per violacions de drets humans al Sud Global, i també s'ha identificat com almenys un 5% del total de la contractació va a parar a empreses multiservei (EMS), conegudes per aplicar aquest model d'outsourcing o externalització i per adoptar pràctiques de *dumping* social que precaritzen les condicions laborals de les seves treballadores, i com un 17% s'adjudica a empreses

1 OECD (2018), *Estudios Económicos de la OECD, España*.

2 Direcció General de Contractació Pública (2019), *INDICADORS DE LES TIPOLOGIES D'ADJUDICATARIS ESPECIAL REFERÈNCIA A LES PIME*.

3 PIMEC (2020), *Anuari de la Pime Catalana, Barcelona*.

4 MEMÒRIA DE CONTRACTACIÓ PÚBLICA SOSTENIBLE 2019

5 Observatori DESC (2021), *Radiografia i impacte de la contractació pública catalana en drets humans*. <https://observatoridesc.org/ca/radiografia-i-impacte-contractacio-publica-catalana-drets-humans>

vinculades a EMS⁶.

En aquest informe, farem una petita introducció teòrica del model outsourcing, explicarem perquè és rellevant analitzar els organismes públics que gestionen serveis de mobilitat, exposarem els resultats obtinguts, explicarem un cas qualitatiu que exemplifica el model outsourcing en la contractació pública (AENA i les adjudicacions a favor de Sacyr), repassarem alguns mecanismes de control en la contractació pública a favor de les condicions laborals de les treballadores i en contra de la concentració de la contractació en poques empreses, i acabarem amb una conclusió i algunes recomanacions.

⁶ Observatori DESC (2021), *Radiografia i impacte de la contractació pública catalana en drets humans*. <https://observatoridesc.org/ca/radiografia-i-impacte-contractacio-publica-catalana-drets-humans>

2. La precarització darrere del model d'outsourcing i del relat de la competitivitat

El model d'outsourcing es defineix per la posada en pràctica d'externalitzacions, en què serveis que podrien ser assumits internament per una empresa o entitat són gestionats per una empresa externa. Traslladat a les administracions públiques, parlem per tant de serveis de titularitat pública que són transferits i passen a ser proveïts per una empresa privada, una altra administració o per una entitat sense ànim de lucre. Aquesta transferència es pot fer a través d'un conveni, de licitació pública o de subvenció: en aquest informe, ens centrem en les fetes a través de licitació i proveïdes per empreses privades.

Cal tenir en compte diferents termes a l'hora de parlar de l'outsourcing en la contractació pública. Externalitzar i subcontractar es fan servir sovint com a termes equivalents en l'àmbit de l'empresa, però aplicat a la contractació pública, tenen connotacions diferents. Diem que l'administració externalitza un servei públic quan un servei de titularitat pública és executat per una altra entitat que no n'és la titular original, i diem que un servei està subcontractat quan part del contracte adjudicat al licitador vencedor s'executa per part d'una empresa diferent de la principal.

Sota aquests marcs, en aquest informe ens limitem a analitzar les externalitzacions fetes a través de licitació pública realitzats entre 2016 i 2020. Al procés pel qual les administracions externalitzen aquests serveis o provisió de béns, l'identifiquem com el model d'outsourcing (pel seu significat en anglès, d'"externalitzar")

El model d'outsourcing està en auge des de l'esclat de la crisi econòmica de 2008, i no només a Catalunya o a l'estat espanyol. L'auge d'aquest model hauria suposat una reducció del preu dels serveis adjudicats a empreses, sota una narrativa que pretenia tornar els serveis i la gestió pública més "competitius". Sota aquesta narrativa de competitivitat, però, s'amaga una precarització en les condicions laborals de les persones que acaben executant aquesta provisió de béns i serveis, sovint a causa del difícil monitoratge de les condicions en les quals s'executen els contractes, i una davallada en la qualitat del servei o bé proveït. Les protestes i vagues per les condicions laborals com les realitzades pels i les treballadores de Renfe⁷ o Sacyr a l'aeroports del Prat⁸ són agluns exemples.

Sota aquesta narrativa de competitivitat també s'amaga la creació de barreres d'accés a contractació pública per als possibles adjudicataris que no poden assumir aquesta reducció en els preus d'adjudicació, i que generalment no són grans empreses. S'ha assenyalat en altres informes de l'Observatori DESC la concentració de la contractació pública en un nombre reduït d'actors en la contractació pública executada a Catalunya, on només deu grups empresarials s'enduen el 21% del volum⁹.

A través d'actualitzacions normatives, s'ha avançat en fer la contractació més accessible a petites i mitjanes empreses (PIMES), i per tant no depenent de grans actores. Sota el Decret Llei 3/2016 de Mesures Urgents en Matèria de Contractació pública, els organismes contractants s'estableix que s'ha de justificar perquè un contracte no es divideix en lots (art.5.1) i es pot limitar el nombre de lots al

⁷ Martínez, E. (28 de juliol de 2018), *La huelga de Renfe marca un complicado inicio de las vacaciones de agosto*, *El Correo*, <https://www.elcorreo.com/economia/trabajo/huelga-renfe-marca-20180727224939-ntrc.html>

⁸ CCOO. (16 de juliol de 2021). *Centenars de treballadors i treballadores es concentren a l'aeroport per la vaga de la neteja*. <https://www.ccoo.cat/noticies/centenars-de-treballadors-i-treballadores-es-concentren-a-laeroport-per-la-vaga-de-la-neteja/>

⁹ Observatori DESC (2021), *Radiografia i impacte de la contractació pública catalana en drets humans*. <https://observatoridesc.org/ca/radiografia-i-impacte-contractacio-publica-catalana-drets-humans>

qual un sol contractista pot licitar i quants se'n poden adjudicar (art.5.2). Sota la normativa estatal, també s'ha de justificar la no divisió del contracte en lots, divisió que s'ha de fer sempre que l'objecte del contracte ho permeti (art.99.1 LCSP).

Tal com s'ha esmentat anteriorment, l'evolució de la concentració de la contractació a Catalunya és positiva si mirem a les dades publicades per la Generalitat, en sentit que la concentració ha disminuït en els últims anys¹⁰. Algunes mesures aplicades semblen contribuir a aquesta menor concentració, però encara queda camí per recórrer. En la secció 7 d'aquest informe, analitzem algunes de les mesures disponibles en la contractació pública per evitar aquesta concentració en pocs actors i per contribuir a les millors condicions laborals de les persones treballadores, i analitzem si són suficients o no.



Manifestació de *kellys* a Barcelona el 2019
Font: Fotomovimiento / Xavi Ariza / Flickr

¹⁰ Observatori DESC (2021), Radiografia i impacte de la contractació pública catalana en drets humans. <https://observatoridesc.org/ca/radiografia-i-impacte-contractacio-publica-catalana-drets-humans>

3. Organismes públics de mobilitat: en el punt de mira

Quins organismes de contractació pública s'analitzen en aquest informe? I per què? Els motius de centrar-nos en organismes que gestionin serveis o béns relacionats amb la mobilitat a Catalunya respon a dues raons.

La primera és la importància relativa del volum d'aquests organismes en el total de la contractació pública. Dels 24 mil milions d'euros que es comptabilitzen entre 2016 i 2020 en la base de dades que s'ha utilitzat per a aquest estudi, més del 13,6% (3.290 milions) pertanyen als 25 organismes identificats:

	Organismes contractants gestores de béns i serveis de mobilitat pública a Catalunya	Volum adjudicat, 2016-2020
	Total	3.290.725.716,86 €
1	ADIF	933.153.750,27 €
2	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)	529.130.082,94 €
3	Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)	500.893.438,62 €
4	Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)	356.602.711,77 €
5	Port de Barcelona	273.985.488,28 €
6	Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)	255.580.215,95 €
7	Renfe-Operadora (Renfe)	164.670.611,13 €
8	Port de Tarragona	129.347.838,06 €
9	Consorti de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM)	32.056.993,27 €
10	Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (SEITT)	31.460.833,36 €
11	Ports de la Generalitat	24.233.738,97 €
12	Infraestructures Ferroviàries de Catalunya	12.355.185,94 €
13	Infraestructures Departament Territori i Sostenibilitat	11.155.925,79 €
14	Aeroports Públics de Catalunya	11.005.674,28 €
15	Empresa Municipal Transports Públics Tarragona	7.150.374,50 €

16	Gerència Urbanística - Port de Barcelona	4.794.118,33 €
17	Sermetra	4.280.057,00 €
18	Autometro	2.769.596,12 €
19	CIMALSA	2.376.151,59 €
20	Consorci Port de Mataró	2.043.770,25 €
21	Consorci Transport Públic Tarragona	755.402,52 €
22	Consorci Transport Públic Lleida	479.726,51 €
23	Cargometro Rail Transport	335.855,02 €
24	Consorci Transport Públic Girona	65.451,55 €
25	Consorci Port de Portbou	42.724,84 €

Taula 1: Organismes contractants gestores de béns i serveis de mobilitat pública a Catalunya

Tot i que a l'apartat de resultats es presentaran de manera general els principals contractistes de tots aquests organismes, l'anàlisi detallada es farà només dels deu organismes amb més volum adjudicat.

La segona raó per analitzar els organismes de mobilitat i transport van ser els resultats preliminars d'alta concentració de gran part del volum en poques actores empresarials. Com veurem en els resultats, en el podi de les 10 actores empresarials trobem grups que ja estaven en els deu grups amb més volum de tota la contractació catalana, com ACS, FCC i Ferrovial, però apareixen noves actores. Així com en l'anàlisi de tota la contractació executada a Catalunya ACS i FCC tenien cadascun un 6 i 7,1% de tota la contractació, i la resta de grups tenien entre un 1,8 i 0,35%, els deu primers grups en aquesta anàlisi no tenen menys d'un 2% de la contractació, augmentant molt la porció que s'enduen poques empreses. Podríem dir que, en part, l'alta concentració de la contractació pública a Catalunya en poques actores es pot deure a l'alta concentració entre els organismes de mobilitat.

4. Metodologia de l'estudi quantitatiu i limitacions

Per a aquest informe, s'han analitzat 28.724 contractes adjudicats pels organismes esmentats en l'apartat anterior entre 2016 i 2020. El volum total dels contractes analitzats assoleix un total de 3.290.725.716,86 €.

En aquest informe s'analitzen els contractes públics adjudicats a través de processos de licitació i executats a Catalunya, ja sigui en la seva totalitat o parcialment. Les dades han estat extretes de la plataforma de Govern Obert, la Plataforma de Serveis de Contractació Pública (PSCP), la Plataforma de Contratación del Sector Público de l'Administració de l'Estat (PLACSP), i les dades de contractació publicades per l'Ajuntament de Barcelona. A través d'analitzar les dades publicades en diferents bases, es vol obtenir una imatge completa de l'estat de la contractació pública analitzant els diferents nivells administratius. Per a més detalls sobre el procés d'extracció i neteja de dades, es pot consultar l'Annex 2 d'aquest informe.

L'objecte del contracte s'ha dut a terme a través de l'anàlisi dels codis CPV¹¹. Dels 28.724 contractes analitzats, el 95% tenia informació sobre el CPV: per tant, podem establir que l'anàlisi del tipus de béns i serveis analitzats en aquest informe és representatiu.

Per últim, les empreses identificades en l'anàlisi es troben en l'Annex 1. Aquestes són les empreses de l'Ibex-35 i les seves filials, empreses multi serveis identificades i grups empresarials vinculats, i empreses i grups empresarials a qui s'han adjudicat els principals contractes dels organismes analitzats. Un aspecte important que volem ressaltar és que s'han analitzat l'adjudicació a empreses, no individualment, sinó tenint en compte l'entramat empresarial del qual formen part. Això vol dir que quan parlem de la contractació feta a favor de grans grups, com ACS, Ferrovial, FCC o altres, parlem de tots els contractes adjudicats a les empreses que formen part d'aquests grups. **Amb això volem donar resposta a les realitats empresarials cada cop més complexes en les que es distribueixen els ingressos públics**, on el fet que les empreses canviïn de mans ràpidament i es comprin i vinguin accions dia sí i dia també fa que associar ingressos amb certs actors empresarials sigui cada cop més complicat.

Pel que fa a limitacions metodològiques, cal recalcar-ne tres, i la primera a reconèixer és l'aspecte temporal. L'anàlisi es **limita entre els anys 2016 i 2020**, i per tant, molts contractes de gran envergadura adjudicats abans i després queden fora de l'estudi, i l'anàlisi de l'evolució de la contractació és limitat.

La segona limitació té a veure amb la identificació d'empreses i els grups empresarials a qui estan vinculades. En l'Annex 1 es pot veure les associacions que hem fet entre empreses i filials, informació que s'ha trobat a través de fonts públiques. Qualsevol **canvi de vinculació empresarial que no hagi estat fet públic, o que sigui fet a través de possessions d'accions que no hagin trascendit als mitjans, no han estat comptabilitzades en aquest informe**.

La tercera limitació, i que recalquem al llarg de l'estudi, és que els contractes analitzats es limiten als publicats a les bases de dades esmentades. Per tant, la nostra anàlisi és representativa pel que fa als contractes publicats en aquestes. Qualsevol incoherència amb l'estat de contractació real i el que es reflecteix en aquest informe l'identifiquem com errors en la publicació de les dades, i no en

¹¹ Codi CPV correspon a les inicials de Common Procurement Vocabulary, que significa Vocabulari Comú de Contractació Pública en anglès. Es tracta d'un sistema de classificació en l'àmbit comunitari europeu de l'objecte del contracte de les administracions públiques.

l'extracció de dades o en la seva neteja. Pot ser, per tant, que si les administracions no han publicat un contracte en cap d'aquestes bases, que aquest no consti tampoc en la nostra anàlisi. Aquesta anàlisi és, per tant, **un estudi de mínims**, i els resultats que exposem a continuació s'han d'interpretar d'aquesta manera.

5. Resultats

A continuació exposem els resultats quantitius, de manera general i desglossats en els principals organismes públics que gestionen serveis i béns de mobilitat a Catalunya:

a. Resultats generals

Els resultats sobre la concentració del volum adjudicat en poques empreses quan analitzem els organismes de mobilitat a Catalunya és impactant. **Només deu grups empresarials s'emporten el 37,3% de tota la contractació**, sent el Grup ACS de Florentino Pérez la primera actora amb més volum, Siemens la segona i el grup Ferrovial de la família del Pino la tercera:

Nom	Total adjudicat	% import
ACS*	210.963.257,21 €	6,4%
Siemens*	163.813.578,04 €	5,0%
Ferrovial	140.803.749,83 €	4,3%
Stadler	140.641.667,75 €	4,3%
Sorigué*	120.276.295,43 €	3,7%
Sacyr	115.942.893,86 €	3,5%
FCC*	97.155.836,15 €	3,0%
Ansaldo STS	89.164.025,47 €	2,7%
Acciona*	83.871.211,35 €	2,5%
Thyssenkrupp	64.542.236,43 €	2,0%
Altres	2.063.550.965,35 €	62,7%
Total deu actores adjudicatàries principals d'organismes públics de mobilitat a Catalunya	1.227.174.751,51 €	37,3%
Total	3.290.725.716,86 €	100,00%

*S'ha dividit en dos els valors dels contractes adjudicats en UTE a dues empreses, atribuint el 50% del volum a cada grup empresarial identificat

Taula 2: Actores empresarials adjudicatàries principals d'organismes públics de mobilitat a Catalunya

Els números són encara més impactants si recordem que els resultats de l'anàlisi de tota la contractació catalana executada a Catalunya entre 1998 i 2020¹², vam determinar que les deu actores empresarials que s'enduen més volum arribaven al 21%. Quan posem la lupa en el període entre 2016 i 2020 sobre els organismes que gestionen infraestructures i serveis de mobilitat, aquesta concentració gairebé es duplica.

Com pot ser que tan poques empreses s'enduguin tant volum quan parlem de mobilitat? Serà perquè

¹² Observatori DESC (2021), Radiografia i impacte de la contractació pública catalana en drets humans. <https://observatoridesc.org/ca/radiografia-i-impacte-contractacio-publica-catalana-drets-humans>

el tipus de contracte fa que els valors siguin més alts, i que per tant es reparteixin entre menys empreses?

Intuïtivament, es podria dir que la concentració en pocs actors del volum dels organismes de mobilitat es dona perquè gran part del que adjudiquen són contractes d'obres públiques. Els contractes de treballs de construcció són els que acostumen a tenir valors més alts, ja que suposen un grau d'inversió més elevat. Si analitzem l'objecte de contracte dels organismes de mobilitat, és cert que veiem que el 37,4% del volum correspon a contractes fets per treballs constructius:

Classificació segons objecte del contracte dels organismes de mobilitat	Volum 2016-2020	% sobre el total
Treballs de construcció	1.231.202.737,19 €	37,4%
Equips de transport i productes auxiliars	497.413.625,71 €	15,1%
Serveis de reparació i manteniment	443.404.203,39 €	13,5%
Serveis d'arquitectura, construcció, enginyeria i inspecció	198.090.208,08 €	6,0%
Serveis de clavegueram, brossa, neteja i medi ambient	161.152.731,80 €	4,9%
Serveis a empreses: legislació, mercadotècnia, assessoria, selecció de personal, impremta i seguretat	92.392.641,10 €	2,8%
Serveis TI: consultoria, desenvolupament de software, Internet i suport	68.030.429,32 €	2,1%
Serveis de transport complementaris i auxiliars; serveis d'agències de viatges	64.524.891,01 €	2,0%
Altres	534.514.249,26 €	16,2%
Total	3.290.725.716,86 €	100,0%

Taula 3: Classificació segons objecte del contracte dels organismes de mobilitat

Així i tot, quan analitzem els organismes que tenen un volum més gran de contractació, i mirem quin tipus de contracte adjudiquen, veiem que **tots tenen un alt grau de concentració del volum en molt poques empreses, se centren o no en contractes de construcció**. En la taula següent podem veure com la concentració de tot el volum en deu actors empresarials o més es dona en organismes que tenen un alt % del volum adjudicat per treballs de construcció, com en el SEITT o en el Port de Tarragona, però també es dona en organismes on es fa poca contractació d'obra pública, com en l'ATM o a Renfe. Desgranem l'anàlisi de cada organisme en l'apartat següent.

	Porció de la contractació feta a 10 grups empresarials per organisme de contractació	Porció del volum adjudicat en treballs de construcció als 10 grups empresarials amb més volum
ADIF	68,1%	41,3%
FGC	43,1%	22,9%
TMB	42,5%	42,1%
AENA	47,7%	40,2%

Port de Barcelona	57,1%	72,3%
AMB	46,1%	16,8%
RENFE	51,0%	32%
Port de Tarragona	65,8%	88,0%
ATM	50,2%	0%
SEITT	100%	90,5%

Taula 4: Relació entre la porció de la contractació i el volum adjudicat en treballs de construcció

b. Organismes contractants analitzats: estructura, evolució i volum

Quins són els organismes de mobilitat que més volum externalitzen a Catalunya? I amb quines empreses contracten més? En aquest apartat us expliquem com els 10 organismes de mobilitat amb un volum més alt de contractació externalitzen un altíssim volum en un nombre d'actors molt reduït, que sovint es repeteixen entre organismes. En l'anàlisi s'explica breument quina és l'estructura organitzativa o empresarial d'aquests ens contractants, ja que sovint són formes mixtes d'organització públicoprivada i/o depenen d'administracions diferents. Per últim, també s'analitza el volum de contractació, tant de tots els contractes adjudicats per cada organismes com la classificació dels contractes adjudicats només a les deu empreses amb més volum. D'aquesta manera, volem identificar quins tipus de béns i serveis s'externalitzen a aquestes grans empreses.

i. ADIF



Estructura i funcions

ADIF és una Entitat Pública Empresarial. Com a tal, rep finançament del Ministeri de Transport, Mobilitat i Agenda Urbana, i és l'encarregada de l'administració i construcció de les infraestructures del transport ferroviari, tal com poden ser les vies, estacions o terminals¹³. És una entitat diferenciada de Renfe, tot i que aquesta última també és finançada i depèn principalment del Ministeri de Transport, i per tant les dues seran analitzades de manera separada.

ADIF és l'organisme contractant de mobilitat que més volum ha adjudicat a Catalunya entre 2016 i 2020, arribant a més de 933 milions d'euros.

Especialment preocupant d'ADIF, però, és l'**altíssima concentració** de l'adjudicació en molt pocs adjudicatariis. És de lluny l'òrgan que més concentra el volum en pocs grups empresarials, ja que només els 10 grups amb més volum arriben al 68,1% del total adjudicat. Per tant, **només 10 actors empresarials s'enduen el 68% de les adjudicacions fetes per ADIF a Catalunya**. La distribució per empreses es pot veure en la taula següent:

Actor empresarial adjudicatari	Volum 2016-2020	Proporció sobre el total
ACS	125.321.499,52 €	13,4%
Siemens*	134.448.417,26 €	14,4%
Ferrovial	102.577.715,20 €	11,0%
Ansaldo STS	89.164.025,47 €	9,6%

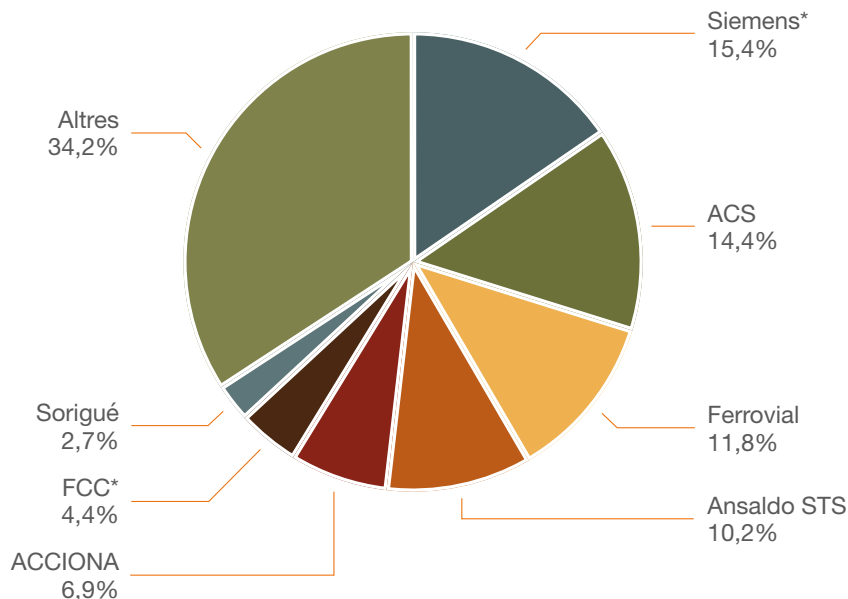
¹³ Adif. (s.d.) Adif - Conocer Adif. http://www.adif.es/es_ES//conoceradif/conoceradif.shtml

ACCIONA	60.236.842,24 €	6,5%
FCC*	37.914.179,42 €	4,1%
Sorigué	23.380.639,24 €	2,5%
Jez Sistemas Ferroviarios*	22.133.192,55 €	2,4%
Amurrio Ferrocarril*	20.106.364,81 €	2,2%
Duro Felguera*	20.063.174,41 €	2,2%
Total 10 adjudicatariis	635.346.050,13 €	68,1%
Altres	297.807.700,14 €	31,9%
Total ADIF	933.153.750,27 €	100,0%

*S'ha dividit en dos els valors dels contractes adjudicats en UTE entre Siemens i FCC (74 milions adjudicats l'any 2020), comptabilitzant el 50% per cada grup empresarial, i en tres el contracte adjudicat en tres lots entre Amurrio Ferrocarril, Jez Sistemas Ferroviarios i Duro Felguera (60 milions adjudicats l'any 2019), comptabilitzant 1/3 per a cada empresa

Taula 5: Empreses adjudicatàries d'ADIF

Només ACS, el grup empresarial de Florentino Pérez s'endú 125 milions d'euros, que representa el 13,4% de tota la contractació feta per ADIF. El segueixen Siemens, amb 134 milions d'euros que representen el 14,4% de tota la contractació, i després ve Ferrovial, amb més de 102 milions que representen l'11%.



Gràfic 1: Principals empreses adjudicatàries d'ADIF

Gran part dels contractes que s'adjudiquen des d'ADIF tenen com a objecte del contracte treballs de construcció (43,7%), i les classificacions que segueixen són serveis de reparació i manteniment (27,7%) i equips de transport (13,2%). Si s'analitzen amb detall els contractes més grans adjudicats a aquestes 10 empreses o grups, veiem que una proporció similar s'adjudica en treballs de construcció (41,3% del valor total adjudicat a aquestes empreses), però que una porció molt important es fa en concepte de serveis de reparació i manteniment (36,9%).

Per tant, **aquestes deu empreses tenen una alta presència en construcció però també en serveis de reparació i manteniment externalitzats.**

ii. FGC



Estructura i funcions

El Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) és una empresa pública adscrita al Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori, i s'encarrega d'operar serveis ferroviaris i administrar infraestructures i de gestionar ferrocarrils turístics i estacions de muntanya¹⁴. FGC té personalitat jurídica pròpia i funciona com una empresa mercantil¹⁵. De manera general, FGC es finança amb recursos propis i de la Generalitat de Catalunya, i en concret durant l'any 2020, va obtenir els seus principals recursos de la Generalitat de Catalunya, seguit dels ingressos propis i de l'ATM¹⁶.

FGC participa de forma majoritària en altres societats, com són l'Autometro, S.A., Cargometro Rail Transport, S.A., Vallter, S.A., FGCRAIL, S.A., Actius de muntanya, S.A., i FGC Mobilitat, S.A.¹⁷, però donat que FGC no participa en el 100% d'aquestes societats, no s'analitzen de manera conjunta en aquest informe.

El segon organisme contractant de mobilitat que va adjudicar més volum a Catalunya entre 2016 i 2020 és FGC. Tot i que el grau de concentració de les adjudicacions és menor que el d'ADIF-Renfe, continua sent molt alt: més del **43,1% del volum adjudicat es va destinar a només 10 grups empresarials**.

A través de l'anàlisi dels contractes de FGC, veiem que no només té una alta concentració en pocs grups, sinó **que el 26,6% de tot el volum es va adjudicar a un sol grup empresarial: a Stadler**, empresa suïssa de producció de vagons i trens de ferrocarril. A la taula següent podem veure com els deu majors actors es reparteixen la contractació dins d'FGC:

Actor empresarial adjudicatari	Volum 2016-2020	Proporció sobre el total
Stadler	140.641.667,75 €	26,6%
ACS*	19.654.881,28 €	3,7%
Siemens	19.318.794,64 €	3,7%
ENEL	15.681.652,37 €	3,0%
Sorigué*	14.672.051,56 €	2,8%
Contratas Vilor	5.319.954,07 €	1,0%
COPISA	5.233.577,88 €	1,0%
Thyssenkrupp	3.149.680,63 €	0,6%
Indra	2.537.102,90 €	0,5%
Corte Inglés	2.053.213,35 €	0,4%
Total 10 adjudicatariis	228.262.576,43 €	43,1%
Altres	300.867.506,51 €	56,9%
Total FGC	529.130.082,94 €	100,0%

*S'ha dividit en dos el valor dels contractes adjudicat en UTE entre Sorigué (COMSA) i Vias y constricciones (ACS) (1 milió d'euros adjudicat el 2019)

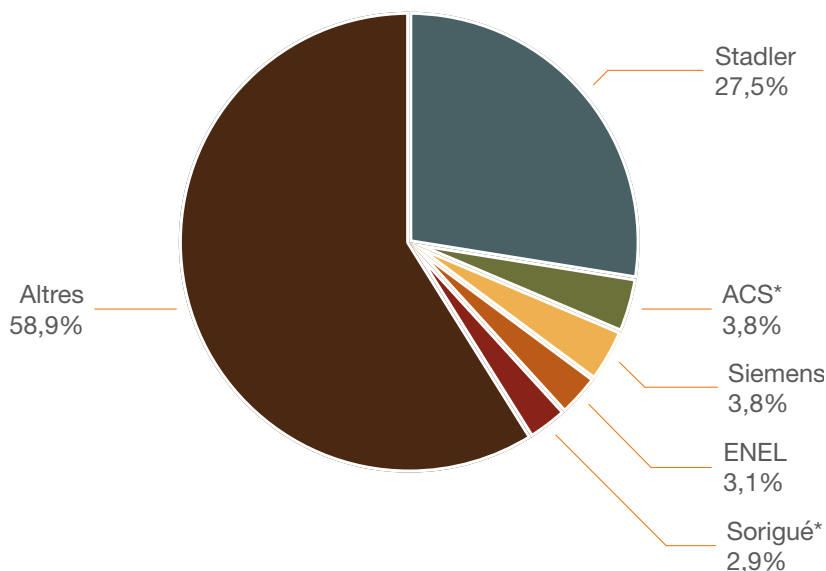
Taula 6: Empreses adjudicatàries de FGC

14 FGC (2019). Estatuts. https://www.fgc.cat/wp-content/uploads/2021/06/Estatuts-FGC-2019_cat.pdf

15 FGC (2021). Presentació FGC. https://www.fgc.cat/wp-content/uploads/2021/06/Presentacio%CC%81-Globa-FGC-2021_CAT.pdf

16 FGC (2019). Estatuts. https://www.fgc.cat/wp-content/uploads/2021/06/Estatuts-FGC-2019_cat.pdf

17 FGC (2021). Societats participades d'FGC. <https://www.fgc.cat/transparencia/gestio/societats-participades-dfgc/>



Gràfic 2: Principals empreses adjudicatàries de FGC

Per què Stadler s'endú tants recursos d'FGC? L'anàlisi per objecte de contracte de FGC mostra que el gruix més important de tots els contractes adjudicats és en concepte d'equips de transport (32,8% de tot el valor adjudicat), seguit per treballs de construcció (30,2%). Dels 173 milions adjudicats entre 2016 i 2020 per equips de transport, a Stadler se'ls adjudiquen 139; per tant, podem veure que la gran presència de l'empresa suïssa a la contractació de FGC es deu únicament a la compravenda de trens mateixos.

Pel que fa als adjudicataris directes, les empreses dels grups, la major part de les contractacions de Stadler en concret i de FGC en general es realitzen amb Stadler Valencia SAU, la filial que l'empresa suïssa té a l'estat espanyol. El valor adjudicat a favor de la filial arriba a 139 milions d'euros, i la major part correspon a un sol contracte de gairebé 100 milions d'euros adjudicat el 2017 per a 15 unitats de tren elèctrics de la línia Barcelona-Vallès l'any 2017.



Locomotora de FGC per la línia de la Cremallera de Núria fabricada per Stadler a Suïssa
Font: Aleix Cortés / Flickr

iii. Transports Metropolitans de Barcelona S.L. (TMB)



Estructura i funcions

Transports Metropolitans de Barcelona S.L. (TMB) és una empresa privada de capital públic que actua com una unitat gestora i marca comercial dels transports públics de l'àrea metropolitana de Barcelona. És propietat al 100% de Transports de Barcelona S.A. i Ferrocarril Metropolità de Barcelona (propietat que es divideix en dues meitats exactes)¹⁸, dos organismes que tenen capacitat de contractació completament independent, però en ser ambdós els propietaris de TMB, són analitzats de manera conjunta en aquest informe per facilitar l'enteniment de la contractació de mobilitat a l'àrea metropolitana de Barcelona:

a. Transports de Barcelona S.A. (TB)

L'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) és propietària al 100% de les accions de Transports de Barcelona, S.A.¹⁹. TB s'encarrega principalment de gestionar la xarxa de bus dins de l'àrea metropolitana²⁰.

b. Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. (FMB)

L'AMB és propietària també al 100% de les accions de Ferrocarril Metropolità de Barcelona (FMB)²¹. FMB s'encarrega principalment de gestionar la xarxa de metro de dins de l'àrea metropolitana²².

Si tenim en compte TMB en la seva globalitat, incloent-hi TB i FMB, és el tercer ens de mobilitat a adjudicar un volum més alt de contractació a Catalunya en el període de temps analitzat. **TMB presenta també una alta concentració del volum adjudicat, ja que el 42,5% del volum s'adjudica a només 10 grups o empreses actores:**

Empresa matriu adjudicatària	Volum 2016-2020	Proporció sobre el total
Grup Volkswagen	52.850.194,41 €	10,6%
Gas Natural	33.075.774,75 €	6,6%
FIATC	32.865.308,45 €	6,6%
Thyssenkrupp	29.868.191,32 €	6,0%
Iberdrola	14.314.291,20 €	2,9%
Sorigué*	16.039.187,86 €	3,2%
ACS*	11.039.365,47 €	2,2%
Siemens	10.046.366,14 €	2,0%
Rogasa	6.412.907,09 €	1,3%
COPIA**	6.249.726,69 €	1,2%
Total 10 adjudicatàries	212.761.313,37 €	42,5%
Altres	288.132.125,26 €	57,5%
Total TMB	500.893.438,62 €	100,0%

*S'ha dividit en dos els valors dels contractes adjudicats en UTE entre Sorigué (COMSA) i Vias y constricciones (ACS) (dos contractes per valor total de 11 milions adjudicats l'any 2020)

**S'ha comptabilitzat per a COPIA el 50% d'un contracte adjudicat en UTE amb Project&Facilities Management

Taula 7: Empreses adjudicatàries de TMB

18 TMB. (2021). Marc societari de TMB. <https://transparencia.tmb.cat/documents/525003/525689/Marc+societa-ri+TMB-2021.pdf/19ef9367-63e2-46f2-9bab-249002bc8ab3>

19 Ídem

20 TMB. (s.d.). Quiénes somos. <https://www.tmb.cat/es/sobre-tmb/conocenos/quien-somos>

21 TMB. (2021). Marc societari de TMB. <https://transparencia.tmb.cat/documents/525003/525689/Marc+societa-ri+TMB-2021.pdf/19ef9367-63e2-46f2-9bab-249002bc8ab3>

22 TMB. (s.d.). Quiénes somos. <https://www.tmb.cat/es/sobre-tmb/conocenos/quien-somos>

El grup Volkswagen és el conjunt d'empreses a qui s'adjudica un volum més alt, amb un 10,6% del volum adjudicat, seguit per Gas Natural i FIATC, amb un 6,6% cadascun.

Aquests tres grups empresarials que s'emporten un valor més alt de contractació destaquen perquè **es dediquen a sectors molt diferenciats**.

Aquesta diversificació en els serveis que s'externalitzen des de TMB es veu reflectit també en l'anàlisi per l'objecte del contracte. Si analitzem tota la contractació de TMB, veurem que un quart de tot el volum s'adjudica en concepte d'equips de transport, un 18% en treballs de construcció, un 13% en serveis de reparació i manteniment i un 9% a serveis a empreses:

Classificació per objecte del contracte TMB	Volum 2016-2020	% sobre el total
Equips de transport i productes auxiliars	125.230.892,25 €	25,0%
Treballs de construcció	88.863.303,70 €	17,7%
Serveis de reparació i manteniment	66.170.860,44 €	13,2%
Serveis a empreses: legislació, mercadotècnica, assessoria, selecció de personal, impremta i seguretat	45.757.130,15 €	9,1%
Altres	174.871.252,08 €	34,9%
Total	500.893.438,62 €	100%

Taula 8: Classificació per objecte dels contractes de TMB

Si analitzem **quin tipus de contractes s'adjudiquen a aquestes deu empreses amb més volum, veiem que encara està més diversificat**: tot i que més d'un quart de la contractació (25,5%) que es fa a aquests deu grups empresarials es fa en concepte d'equips de transport, les següents partides amb un volum més alt són treballs de construcció (20,5%), serveis de reparació i manteniment (16,1%), productes energètics (15,4%) i serveis d'assegurança (15,3%). Es desmenteix altre cop, per tant, que una altra concentració del volum en pocs actors està purament associat a l'execució de contractes d'obra.

La totalitat de les adjudicacions fetes a favor de Grup Volkswagen es fan a favor de Man Truck & Bus IBERIA, filial del grup localitzada a la comunitat de Madrid. Els 52 milions d'euros fan referència principalment als contractes adjudicats entre 2019 i 2020 per al subministrament de flotes de vehicles. El segon contracte de més volum adjudicat per TMB és el de subministrament d'energia elèctrica d'alta tensió el 2020, que es fa a favor de Gas Natural per un valor de 33 milions d'euros, i el tercer és a favor de FIATC, a qui el 2020 s'adjudica les assegurances de la flota d'autobusos per un valor de 27 milions d'euros.

Cal recordar, per això, que l'espectre temporal ha limitat la inclusió de contractes de gran envergadura de TMB. Per exemple, aquest passat maig de 2021 es va adjudicar el contracte de neteja d'estacions de trens i metro, per un valor total de 126 milions d'euros. Aquest contracte es divideix en 6 lots, la meitat dels quals van a parar a Multiserveis N davant (ACS) i l'altra meitat a OHL Ingesan (ambdues empreses multiservei), i té una duració de cinc anys²³. En cas de tenir-se en compte aquest contracte, almenys 76 milions s'atribuirien a ACS, tornant-lo el grup empresarial amb més volum de contractació dins de TMB, i reduint la importància relativa dels contractes d'equips de transport i de construcció.

²³ Generalitat de Catalunya (2021). Neteja d'estacions, trens i dependències metro. Plataforma electrònica de contractació pública. https://contractaciopublica.gencat.cat/ecofin_pscp/AppJava/awardnotice.pscp?reqCode=viewPcan&id-Doc=81970339&lawType=3



Anna Celma Melero (cc-by-nc)

Pancarta de la vaga del 2016 al servei de metro de TMB
Font: Anna Celma Melero / Flickr

iv. AENA



Estructura i funcions

AENA S.M.E. S.A. és una empresa pública constituïda com una societat anònima que s'ocupa de la gestió dels aeroports i heliports espanyols. La propietat està dividida entre la participació majoritària d'ENARE, és a dir, l'Administració de l'Estat, amb un 51%, i un capital flotant amb un 49%²⁴. Aquest darrer es divideix entre diferents participants, entre els quals destaquen Blackrock INC. amb un 3,24%, i Christopher Anthony Hohn amb The Childrens Investment (TCI) amb un 7,16%²⁵. Però, què són aquestes organitzacions que controlen més d'un 10% del capital social d'AENA?

a. Blackrock INC

Blackrock, que és una de les gestores de fons més grans del món i està constituïda per capital dels Estats Units, forma part dels fons d'inversió també coneguts com a fons voltor. Blackrock s'ha convertit, des de l'esclat de la crisi del 2008, en la principal accionista de les empreses de l'IBEX35, on està present en l'accionariat de totes les empreses i en posseeix entre un 3 i un 5%. És per tant un dels principals accionistes de bancs com Santander, BBVA o Sabadell, i d'immobiliàries espanyoles²⁶. D'aquesta manera, una gestora dels Estats Units es converteix en una important font d'inversió en la banca i l'habitatge d'Espanya i, per tant, en un element decisiu dins les polítiques que es prenen al respecte, en tant que corporacions de la magnitud de Blackrock disposen d'una gran quantitat de recursos per exercir lobby corporatiu²⁷.

24 AENA. (2021). Perfil de la compañía. <https://portal.aena.es/es/corporativa/perfil-compania.html>

25 CNMV. (2020). Informe anual de gobierno corporativo de las sociedades anónimas cotizadas. https://portal.aena.es/csee/Satellite?blobcol=urldata&blobheader=application%2Fpdf&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=3000012089180&ssbinary=true&blobheadername1=Content-disposition&blobheadervalue1=attachment;%20filena-me=16.%20IAGC_2020_Completo.pdf

26 Cúneo, M. (23 de maig de 2021). Los nuevos amos del mundo. El salto. <https://www.elsaltodiario.com/fondos-inversion/blackrock-blackstone-vanguard-buitre-lobby-poder-bolsa-ibex35-nuevos-amos-economia-planeta>

27 Valls, F. H. (26 de juliol de 2021). La Ley de Vivienda entra en barrena con el 'cortejo' de Sánchez a grandes fondos. La información. <https://www.lainformacion.com/espana/vivienda-ley-alquileres-gobierno-sanchez-fondos-inversion-blackrock-blackstone/2845174/>

b. Christopher Anthony Hohn

Christopher Hohn actua a AENA sota l'empresa The Childrens Investment (TCI), suposant la participació més gran del capital flotant de l'empresa. Hohn és un magnat britànic que, juntament amb aquesta empresa, compta també amb una fundació que serveix a la recaptació per programes de desenvolupament al Tercer Món. El 2020 va començar a vendre part de les seves accions a AENA, tot i que continua mantenint-se com a principal accionista del capital flotant. Hohn participa també en altres empreses espanyoles de l'IBEX35. Hohn continua sent per tant una persona física amb una forta influència en les preses de decisió dins d'AENA, però també en altres empreses com Ferrovial i Cellnex, la seva darrera inversió a l'estat espanyol²⁸.

AENA és un cas paradigmàtic del model d'outsourcing en la contractació pública, de com en els organismes que gestionen serveis públics de mobilitat es tendeix a una concentració de la contractació en pocs actors, i de com el model comporta una disminució de la qualitat del servei proveït i en una precarització de les condicions de les persones treballadores. El cas d'AENA i de Sacyr s'analitza en detall a la secció 6 d'aquest informe, però aquí revisarem la contractació general de l'organisme.

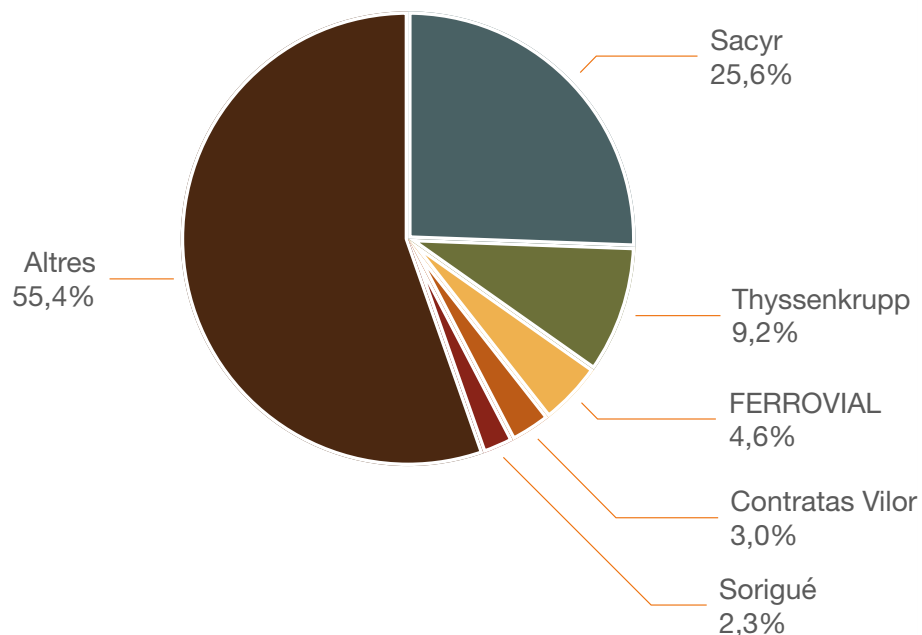
Gairebé la meitat del volum adjudicat per AENA entre 2016 i 2020 es fa a favor de deu grups empresarials, principalment a Sacyr. De tota la contractació d'AENA, 47,7% es fa a només 10 actores empresarials, i **24,2% es fa només a Sacyr**, a qui se li adjudiquen més de 86 milions d'euros.

Empresa matriu adjudicatària	Volum 2016-2020	Proporció sobre el total
Sacyr	86.132.637,95 €	24,2%
Thyssenkrupp	30.980.175,52 €	8,7%
FERROVIAL	15.596.338,47 €	4,4%
Contratas Vilor	9.945.710,00 €	2,8%
Sorigué	7.605.581,14 €	2,1%
ACCIONA	6.158.348,11 €	1,7%
Rubau	6.127.294,18 €	1,7%
Telefónica	4.743.957,80 €	1,3%
ACS	1.894.738,06 €	0,5%
Corte Inglés	893.400,00 €	0,3%
Total 10 adjudicatàries	170.078.181,23 €	47,7%
Altres	186.524.530,54 €	52,3%
Total AENA	356.602.711,77 €	100%

Taula 9: Empreses adjudicatàries d'AENA

Així com en els casos anteriors d'administracions públiques que hem analitzat fins ara i que es donava una concentració tan alta en un únic actor empresarial, els contractes adjudicats eren de treballs de construcció o equips de transport, com el cas de Stadler i FGC, que requereixen una alta inversió, el cas de Sacyr és diferent. La principal adjudicació que se li fa en el període analitzat és el contracte de serveis de neteja per les instal·lacions de l'aeroport del Prat, per un valor de 57 milions d'euros.

28 Reche, C. (1 de maig de 2021). El magnate Chris Hohn atesora ya 2.840M en el IBEX tras su aterrizaje en Cellnex. Economía digital. <https://www.economiadigital.es/empresas/el-magnate-chris-hohn-atesora-ya-2-840m-en-el-ibex-tras-su-aterrizaje-en-cellnex.html>



Gràfic 3: Principals empreses adjudicatàries d'AENA

Aquesta importància dels serveis de neteja en les externalitzacions d'AENA la veiem reflectida quan analitzem l'objecte dels contractes adjudicats a les deu empreses amb més volum. Si bé és veritat que treballs de construcció s'emporta la proporció més gran, amb un 40%, els serveis de neteja, clavegueram i brossa segueixen de molt a prop, amb un 37% del volum adjudicat per part d'AENA a les empreses adjudicatàries principals.

Crida l'atenció dels contractistes d'AENA la tercera posició de Ferrovial en el volum adjudicat. Tot i que no és tan estrany trobar-lo en el tercer lloc, donat que és el tercer grup empresarial a qui globalment se li ha adjudicat més volum, cal recordar que el grup que té més accions del capital flotant d'AENA, els grups associats a Chris Hohn, també tenen una alta quantitat de capital invertit en Ferrovial. És casualitat que des d'AENA s'hagin adjudicat més de 15 milions d'euros a aquest grup entre 2016 i 2020? Cal recordar que Blackrock, que controla el 3,24% del capital flotant d'AENA, controla també el 3% del capital de Ferrovial. Fins a quin punt la presència d'accionistes privats amb certs interessos condiciona la contractació dins d'empreses majoritàriament públiques?



Pancarta de vages a l'Aeroport de Barcelona
Font: Openverse / CCOO Servicios

v. Port de Barcelona



Estructura i funcions

El Port de Barcelona s'entén com el conjunt d'activitats que, en l'entorn de la infraestructura portuària, duen a terme una sèrie d'organitzacions públiques i privades gestionades independentment, però coordinades i liderades per l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB). L'APB és per tant l'entitat pública que gestiona el Port de Barcelona, i que té personalitat jurídica per realitzar les contractacions. Es tracta d'un organisme públic estatal i, per tant, rebedor d'un finançament per part del Ministeri de Foment a través de l'Organisme Públic de Ports de l'Estat²⁹. Tot i que dins del Port s'engloben diferents d'activitats, en aquest informe ens referirem a l'activitat contractual de l'APB quan parlem del Port de Barcelona.

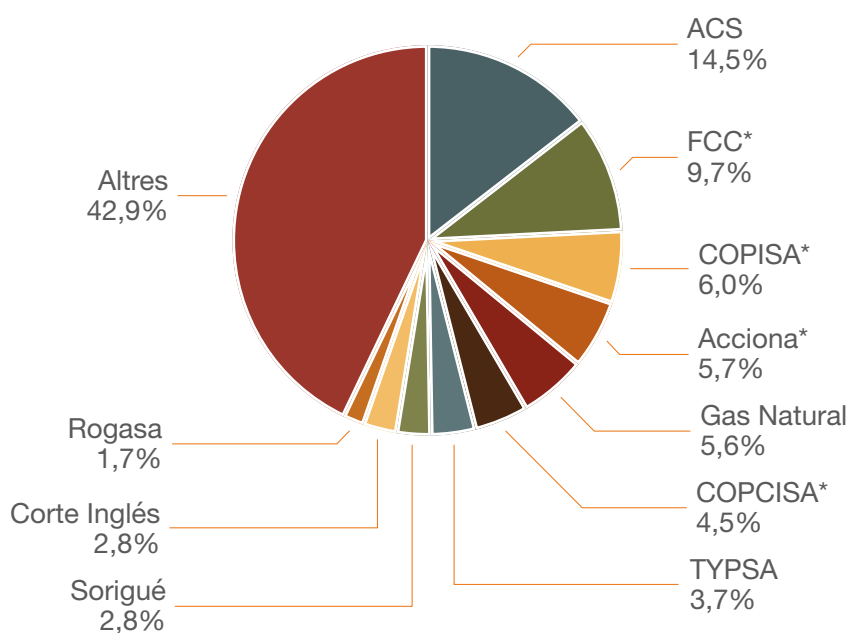
Al Port de Barcelona es dona una **altíssima concentració** del volum en pocs actors empresarials. Com podem veure a la taula següent, **només 10 grups empresarials s'enduen el 57,1% del total del volum adjudicat** pel port entre 2016 i 2020, que equival a més de 156 milions d'euros.

²⁹ Port de Barcelona (2020). Els actors del Port de Barcelona. A Memòria anual 2020. 25-28pp. https://contentv5.portdebarcelona.cat/cntmng/gd/d/workspace/SpacesStore/87093ec6-22be-4529-82ab-79f556a88f5e/Memoria_2020_ca.pdf

Empresa matriu adjudicatària	Volum 2016-2020	Proporció sobre el total
ACS	39.776.950,60 €	14,5%
FCC*	26.512.325,61 €	9,7%
COPISA*	16.522.882,58 €	6,0%
Acciona*	15.691.300,74 €	5,7%
Gas Natural	15.386.923,11 €	5,6%
COPCISA*	12.242.302,43 €	4,5%
TYPSA	10.124.680,93 €	3,7%
Sorigué	7.746.934,43 €	2,8%
Corte Inglés	7.630.890,46 €	2,8%
Rogasa	4.792.929,67 €	1,7%
Total 10 adjudicatàris	156.428.120,56 €	57,1%
Altres	117.557.367,72 €	42,9%
Total Port de Barcelona	273.985.488,28 €	100%

*S'ha dividit en dos els valors del contracte adjudicat en UTE entre Acciona i COPCISA (23 milions adjudicats l'any 2017) i entre FCC i COPISA (26 milions adjudicats l'any 2018), comptabilitzant el 50% per cada grup empresarial

Taula 10: Empreses adjudicatàries del Port de Barcelona



Gràfic 4: Principals empreses adjudicatàries del Port de Barcelona

Com s'explica aquesta alta concentració? Dels 273 milions d'euros adjudicats pel Port, més de la meitat es realitzen en concepte de treballs de construcció. Dels 156 milions adjudicats a aquests grups empresarials, 116 s'adjudiquen només per treballs de construcció; per tant, veiem que els grans grups empresarials tenen un alt volum adjudicat en gran part perquè obtenen els contractes més sucosos. En aquest cas, es compleix l'expectativa que una alta concentració en poques empreses es correspon a una alta proporció de volum de treballs de construcció.

Si mirem els principals contractes adjudicats pel Port de Barcelona, veiem que són de construcció i obra pública, com la tercera fase de l'ampliació del moll adjudicada a FCC i COPISA per 26 milions d'euros el 2018.

vi. Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)



Estructura i funcions

L'AMB és l'administració pública de l'àrea metropolitana de Barcelona, una conurbació formada per 36 municipis³⁰. D'entre les diferents competències, l'AMB gestiona infraestructures de mobilitat i serveis de transport públic de la regió³¹. Tot i que indirectament l'AMB té control d'altres empreses públiques, com les que integren TMB, i també finança altres organismes, com FGC de manera puntual, en aquest apartat analitzem només la contractació realitzada de manera directa per l'AMB.

Seguint la mateixa línia que la resta d'organismes de mobilitat, l'AMB té una alta concentració del volum adjudicat en pocs actors empresarials. **Només deu grups empresarials s'enduen un 46% de tot el volum adjudicat.**

Actor empresarial adjudicatari	Volum 2016-2020	Proporció sobre el total
Soler i Sauret	28.141.230,00 €	11,0%
Sacyr	19.308.963,91 €	7,6%
FERROVIAL	19.110.490,29 €	7,5%
COPTALIA	14.193.255,90 €	5,6%
Fracctal	10.927.011,95 €	4,3%
Cinfromas	5.997.260,78 €	2,3%
Benito Arnó e Hijos	5.673.723,02 €	2,2%
Eurocatalana	5.183.142,43 €	2,0%
Movement Barcelona	4.653.627,18 €	1,8%
Obres i serveis Roig	4.531.486,68 €	1,8%
Total 10 adjudicatariis	117.720.192,14 €	46,1%
Altres	137.860.023,81 €	53,9%
Total AMB	255.580.215,95 €	100%

Taula 11: Empreses adjudicatàries d'AMB

Sobre l'AMB i la concentració del volum en pocs actors, és interessant analitzar l'objecte del contracte. Quan mirem la classificació per tota la contractació de l'AMB, veiem que el 31% (gairebé 79 milions d'euros) s'adjudiquen en concepte de treballs de construcció, el 16% en serveis de clavegueram, brossa, neteja i medi ambient i el 15% en serveis de transport.

Quan mirem, però, la contractació adjudicada a les 10 actores empresarials principals, veiem que la major part s'adjudica en serveis de transport (29% dels 117 milions adjudicats a aquests 10 grups empresarials), seguit per serveis de clavegueram, brossa i neteja al 24%. Per a aquestes 10 empreses, els treballs de construcció per l'AMB representen només el 17%, **canviant lleugerament el paradigma de l'actuació dels grans grups empresarials en contractació pública.**

Això es deu al fet que el contracte de més envergadura adjudicat entre 2016 i 2020 es fa a Soler i Sauret el 2018 per transport col·lectiu de viatgers dels municipis de l'eix Laureà Miró (Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern, Sant Feliu de Llobregat, Sant Cugat del Vallès, Molins de Rei i Barcelona), per un valor de 27 milions d'euros i una durada de set anys. Per altra banda, 30 dels 38 milions adjudicats a Sacyr i Ferrovial es fa **en concepte de serveis relacionats amb deixalles i residus**, i els contractes de treballs de construcció es reparteixen entre les altres empreses més petites, com Movement Barcelona, Benito Arnó e Hijos o Obres i Serveis Roig.

En aquesta anàlisi, es confirma per tant que es dona **una concentració molt alta tot i quan les grans empreses actores no centren la seva capacitat executiva en treballs de construcció.**

30 AMB. (s.d.). Presentación. <https://www.amb.cat/s/es/web/amb/la-institucio/presentacio.html>

31 AMB. (s.d.). Transport i mobilitat. <https://www.amb.cat/s/web/amb/la-institucio/competencies/transport-i-mobilitat.html>

vii. Renfe-Operadora



Estructura i funcions

Renfe-Operadora és una Entitat Pública Empresarial, i com a tal, està adscrita i rep finançament del Ministeri de Transport, Mobilitat i Agenda Urbana³². És una entitat jurídicament diferenciada d'ADIF: les dues neixen de l'escissió de l'antiga RENFE en dues empreses, Renfe-Operadora i ADIF. Mentre que aquesta última s'encarrega de l'administració i construcció de les infraestructures del transport ferroviari, Renfe-Operadora s'encarrega de prestar el servei de transport de passatgers i mercaderies³³. D'ara endavant, ens referirem a Renfe-Operadora solament com a Renfe.



Vaga de treballadors del grup Adif i Renfe a Galícia
Font: Twitter/@FSCCCOOGalicia

Seguint la mateixa dinàmica que la resta d'organismes analitzats, si no més, Renfe presenta una alta concentració del seu volum adjudicat. **Deu grups empresarials aglutinen més de la meitat de tot el valor, sent les primeres Mitie (amb un 20%), Grupo Sureste i Grupo Optima:**

Actor empresarial adjudicatari	Volum 2016-2020	Proporció sobre el total
Mitie	33.223.286,86 €	20,2%
Grupo Sureste	10.497.590,36 €	6,4%
Grupo Optima	6.183.202,80 €	3,8%
ACS	6.107.667,22 €	3,7%
Contratas Vilor	5.592.881,72 €	3,4%
Sorigué	5.245.132,61 €	3,2%
Grupo Ortiz	5.098.790,08 €	3,1%

32 Renfe. (s.d.). Gobierno corporativo y transparencia. <https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/gobierno-corporativo-y-transparencia/gobierno-corporativo>

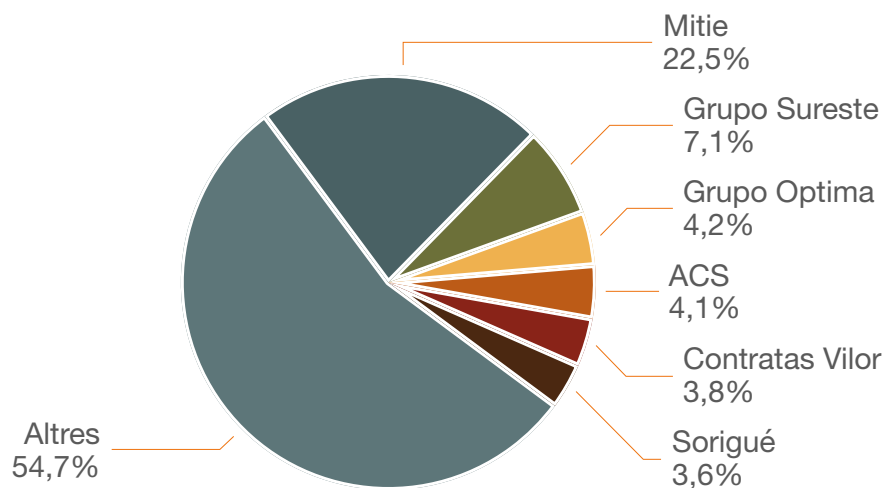
33 Renfe. (s.d.). Conócenos. <https://www.renfe.com/es/es/grupo-renfe/grupo-renfe/conocenos/la-empresa>

Extraco	4.939.653,44 €	3,0%
Autocars Calella	3.691.204,16 €	2,2%
INDRA	3.426.794,81 €	2,1%
Total 10 adjudicatàries	84.006.204,06 €	51,0%
Altres	80.664.407,07 €	49,0%
Total RENFE	164.670.611,13 €	100%

Taula 12: Empreses adjudicatàries de Renfe-Operadora

Aquest grup britànic, Mitie, no havia aparegut fins ara en cap de les anàlisis. Les adjudicacions fetes de Renfe a aquest grup es fan totes a Interserve Facility Management, una empresa multi serveis que la integra. Veiem que tots els contractes que se li adjudiquen són sota l'objecte de serveis complementaris de transport, però quins serveis en particular?

Tots els contractes a Interserve, igual que gairebé tots els adjudicats a Ferrovial (a la que s'adjudiquen més de 3 milions d'euros), es classifiquen sota l'objecte del contracte "serveis de transport complementaris". Això fa referència als **serveis d'atenció en estacions, d'informació i venda de bitllets**. Destaca en particular el contracte adjudicat a Interserve el 2018 de 23 milions d'euros pels "serveis d'activitats auxiliars d'informació i venda en estacions de la direcció de Rodalies de Catalunya", amb una duració de dos anys.



Gràfic 5: Principals empreses adjudicatàries de Renfe-Operadora

L'evolució de l'adjudicació de contractes amb aquest objecte per part de Renfe, atorgades a aquest tipus d'empreses, que no deixen ser Empreses Multiserveis, ha de reduir-se en els pròxims anys. **Després d'anys de protestes de les treballadores, sindicats i els usuaris per les pèssimes condicions laborals i dels servei d'atenció a Rodalies³⁴, Renfe ha pres la decisió aquest 2021 d'internalitzar aquest servei.**

No ho fa, però, de la manera més apropiada per a les condicions laborals de les persones que hi treballaven, segons CCOO. Renfe no ha subrogat les treballadores de la plantilla que ha estat treballant fins ara, sinó que va presentar concurs el passat mes de juny de 2021, convocant menys places que treballadores en contracte indefinit³⁵.

Entre 2016 i 2020, només a Catalunya Renfe va arribar a adjudicar més de 39 milions d'euros en

34 CCOO. (2020). CCOO se movilizará si no hay creación de empleo en Adify Renfe. CCOONECTAMOS. <https://ferroviario.fsc.ccoo.es/0f7dbdcb2fc58aae2b3ace2f2c869b80000050.pdf>

35 CCOO. (2021). CCOO exige que Logirail mantenga todos los puestos de trabajo. https://ferroviario.fsc.ccoo.es/noticia:584680--CCOO_exige_que_Logirail_mantenga_todos_los_puestos_de_trabajo

serveis auxiliars de transport, que conformen el 23,8% de tot el volum adjudicat. De fet, de tot el volum adjudicat als 10 grups empresarials principals, el 40% s'ha fet sota aquest objecte contractual:

Objecte del contracte Renfe 10 empreses actores principals	Volum	% del volum
Equips de ràdio, televisió, comunicacions i telecomunicacions i equips connexes	128.752,75 €	0%
Maquinària industrial	625.147,33 €	1%
Treballs de construcció	26.638.475,25 €	32%
Serveis de reparació i manteniment	8.652.927,18 €	10%
Serveis de transport (exclòs el transport de residus)	3.691.204,16 €	4%
Serveis de transport complementaris i auxiliars; serveis d'agències de viatges	33.223.286,86 €	40%
Serveis TI: consultoria, desenvolupament de software, Internet i suport	548.820,17 €	1%
Serveis a empreses: legislació, mercatotècnica, assessoria, selecció de personal, impremta i seguretat	10.497.590,36 €	12%
Total Geral	84.006.204,06 €	100%

Taula 13: Classificació dels objectes del contracte de Renfe

Per tant, **després de la internalització d'aquests serveis, s'hauria de veure reduïda la quantitat total del pressupost de renfe canalitzat a través d'adjudicacions, i hauria de disminuir la dependència de Renfe d'EMS com Ferrosser (Ferrovial) i Interserve (Mitie)**. Els serveis que Renfe no té previst integrar de moment, però, són els de seguretat, que corresponen als més de 10 milions d'euros adjudicats el 2019 i 2020 al Grup Sureste.

viii. Port de Tarragona



Estructura i funcions

L'Autoritat Portuària de Tarragona és l'empresa pública dedicada a la gestió i administració del Port de la ciutat, i és per tant l'organisme de qui analitzarem la contractació quan ens referim al Port de Tarragona. Com a entitat pública, els seus ingressos en tant que finançament del port provenen de l'Administració General de l'Estat³⁶.

El Port de Tarragona presenta un dels percentatges de concentració del volum més alta de tots els organismes analitzats, **ja que només 10 grups empresarials s'emporten gairebé el 65,8% de tota la contractació:**

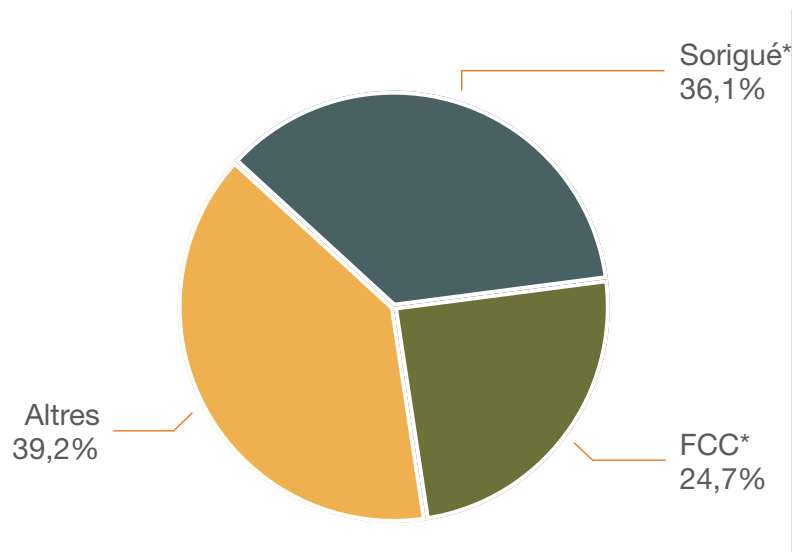
³⁶ Port de Tarragona (s.d.). Consell d'Administració. <https://www.porttarragona.cat/ca/autoritat-portuaria-tarragona/consell-administracio>

Empresa matriu adjudicatària	Volum 2016-2020	Proporció sobre el total
Sorigué*	40.788.913,84 €	31,5%
FCC*	27.826.892,60 €	21,5%
Rogasa	2.979.716,48 €	2,3%
ACS	2.834.614,98 €	2,2%
Transmaber**	2.447.273,00 €	1,9%
Rohde Nielsen	2.360.770,00 €	1,8%
Bactagua	2.034.594,36 €	1,6%
COPIA	1.645.379,80 €	1,3%
Eiffage**	1.509.775,14 €	1,2%
Benito Arnó e Hijos	666.005,10 €	0,5%
Total 10 adjudicatàries	85.093.935,29 €	65,8%
Altres	44.253.902,77 €	34,2%
Total Port de Tarragona	129.347.838,06 €	100%

* S'ha dividit en dos el valor del contracte adjudicat en UTE entre Sorigué (COMSA) i FCC (54 milions adjudicats l'any 2020)

** S'ha dividit en dos el valor dels contractes adjudicat en UTE entre Transmaber i Eiffage (1,2 milions adjudicats els anys 2017 i 2019)

Taula 14: Empreses adjudicatàries del Port de Tarragona



Gràfic 6: Principals empreses adjudicatàries del Port de Tarragona

Aquesta alta concentració es deu al fet que, dels 129 milions adjudicats per l'autoritat portuària de Tarragona entre 2016 i 2020, 54 milions s'adjudiquen en un sol contracte a FCC Construcción i COMSA (Sorigué) el 2020, pel projecte constructiu del Moll Balears Fase 1. Si fem anàlisis per objecte del contracte del volum total, gairebé el 80% es fa en treballs de construcció, i si considerem només els 10 grups empresarials amb més volum, aquesta xifra puja al 88,7%:

Objecte del contracte Port de Tarragona 10 empreses actores principals	Volum	% del volum
Equips de ràdio, televisió, comunicacions i telecomunicacions i equips connexes	433.131,84 €	0,5%
34 - Equips de transport i productes auxiliars	368.535,36 €	0,4%
42 - Maquinària industrial	270.151,75 €	0,3%
45 - Treballs de construcció	75.497.164,03 €	88,7%
50 - Serveis de reparació i manteniment	8.188.519,29 €	9,6%
90 - Serveis de clavagueram, brossa, neteja i medi ambient	336.433,02 €	0,4%
Total Geral	85.093.935,29 €	100%

Taula 14: Classificació dels objectes de contracte del Port de Tarragona

En el cas del Port de Tarragona, per tant, sí que podríem dir que aquesta alta concentració es deu al fet que la majoria del volum s'adjudica per a contractes d'obres i d'infraestructures.

ix. Consorci de l'Autoritat del Transport Metropolità



Estructura i funcions

L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) és un consorci en el qual participen les administracions públiques per tal de gestionar els serveis i infraestructures del transport públic a Barcelona. Aquestes administracions són la Generalitat de Catalunya amb un 51% i les administracions locals, com l'AMB i l'Associació de Municipis per a la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU), amb un 49%. Per una altra banda, l'Administració General de l'Estat també hi participa en qualitat d'observadora. La funció principal de l'ATM és articular la cooperació entre les administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures del transport públic col·lectiu de l'àrea de Barcelona³⁷.

L'anàlisi de l'ATM és diferent dels altres organismes analitzats per dos motius. El primer és que el valor total adjudicat per l'organisme és menor que la resta: si bé fins ara tots havien adjudicat més de 100 milions d'euros entre 2016 i 2020, l'ATM n'adjudica només 32, i per tant ens trobem davant d'una magnitud més petita. L'altre aspecte singular és que la partida que acostuma a ser més gran pel que fa a volum dins de la contractació pública, treballs de construcció, l'ATM no adjudica més del 0,04% de tot el volum sota aquest objecte.

El fet que el volum sigui més petit i que no es facin treballs de construcció ens podria portar a pensar que no es donaria una concentració tan alta com en els altres organismes. Així i tot, les dades ens mostren el contrari: **més de la meitat de les quantitats adjudicades per l'ATM van a parar a només 10 grups empresarials**. Sí que canvia, però, el tipus d'objecte de contracte més predominant entre aquests 10 grups.

³⁷ATM. (s.d.). El consorci. <https://www.atm.cat/ca/atm/el-consorci>

Actor empresarial adjudicatari	Volum 2016-2020	Proporció sobre el total
Smarting Engineering	4.392.749,75 €	13,7%
Corte Inglés	2.622.816,00 €	8,2%
SITEP	2.142.000,00 €	6,7%
Deloitte	1.266.084,31 €	3,9%
TEKIA	1.115.264,00 €	3,5%
PWC	1.062.249,00 €	3,3%
Project & Facilities Management	975.096,89 €	3,0%
Correos	959.700,00 €	3,0%
TYPSA	824.962,28 €	2,6%
Nexus Geografic	743.250,00 €	2,3%
Total 10 adjudicatari	16.104.172,23 €	50,2%
Altres	15.952.821,04 €	49,8%
Total ATM	32.056.993,27 €	100,0%

Taula 15: Empreses adjudicatàries d'ATM

L'empresa que s'endú la major part de la contractació és Smarting Engineering, amb un 13,7% del total. La segueix el Grup Corte Inglés (a l'empresa Corte Inglés Informàtica), amb un 8,2%, i la tercera és Sistema de Información Territorial y Posicionamiento (SITEP). El que ofereixen aquestes empreses són **serveis de consultoria d'enginyeria i de maquinària, i per tant podem imaginar que el perfil de contractació de l'ATM és diferent. L'ATM externalitza principalment serveis de consultoria, assessoria i enginyeria**, com podem veure en la taula següent:

Classificació objecte del contracte ATM	Volum adjudicat	% de volum sobre el total
Serveis TI: consultoria, desenvolupament de software, Internet i suport	10.020.232,33 €	31,3%
Serveis a empreses: legislació, mercadotècnica, assessoria, selecció de personal, impremta i seguretat	4.384.858,15 €	13,7%
Serveis d'arquitectura, construcció, enginyeria i inspecció	7.616.030,84 €	23,8%
Altres	10.035.871,95 €	31,3%
Total ATM	32.056.993,27 €	100%

Taula 16: Classificació de l'objecte de contracte d'ATM

Podem confirmar que **el tipus de serveis que executen les principals empreses adjudicatàries d'ATM és diferenciat de les dels altres organismes** mirant l'objecte del contracte dels serveis adjudicats només a elles. Veiem que, de tots els contractes que se'ls adjudiquen, **46,5% és en concepte de serveis de TI i 20,5% en concepte de serveis d'arquitectura, construcció, enginyeria i inspecció**.

x. Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre S.M.E. S.A.

**Estructura i funcions**

La Societat Estatal d'Infraestructures del Transport Terrestre (SEITT) és una empresa pública sota la denominació jurídica de societat anònima (S.A.), on l'Estat, a través del Ministeri de Transport, Mobilitat i Agenda Urbana, n'és l'únic accionista³⁸. Les seves funcions són donar suport i assessoria en els contractes de col·laboració públicoprivada del Ministeri de Foment, i també realitza assessories a les administracions regionals en matèria de concessió d'infraestructures (carreteres, ports, aeroports, ferrocarrils, etc.)³⁹.

El desè i últim organisme a ser analitzat és la SEITT. De manera similar a l'ATM, el volum contractat és ben menor que la resta d'organismes analitzats, amb 31 milions d'euros adjudicats entre 2016 i 2020. Així i tot, crida molt l'atenció el fet que la SEITT arriba a adjudicar aquesta quantitat en només 8 contractes a Catalunya.

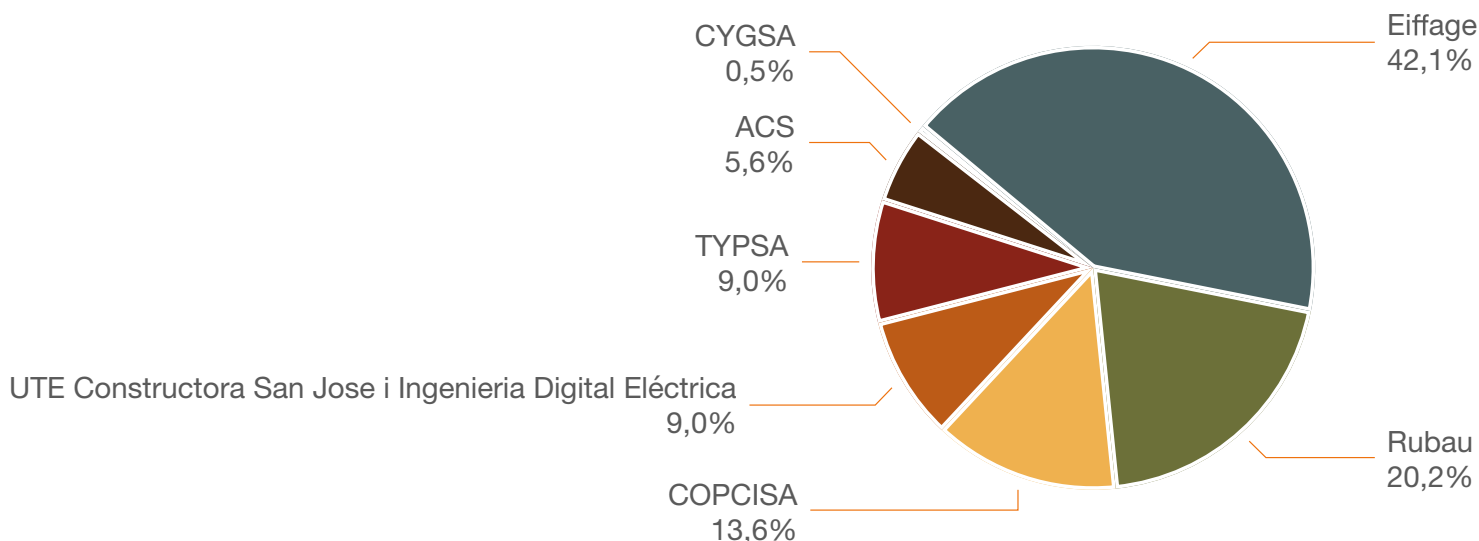
El panorama, per tant, és prou específic: ni tan sols hi ha deu empreses que puguem analitzar com a contractistes amb més volum, perquè només n'hi ha vuit. La constructora Eiffage s'endú la major part de la contractació a través del contracte adjudicat a la seva filial, Aglomerados Los Serrano. Aquest contracte, adjudicat el 2017, té un import d'adjudicació de més de 13 milions d'euros i es fa per la rehabilitació de l'autovia A-2. Tot i això, comptant les eventuais pròrrogues, el contracte pot arribar a tenir un valor de més de 21 milions d'euros.

Actor empresarial adjudicatari	Volum 2016-2020	Proporció sobre el total
Eiffage	13.240.406,66 €	42%
Rubau	6.370.764,82 €	20%
COPCISA	4.271.158,29 €	14%
UTE Constructora San Jose i Ingeniería Digital Eléctrica	2.844.714,43 €	9%
TYPSA	2.816.812,11 €	9%
ACS	1.747.550,80 €	6%
CYGSA	169.426,25 €	1%
Total vuit actores principals	31.460.833,36 €	100%

Taula 17: Empreses adjudicatàries de SEITT

³⁸ SEITT. (s.d.). Introducción y constitución. http://www.seittsa.es/seitt/lang_castellano/info_iop/intro_seitt.htm

³⁹ SEITT. (s.d.). Colaboración público-privada. http://www.seitt.es/SEITT/LANG_CASTELLANO/INFO_IOP/COL_PP.htm



Gràfic 7: Principals empreses adjudicatàries de SEITT

Constructora Rubau és el segon actor empresarial amb més volum adjudicat, que correspon a dos contractes, i és seguit per COPCISA, a qui se li adjudica un contracte a través de la seva filial Pabasa Euroasfalt. **Totes les empreses que han sortit durant l'anàlisi de SEITT són constructores**, i per tant l'anàlisi té sentit quan veiem que més del 90% dels contractes s'adjudiquen en concepte de treballs de construcció:

Objecte del contracte SEITT	Volum	Num. contractes	% del volum
Treballs de construcció	28.474.595,00 €	6	90,5%
Serveis d'arquitectura, construcció, enginyeria i inspecció	2.986.238,36 €	2	9,5%
Total SEITT	31.460.833,36 €	8	100%

Taula 18: Classificació de l'objecte de contracte de SEITT

6. Anàlisi qualitatiu de la precarització en contractació pública i del model d'outsourcing: el cas d'AENA



La plantilla de l'empresa de neteja Sacyr Facilities a l'aeroport protagonitza dues jornades de vaga, agost 2020. Font: El Prat llibertari

a. AENA i Sacyr a l'estat espanyol

El cas de Sacyr és paradigmàtic del model d'outsourcing dins de la contractació pública. El grup SACYR és un gegant empresarial que es troba diversificat en una sèrie de filials, tals com Sacyr Infraestructuras, Sacyr Facilities o Sacyr Social. D'aquesta manera, la varietat de serveis que presenta **la col·loca com una de les preferides per beneficiar-se d'un gran nombre de contractes oferts per l'administració pública**. Tanmateix, i en línia amb el que hem assenyalat en recerques anteriors⁴⁰, no podem oblidar que aquesta diversificació dels serveis per guanyar els concursos de contractació pública és **inseparable de la precarietat laboral** a què els gegants empresarials com el grup SACYR sotmeten als seus treballadors i treballadores.

Alguns exemples de grans contractes adjudicats a aquesta empresa els trobem associats a l'electrificació de l'AVE entre Madrid i Portugal per 25 milions d'euros el 2019⁴¹. Un exemple de la precarietat laboral a què Sacyr sotmet a les persones treballadores i per tant, d'incoherència de polítiques públiques en contractació és el contracte que l'ajuntament de Lleó li atorgà el 2020 a Sacyr Social pel servei d'ajudes a domicili (SAD) per 2.317.747 euros, tot i les queixes dels sindicats

⁴⁰ Observatori DESC (2021). Radiografia i impacte de la contractació pública catalana en drets humans. <https://observatoridesc.org/ca/radiografia-i-impacte-contractacio-publica-catalana-drets-humans>

⁴¹ EFE. (15 de juliol de 2019). Sacyr se adjudica cuatro contratos por 100 millones en España e Irlanda. Cinco Días. https://cincodias.elpais.com/cincodias/2019/07/15/companias/1563194199_793997.html

pels continuats incompliments de l'empresa envers drets laborals, arribant a acumular plets a Àvila per aquest motiu⁴². El 2021 guanya també el contracte per a l'ampliació de l'hospital 12 de octubre, a Madrid, per 227 milions d'euros⁴³. El 2019 AENA concedeix a aquesta mateixa filial del grup Sacyr la unió de les terminals 1 i 2 de l'Aeroport de Tenerife Sur invertint-hi 44,16 milions d'euros en la subcontractació per a la reforma. Aquests són alguns exemples que posen de manifest com un mateix grup empresarial, com és el grup SACYR, rep un alt volum en contractes de l'administració pública per l'oferta de serveis tan diferenciats com són l'electrificació, la construcció i l'ajuda domiciliària, i com és un exemple de la precarietat del model d'outsourcing.

Com s'ha desenvolupat Sacyr dins de la contractació pública catalana? En l'any 2019 a Sacyr Facilities se li adjudica un contracte de serveis atorgat per AENA per un valor de 57.834.637,95 €, mitjançant el qual es renoven els serveis de neteja de l'Aeroport de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat pels que fou contractat el grup Sacyr, mitjançant la seva filial Valoriza, a finals de 2015. És important afegir sobre aquest contracte, però, que existeix una possibilitat de pròrroga, i en aquest cas el valor del contracte es duplicaria a 112 milions d'euros⁴⁴.

A més del contracte pels serveis de neteja, AENA adjudica en l'any 2018 a Sacyr Infraestructures les ampliacions de l'aeroport de Barcelona en un contracte per valor de 28.298.000,00 €.

La pandèmia de la COVID-19 ha deixat una forta empremta en l'economia, i no han estat poques les queixes dels treballadors i treballadores que s'han vist afectats per les polítiques d'EREs i ERTes. En el darrer any han fet ressò les vagues intermitents i manifestacions organitzades per les treballadores dels serveis de neteja de Sacyr a l'Aeroport El Prat. En una cronologia superficial dels fets, es podria afirmar que les vagues foren ocasionades pel fet de mantenir treballadores en ERTes, mentre que les que havien quedat a l'aeroport es trobaven abocades a un excés de treball per la manca de personal. Així mateix, la sobreexplotació per tal de mantenir l'aeroport en les mateixes condicions de neteja, però amb una plantilla més reduïda de l'habitual suposava unes situacions d'estrès i pressió per arribar a uns objectius pràcticament inabastables que, sumats a les circumstàncies sanitàries del moment, abocaren a la vaga i manifestació a les treballadores de Sacyr de l'aeroport⁴⁵.

Aquestes vagues per condicions laborals precàries no venen de lluny per Sacyr i AENA. L'any 2016 el mateix aeroport de Barcelona ja va sofrir una altra vaga organitzada per les mateixes treballadores de Sacyr, quan era Valoriza qui portava el servei. En aquell moment es reivindicava la contrarietat a una modificació de les condicions laborals que suposava una reducció de la jornada laboral però sense disminuir-ne la càrrega de treball. Existeix una semblança entre la vaga del 2016 i la que s'ha produït entre el 2020 i 2021, doncs, en tant que no es redueixen els objectius sinó el temps per aconseguir-los, en un cas, o la quantitat de treballadores actives, en l'altre; és a dir, que en ambdós casos es manifesta una sobrecàrrega del treball. Finalment, la vaga del 2016 fou desconvocada després que Valoriza eliminés el canvi en les condicions laborals precàries contra que les treballadores es van organitzar⁴⁶. Per una altra banda, les que corresponen a l'any de la pandèmia, tot i que no han aconseguit encara cap mena de solució, han seguit una cronologia discontinua que deixa entreveure les baixes condicions laborals de les treballadores, però, sobretot, la persistència per aconseguir una millora d'aquestes.

Un cop vistes aquestes dues vagues, crida l'atenció que ambdues estiguin situades en el mateix Aeroport del Prat i, alhora, les seves demandes siguin contra un excés en la imposició d'hores de treball existint un salt de quatre anys entre si. Sigui com sigui, el que més destaca és com AENA segueix

42 Bodega, P. F. (11 de desembre de 2020). El Ayuntamiento adjudica a Sacyr el contrato de ayuda a domicilio por 2,3 millones de euros. Ser. https://cadenaser.com/emisora/2020/12/11/radio_leon/1607693126_660796.html

43 Magariño, J. F. (13 de agost de 2021). Sacyr gana entre sus mayores rivales la obra de 227 millones del hospital 12 de Octubre. Cinco Días. https://cincodias.elpais.com/cincodias/2021/08/13/companias/1628851366_182005.html

44 Aena. (2021). Expediente BCN-595/2018, Servicio de limpieza de edificios terminales y dependencias externas del aeropuerto de Barcelona-El Prat, fase IV. <https://contrataciondelestado.es/wps/wcm/connect/a33e555e-1da6-4553-96fe-319e95ebfced/DOC20190128102457sscc-exp-bcn5952018-0pca.pdf?MOD=AJPERES>

45 CCOO. (16 de juliol de 2021). Centenars de treballadors i treballadores es concentren a l'aeroport per la vaga de la neteja. <https://www.ccoo.cat/noticies/centenars-de-treballadors-i-treballadores-es-concentren-a-l-aeroport-per-la-vaga-de-la-neteja/>

46 UGT. (21 de desembre de 2016). Els treballadors de Valoriza (neteja de l'aeroport del prat) recuperen els seus drets laborals gràcies a les cinc jornades de vaga del novembre. <http://www.ugt.cat/els-treballadors-de-valoriza-neteja-de-l-aeroport-del-prat-recuperen-els-seus-drets-laborals-gracies-a-les-cinc-jornades-de-vaga-del-novembre/>

atorgant contractes al grup Sacyr tot i ser coneixedora de la precarietat laboral de les treballadores i les vagues que organitzen per la defensa dels seus drets. En aquest sentit, **AENA no només no castiga les condicions laborals de les treballadores de Sacyr, sinó que li adjudica al mateix grup altres contractes a més de la neteja dels aeroports**, com són les qüestions d'infraestructures per a l'ampliació de l'Aeroport El Prat o la unió de terminals de l'Aeroport Tenerife Sur.

Des del moment en què AENA no irromp en aquestes vagues, sinó que, és més, sembla premiar la precarietat laboral i les baixes condicions que el grup SACYR ofereix a les treballadores, l'entitat pública no pot considerar-se imparcial en aquesta situació de vulneració dels drets laborals. Tanmateix, les vagues en el servei de neteja de l'Aeroport El Prat han estat constants fins i tot des d'abans que el grup SACYR fos l'adjudicatària d'aquest servei. El 2001, quan la neteja era portada per FCC, CCOO ja organitzà una vaga per mostrar el seu rebuig a la vulneració de drets laborals de les treballadores de neteja que s'estaven duent a terme⁴⁷. En l'any 2012, aquest mateix servei era portat per l'empresa valenciana Vareser, i les treballadores també s'organitzaren en una vaga contra les condicions laborals i salarials a les que estaven exposades⁴⁸.

Veiem, per tant, com la precarietat en les condicions laborals de les treballadores de neteja externalitzades a l'aeroport del Prat no són fets aïllats, sinó que respon a la lògica del model d'outsourcing que prioritza l'abaratiment del servei per sobre d'unes condicions dignes per a les persones treballadors. **Les vagues, les queixes, són aïllades: el model d'outsourcing, però, és endèmic.**

En definitiva, **les baixes condicions laborals del servei de neteja de l'Aeroport El Prat venen donades, precisament, per aquest model de subcontractació d'AENA** que, tot i les continuades vagues i reivindicacions per a les millores laborals de les treballadores, continua concedint els contractes pel servei de neteja a grans grups empresarials multiservei, com és l'actual grup SACYR, i com han estat els dos anteriors a ell. **Necessitem polítiques públiques que posin els drets de les persones treballadores en la balança de la provisió del servei, ja sigui garantint les seves condicions a través de la internalització de la neteja o a través d'establir mecanismes d'assegurament de condicions dignes en l'externalització.**

b. AENA al Sud Global

AENA es descriu a si mateixa, segons la seva pròpia pàgina web, com una societat mercantil estatal, puix que el seu principal accionista és precisament Enaire, és a dir, l'administració pública pertinent al Ministeri de Transport, Mobilitat i Agenda Urbana. Això no obstant, una de les característiques d'aquesta entitat principalment pública és la seva participació en altres aeroports arreu del món a través de la filial Aena Internacional. A través d'aquesta, és propietària en un 51% de l'aeroport britànic de Luton, alhora que participa en un gran nombre d'aeroports llatinoamericans⁴⁹.

En l'any 2019, AENA Internacional s'adjudica la concessió de 6 aeroports al Brasil situats principalment en la regió nord-est del país. Aquests són els aeroports de Recife/Guararapes-Gilberto Freyre, Maceió-Zumbi dos Palmares, Joao Pessoa-Presidente Castro Pinto i Aracaju-Santa Maria, així com el de Campina Grande-Presidente Joao Suassuna i el de Juazeiro do Norte-Orlando Bezerra de Menezes⁵⁰. El contracte, que li atorga el control total dels aeroports en qüestió, té una durada de 30 anys, prolongable fins a cinc anys més, per un valor de 1.900 milions de reals brasilers (437,5 milions d'euros)⁵¹.

A principis de 2021 AENA participà sense èxit en la subhasta per fer-se amb la concessió de nous

47 CCOO. (11 de maig de 2001). La Federació d'Activitats Diverses de CCOO de Catalunya convoca vaga de neteja a l'aeroport els dies 17 i 18 de maig. <https://www.ccoo.cat/noticies/la-federacio-dactivitats-diverses-de-ccoo-de-catalunya-convoca-vaga-de-neteja-a-laeroport-els-dies-17-i-18-de-maig/>

48 UGT. (29 de maig de 2012). Continua la vaga del sector de la neteja de l'aeroport del prat. <http://www.ugt.cat/continua-la-vaga-del-sector-de-la-neteja-a-l-aeroport-del-prat/>

49 AENA. (2021). Perfil de la compañía. <https://portal.aena.es/es/corporativa/perfil-compania.html>

50 EFE, EuropaPress, El Economista. (15 de març de 2019). Aena se adjudica 6 aeropuertos en el nordeste de Brasil por unos 437,5 millones de euros. El Economista. <https://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/9763405/03/19/AENA-se-adjudica-6-aeropuertos-en-el-nordeste-de-Brasil-por-unos-4375-millones-de-euros.html>

51 Idem

aeroports brasilers, amb els quals hagués arribat a controlar totes les regions del país i s'hagués fet amb la gestió de 22 aeroports⁵².

En aquest punt, cal recordar que des del 2019, mateix any en què AENA Internacional es fa amb la gestió dels 6 aeroports esmentats, Jair Bolsonaro és anomenat president del Brasil, qui nomena a Paulo Guedes com a ministre d'economia. Ambdós coneguts per la seva política de privatitzacions i la idea d'Estat mínim que persegueixen amb ella⁵³, no és casualitat la convergència entre els seus mandats i les subhastes per a la gestió dels aeroports de la regió. AENA coneix el model de país al qual aspiren Bolsonaro i Guedes i s'ha beneficiat en una part considerable d'aquestes constants privatitzacions de serveis que, en un principi eren públics, com és la gestió dels aeroports, per endinsar-se en el mercat econòmic del Brasil i consolidar-se com a líder de la gestió d'aeròdroms a nivell mundial⁵⁴. AENA no només contribueix, per tant, al model d'outsourcing a l'estat espanyol i a Catalunya com a adjudicador, sinó que estableix el seu model a altres països a còpia d'actuar com a adjudicatari.

La política d'expansió d'aquest model no es limita al gegant lusòfon. A més dels aeroports gestionats al Brasil, AENA Internacional participa també en dos aeroports de Colòmbia, dotze a Mèxic i dos més a Jamaica. A diferència de com ho fa al Brasil, on té el control total dels sis aeroports, la seva participació en els altres aeroports sud-americans es du a terme a través de l'accionariat en les empreses concessionàries d'aquests aeròdroms⁵⁵.

En el cas colombià, AENA intervé en els aeroports de Cartagena de les Índies, sent-ne la propietària en un 37,89% de Sacsá, i de Cali, on participa en un 50% en l'empresa concessionària Aerocali⁵⁶. Ambdues concessions acabaven el setembre de 2020, tot i que foren renovades en un primer moment per sis mesos, fins al març de 2021. Les pèrdues ocasionades l'any de la pandèmia a causa de la baixa quantitat de passatgers han ajudat a renovar la concessió fins al juliol de 2022 en una pròrroga per compensar els baixos beneficis obtinguts⁵⁷. Els processos de privatització dels aeroports colombians tenen un inici molt anterior a la presidència d'Iván Duque⁵⁸. Així i tot, el qui fou anomenat president l'any 2018 ha sembrat també unes polítiques orientades cap a la reducció de participació de l'administració pública en diversos sectors, entre ells el transport⁵⁹.

En definitiva, tot i que AENA és una entitat pública, no deixa d'estar constituïda com una empresa i, com a tal, es troba en constant cerca dels màxims beneficis. Més enllà de les diverses qüestions plantejades arran dels casos que hem vist, com l'ús de fons públics, com és ENAIRE, per a l'expansió mercantil a altres països, el que més destaca és com serveix a la perpetuació del model d'outsourcing. AENA exerceix d'adjudicador a l'Estat espanyol i a Catalunya, així com d'adjudicatari a l'estranger, perpetuant el model d'outsourcing tant a casa com al Sud Global a través de la participació mercantil en la privatització de serveis públics.

52 Muñoz, R. (7 de abril de 2021). Aena se queda fuera de la privatización de 22 aeropuertos de Brasil. *El País*. <https://elpais.com/economia/2021-04-07/aena-se-queda-fuera-de-la-privatizacion-de-22-aeropuertos-de-brasil.html>

53 Michelle Vieira Fernández, H. D. (2020). ¿Cambios de rumbo? El gobierno de Bolsonaro y la realidad política de Brasil. *Reflexión política*(45). <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7556566>

54 Aranda, J. L. (15 de març de 2019). Aena se hace con la gestión de seis aeropuertos en Brasil por 437 millones de euros. *El País*. https://elpais.com/economia/2019/03/15/actualidad/1552664297_148423.html

55 Ferrari, J. (31 de maig de 2016). Aena se concentra en México y Colombia. *El Economista*. <https://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/7600868/05/16/Aena-se-concentra-en-Mexico-y-Colombia.html>

56 Aena Internacional. (2021). Colombia. <https://portal.aena.es/es/corporativa/colombia.html>

57 KPMG Auditores. (2021). Informe de revisión limitada de Aena S.M.E., S.A. y sociedades dependientes. <https://portal.aena.es/csee/Satellite?blobcol=urldata&blobheader=application%2Fpdf&blobkey=id&blobtable=MungoBlobs&blobwhere=3000012426524&ssbinary=true&blobheadname1=Content-disposition&blobheadervalue1=attachment;%20filename=Informe%20de%20Resultados%201S%202021.pdf>

58 Olariaga, Ó. D. (2017). Políticas de privatización de aeropuertos: el caso de Colombia. *Documentos y Aportes en Administración Pública y Gestión Estatal*, 17(29). https://www.researchgate.net/publication/322317734_Políticas_de_privatización_de_aeropuertos_El_caso_de_Colombia

59 Portafolio. (10 de juliol de 2019). El plan del Gobierno para privatizar empresas estatales. *Portafolio*. <https://www.portafolio.co/economia/gobierno/el-plan-del-gobierno-para-privatizar-empresas-estatales-531425>

7. Mecanismes en la contractació pública desfavorint la precarització laboral i la concentració del volum en pocs actors empresarials

La contractació pública s'ha d'entendre no només com una eina de provisió de béns i serveis per a les administracions, sinó que també permeti aconseguir objectius socials, mediambientals, etc. Però a través de quines eines es poden dissenyar els contractes de les administracions per tal que, a través de la contractació pública, s'asseguri que es contribueix a unes millors condicions laborals de les treballadores, o que es respecten els drets humans a través de la cadena de subministrament? I com es fa la contractació pública menys concentrada en pocs actors?

En aquest apartat posem en relleu la de divisió en lots, l'aplicació de les condicions particulars de contractació, que poden ser socials, i les condicions especials d'execució, analitzant com aquests aspectes s'han aplicat en diferents contractes. Tot i que centrem aquesta anàlisi dels plecs als cinc contractes de més volum del període i organismes identificats, també posem altres exemples puntuals:

Codi i enllaç	Exercici	Objecte del contracte	Organisme contractant	Actor empresarial (grup) adjudicatari	Import adjudicació
Cinc contractes de més valor adjudicats entre 2016 i 2020					
CONTR/2017/0000000173	2017	Subministrament de 15 unitats de tren elèctric	FGC	Stadler	99.500.000,00 €
2.18/21506.0043	2019	Manteniment de la infraestructura de la línia d'alta velocitat	ADIF	Ferrovial i altres (UTE)	98.949.823,92 €
4.19/27507.0178	2020	Obra i manteniment de Rodalies de Barcelona	ADIF	Siemens Mobility & FCC (UTE)	74.860.358,84 €
3.18/27510.0020	2019	Subministrament d'aparells per la implantació de l'ample estàndard de via en el corredor mediterrani	ADIF	Amurrio Ferrocarril, JEZ Sistemas Ferroviarios i Duro Felguera	60.189.523,24 €
BCN-595/2018	2019	Servei de neteja Aeroport del Prat	AENA	Sacyr (UTE Sacyr Construcción y Sacyr (infraestructura)	57.834.637,95 €
Altres contractes analitzats					
DIN-571/2017	2019	Remodelació i ampliació de l'aeroport del Prat	AENA	Sacyr	28.298.000,00 €

2018-00963	2020	Obres per l'adequació de les instal·lacions elèctriques de Rodalies Madrid i Barcelona	RENFE	ACS	4.000.000,00 €
14886071	2021	Neteja d'estacions, trens i de les dependències de metro	Ferrocarril Metropolità de Barcelona (TMB)	3 lots per a ACS i 3 lots per UTE Ingesan & Adelte II	126.058.459,07 €

Taula 19: Principals contractes analitzats

a. Divisió en lots

De manera general, la normativa actual estableix que la divisió en lots opcional, i si no es divideix, cal justificar el perquè. Les raons per les quals es pot no dividir en lots estan taxades, que són restricció injustificada de la competència i que la divisió dificulti la correcta execució del contracte, i no cal justificar la divisió si es tracta d'un contracte d'obres (art.99.3 Llei de Contractes del Sector Públic o LCSP).

La llei també estableix unes possibles limitacions al nombre de lots als quals pot optar la mateixa empresa, i també el nombre de lots que se li poden adjudicar. Es llegeix en l'art.99.4 LCSP:

4. Cuando el órgano de contratación proceda a la división en lotes del objeto del contrato, este podrá introducir las siguientes limitaciones, justificándolas debidamente en el expediente:

- a) Podrá limitar el número de lotes para los que un mismo candidato o licitador puede presentar oferta.
- b) También podrá limitar el número de lotes que pueden adjudicarse a cada licitador.

La llei catalana (decret llei 5/2016) preveu de manera similar en el seu art.5 la regla general de divisió en lots dels contractes, i de l'obligació de justificar quan no es fa. També s'estableix que es pot limitar el nombre de contractes al que una empresa licita i quants s'adjudiquen a cada empresa, però no és obligatori i no s'ha de justificar si no es fa.

Així i tot, si no es diu el contrari en el contracte, les UTEs són considerades només elles mateixes com les empreses que no es poden presentar dues vegades, i per tant **les empreses que la formen es poden presentar altre cop en la licitació** (art.99.4 LCSP). Per tant, si Clece es presenta en UTE amb Ferrosfer en una licitació on la participació està limitada, Clece podria licitar altre cop igualment de manera individual.

Què passa si es presenten al mateix procés de licitació empreses del mateix grup? Si l'adjudicació es limita a màxim un lot per empresa i s'hi presenten empreses del mateix grup a una licitació amb més d'un lot, com podrien ser Clece i Multiserveis Nдавant (que pertanyen al grup ACS), es pot adjudicar un lot a cadascuna d'elles?

La resposta és que sí⁶⁰. Per tant, **per molt que s'estableixin limitacions** en l'adjudicació de lots, que ja és opcional, **un mateix grup es podria arribar a endur tants lots com empreses diferents del grup s'hi presentin**.

Cal tenir en compte sobre la divisió en lots i limitació a licitacions i adjudicacions, però, que la contractació pública relativa a béns i serveis de transports no està regulada per la LCSP, sinó que

⁶⁰ Juntas Consultivas de Contratación Administrativa (2019). Informe 11/2019, 28 de novembre.

està ha estat regulat per la Llei 31/2007 de sectors especials. La majoria dels contractes analitzats en aquest informe estan regulats per aquesta, que estableix que la divisió en lots no és una obligació sinó una opció per les administracions⁶¹. La 31/2007 no estableix, fins fa poc, la norma general de divisió en lots, ni tampoc la possibilitat de determinar el nombre màxim de lots als quals es pot licitar o que es poden adjudicar per empresa.

No és fins a l'aprovació del real decret 3/2020 on s'estableix el caràcter general de la divisió en lots, alineant-se amb la LCSP. El RD3/2020, en el seu art.52, estableix que és possible establir un nombre màxim de lots i d'adjudicació per empresa, en la mateixa línia que la LCSP. Però aquestes novetats, aquesta alineació amb la LCSP, és suficient per garantir una menor concentració del volum en poques empreses?

Òbviament, **que la divisió sigui la norma general i que si no es fa, s'hagi de justificar, causa que la contractació no es centri en tan poques actores empresarials**. Però **si no és obligatori** limitar a quants contractes pot optar una empresa ni quants se li poden adjudicar, **a la pràctica es poden concentrar els contractes igualment, depenent només de la voluntat política de cada organisme**.

Un bon exemple de la divisió en lots és el contracte del qual s'ha parlat a la secció 5 d'aquest informe, sobre la neteja en les infraestructures del Ferrocarril Metropolità de Barcelona (TMB)⁶². En els plecs administratius del contracte s'estableix que no hi ha límit de lots als quals es pot presentar la mateixa empresa, i que es podien adjudicar a la mateixa un màxim de tres (de sis en total). Després que es presentessin entre quatre i cinc ofertes per cada lot, el resultat va ser l'adjudicació de la meitat a Multiserveis Nдавant i l'altra meitat a l'UTE Ingesan & Adelte II.

La divisió en lots, per tant, és útil per evitar la concentració en poques actores, però el fet que no sigui obligatori limitar els lots als quals poden licitar les empreses i el nombre que se'ls poden adjudicar redueix en gran part l'efectivitat de la mesura.

Els altres quatre contractes amb més volum també ensenyen com la divisió en lots és efectiva només si es limita l'adjudicació a una empresa per lot. El contracte de més volum adjudicat en la base, d'FGC per al subministrament de vagons de tren, arriba pràcticament als 100 milions d'euros i no es divideix en lots⁶³; el segon contracte amb més valor, amb un total de 98 milions d'euros, s'adjudica per ADIF en dos lots a dues UTEs: AVE Noroeste 1 i AVE Noroeste 2⁶⁴. Sorprenentment, aquestes UTEs estan formades per les mateixes empreses: Azvi, Ferrovial Agroman, Contratas y Ventas y Agrupación Guinovart Obras y Servicios Hispania⁶⁵. Per tant, **la divisió en lots esdevé inútil per a fragmentar el volum adjudicat si no s'estableixen limitacions a licitar i a adjudicar**. El tercer contracte de més volum, també adjudicat per ADIF per un total de més de 74 milions d'euros, no es divideix en lots diferents, i el quart contracte és el primer que es divideix en lots que són adjudicats a empreses diferents: un total de 60 milions adjudicats el 2019 entre Amurrio Ferrocarril, Jez Sistemas Ferroviarios i Duro Felguera Rail. En aquest últim contracte, tot i que es permetia a les empreses licitar als tres lots, només es podia adjudicar-ne un a una sola empresa⁶⁶. Per tant, **la divisió en lots**

61 TACP MADRID (2016). Resolución nº 6/2016. Contrato suministro de la Ley 31/2007 (sectores especiales): Precio como criterio único de adjudicación y no división en lotes: inaplicación directa de las nuevas Directivas.

62 Generalitat de Catalunya (2021). Neteja d'estacions, trens i dependències metro. Plataforma electrònica de contractació pública. https://contractaciopublica.gencat.cat/ecofin_pscsp/AppJava/awardnotice.pscsp?reqCode=viewPcan&idDoc=81970339&lawType=3

63 Generalitat de Catalunya (2017). Construcció i subministrament de 15 unitats de tren elèctriques (UT 115) amb les corresponents peces de parc i recanvi, per a servei en línia amb estacions de 80 metres de longitud, i equivalent a una U.T. de quatre cotxes, d'ample de via internacional (1,435 m), per a circulació a la línia Barcelona-Vallès dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (Ref. PO15/17). Plataforma electrònica de contractació pública. https://contractaciopublica.gencat.cat/ecofin_pscsp/AppJava/notice.pscsp?reqCode=viewCn&idDoc=23561717

64 Generalitat de Catalunya (2019). 2.18/21506.0043. Plataforma electrònica de contractació pública. https://contractaciopublica.gencat.cat/ecofin_pscsp/AppJava/ca_ES/placsp.pscsp?idDoc=3265291&reqCode=viewPlacspExpedient

65 Aragón digital. (24 de maig de 2019). Adif adjudica el mantenimiento del AVE Madrid-Noreste por 119,7 millones de euros. Aragón Digital. <https://www.aragondigital.es/2019/05/24/adif-adjudica-el-mantenimiento-del-ave-madrid-noreste-por-1197-millones-de-euros/>

66 Adif. (2017). Pliego de cláusulas administrativas particulares para la contratación de suministros mediante procedimiento abierto. <https://contrataciondelestado.es/wps/wcm/connect/357ec6dc-2e31-403f-be47-578eb08bb62e/DOC-20180814144759PliegoDeClausulasAdministrativas.PDF?MOD=AJPERES>



i limitació a licitació o adjudicació funcionen quan es combinen.

Així i tot, la limitació en la participació de licitacions o en el nombre d'adjudicacions tampoc és una solució definitiva. És contradictori que les limitacions de l'art.99.4 LCSP o l'art.53 del RDL 3/2020 no s'apliquin a les empreses que són del mateix grup, o quan concorren amb una altra oferta sota una UTE. Quin sentit té limitar el nombre de lots als quals es poden presentar ofertes i que es poden adjudicar **si les grups que tinguin control sobre una pluralitat d'empreses poden esquivar-ho?**

Posem per exemple l'adjudicació que Renfe va fer el 2020 per un valor de 4.000.000 euros per les obres d'adequació de les instal·lacions elèctriques de les rodalies de Madrid i Barcelona, executada per tant parcialment a Catalunya, i que divideix en dos lots⁶⁷. En els plecs de les condicions particulars s'estableix que cada empresa es podrà presentar només a un lot⁶⁸, i per tant, s'hauria d'aconseguir que la contractació no es quedi en un sol grup. Veiem, però, com un lot s'adjudica a MOYANO TELSA SIST RAD TELECO S.A., i l'altre a SOCIEDAD IBERICA CONSTRU ELEC S.A. (també coneguda com a SICE). Si es fa una mica de recerca d'aquestes dues empreses, veiem **que les dues estan integrades dins del grup ACS**. Tot i que **en aquest cas es van aplicar tots els mecanismes a l'abast** (divisió en lots i limitació a la presentació d'ofertes o en el nombre de contractes adjudicats), **la totalitat del contracte ha anat a parar al mateix grup. Les eines que ens dona la regulació de contractació pública no són, avui en dia, suficients per evitar la concentració del volum de contractació pública.**

b. Condicions socials particulars i especials d'execució

Com es regulen i què comporten les condicions socials i les especials d'execució? I com els hem vist aplicats a la pràctica, en els contractes que hem analitzat en organismes de mobilitat?

En l'arts. 1.3 i 122.2 de la LCSP es preveu la possibilitat d'incloure clàusules particulars socials en els plecs administratius particulars del contracte com a condicions d'execució. Aquestes condicions estableixen requisits que l'adjudicatari ha de complir, i quan es tracta de condicions socials, han de respondre a algunes de les finalitats enumerades en l'art.145.1.2ª de la mateixa llei, que poden ser: la conciliació laboral, foment de la contractació femenina, de persones amb discapacitats, d'estabilitat del treball, d'aplicació de criteris ètics i de responsabilitat social o d'utilització de productes basats en el comerç just, entre d'altres. **La inclusió d'aquest tipus de clàusules no és obligatòria, sinó una possibilitat.**

Per altra banda, les condicions especials d'execució es troben previstes en l'art.202 LCSP, i **és obligatori incloure'n almenys una en cada contracte**. Les finalitats que han de perseguir les condicions especials són:

[...] garantizar el respeto a los derechos laborales básicos a lo largo de la cadena de producción mediante la exigencia del cumplimiento de las Convenciones fundamentales de la Organización Internacional del Trabajo, incluidas aquellas consideraciones que busquen favorecer a los pequeños productores de países en desarrollo, con los que se mantienen relaciones comerciales que les son favorables tales como el pago de un precio mínimo y una prima a los productores o una mayor transparencia y trazabilidad de toda la cadena comercial.

La novetat interessant d'aquestes condicions especials és precisament aquesta última finalitat, que pot comportar l'aplicació de condicions que tinguin en compte les vulneracions de drets humans al llarg de la cadena de subministrament del producte, i per tant al sud global, sempre que la condició estigui relacionada amb l'objecte del contracte.

67 Renfe. (2019). Expediente 2018-00963: Pliego de condiciones particulares por procedimiento abierto para las obras de adecuación de instalaciones eléctricas para sistemas de estaciones en los núcleos de cercanías de Madrid y Barcelona. <https://contrataciondelestado.es/wps/wcm/connect/59db7c92-79c5-4066-af8a-bab57566225b/DOC20190701174231PCP.PDF?MOD=AJPERES>

68 Renfe. (2019). Expediente 2018-00963: Pliego de condiciones particulares por procedimiento abierto para las obras de adecuación de instalaciones eléctricas para sistemas de estaciones en los núcleos de cercanías de Madrid y Barcelona. <https://contrataciondelestado.es/wps/wcm/connect/59db7c92-79c5-4066-af8a-bab57566225b/DOC20190701174231PCP.PDF?MOD=AJPERES>

Així i tot, aquesta obligatorietat no s'ha aplicat a la majoria dels contractes analitzats. La llei que ha regulat els contractes públics de transports fins al febrer de 2020 determinava en el seu art.88 que establir condicions especials d'execució era una possibilitat. La nova regulació del RDL 3/2020 s'alinea altre cop amb la LCSP en aquest aspecte, determinant que tots els contractes han d'incloure almenys una clàusula especial d'execució de caràcter social o mediambiental.

És per això que el fet que hi hagi o no clàusules socials i clàusules especials d'execució en els contractes que s'han analitzat depèn de la normativa que se li apliqui.

Per exemple, el contracte de neteja d'AENA adjudicat a Sacyr està regulat sota la llei 31/2007, i no s'especifica en les condicions d'execució que hi hagi cap clàusula social o mediambiental, ni tampoc cap condició especial d'execució. El contracte d'ampliació de l'aeroport del Prat per part d'AENA, també adjudicat a Sacyr, està regulat també per la llei 31/2007 sí que introdueix diverses clàusules socials, però no especifica que hi hagi cap condició especial d'execució:

6.4. Cumplimiento de las condiciones sociales

El contratista queda obligado al cumplimiento de las condiciones sociales. En caso de incumplimiento grave de las condiciones relativas a seguridad y salud, el órgano de contratación tendrá las alternativas previstas en el párrafo 4º y siguientes del punto 6.1 de esta cláusula, pudiendo proponer la inhabilitación de la empresa para contratar con Aena S.M.E., S.A. por tiempo igual o inferior a un año.

Además, se entenderá incumplimiento grave de las condiciones de carácter social:

- Cuando el porcentaje de trabajadores fijos empleados para la ejecución del contrato no alcance el 20%.
- Cuando el porcentaje de trabajadores que se contraten para la ejecución del contrato sobre el total de nuevos empleados que se contraten, siempre que la disponibilidad del mercado laboral de la construcción lo permita, no alcance la media nacional en el sector de la construcción.
- Cuando el porcentaje de trabajadores con discapacidad, siempre que la disponibilidad del mercado laboral de la construcción lo permita, no alcance el 1% de su plantilla.
- Cuando en el período de un año se haya producido durante la ejecución de la obra dos sanciones muy graves que haya agotado la vía administrativa por parte de la Autoridad Laboral como consecuencia del incumplimiento de la legislación en materia de prevención de riesgos laborales.

Sin perjuicio de la decisión que adopte el órgano competente para imponer la sanción, el órgano de contratación propondrá la inhabilitación de la empresa para contratar con Aena S.M.E., S.A. por el tiempo establecido a continuación en función del número de incumplimientos de las condiciones de carácter social:

- Hasta 3 meses: Si se incumple una de las condiciones.
- Hasta 6 meses: Si se incumplen dos de las condiciones.
- Hasta 9 meses: Si se incumplen tres de las condiciones.
- Hasta 1 año: Si se incumplen las cuatro condiciones.



Apartat 6.4 del contracte [DIN-571/2017](#), sobre la remodelació i ampliació de l'aeroport del Prat, adjudicat el 2019 per part d'AENA a Sacyr.

El contracte de subministraments de trens adjudicat per FGC a Stadler també està regulat per la 31/2007, i conté clàusules socials:

o) Condicions socials i d'igualtat.

Declaració conforme la plantilla de l'empresa està integrada per un nombre de treballadors disminuïts superior al 2% o de l'adopció d'alguna de les mesures alternatives previstes a l'article 42.1 del RDL 1/2013, de 29 de novembre, o bé, declaració conforme la plantilla de l'empresa està integrada per un nombre inferior als 50 treballadors.

Així mateix, declaració conforme l'empresa disposa o no d'un pla d'igualtat d'oportunitats entre dones i homes.

Apartat 4.3.1.o) del contracte [CONTR/2017/0000000173](#), sobre el subministrament d'unitats de tren elèctric, adjudicat el 2017 per part de FGC a Stadler.

Per últim, el contracte de neteja de les dependències de les estacions i el metro de TMB, adjudicat el 2021, se li aplica la normativa general de la LCSP, i sí que conté una clàusula especial d'execució sobre el manteniment de les condicions laborals de les persones treballadores al llarg de la durada del contracte.

En aquest informe no pretenem repassar quines són les limitacions d'aquest tipus de clàusules. Per trobar quines són les propostes i limitacions sobre contractació responsable, podeu accedir a la nostra publicació Guia de contractació pública⁶⁹. Cal notar també els documents creats per les administracions catalanes per facilitar l'aplicació d'aquest tipus de clàusules, ja que existeixen diferents documents que serveixen com a guia per a les administracions de l'àmbit català per a l'aplicació d'aquests tipus de condicions⁷⁰. Així i tot, ha quedat demostrat que la variabilitat de l'aplicació de clàusules socials o mediambientals és gran quan no s'estableix una obligatorietat. L'establiment de clàusules socials continua sent potestatiu, i només l'hem vist aplicat en dos dels quatre contractes analitzats: pel que fa a les condicions especials d'execució, no n'hem trobat en els tres contractes on la seva aplicació no era obligatòria.

Cal veure, per tant, com l'aplicació de la nova normativa del RDL 3/2020 i les clàusules de la LCSP s'apliquen d'ara endavant en els contractes dels organismes que gestionen serveis de mobilitat, i establir mecanismes que determinin l'obligatorietat d'establir clàusules socials i/o mediambientals.

⁶⁹ Observatori DESC (2020). Contractació pública amb drets socials, ambientals i perspectiva de gènere. <https://observatoridesc.org/ca/contractacio-publica-amb-drets-socials-ambientals-i-perspectiva-genero>

⁷⁰ Ajuntament de Barcelona. (2016). Guia de contractació pública social.

Direcció General de Contractació Pública, Departament de la Vicepresidència i d'Economia i Hisenda. (2017). Codi de contractació pública socialment responsable.

9. Conclusions i recomanacions

a. Conclusions

Al llarg d'aquest informe hem pogut constatar com hi ha una **altíssima concentració del volum adjudicat pels organismes de mobilitat en pocs actors empresarials**. Només **deu grups empresarials s'emporten més de 1.240 milions d'euros, que equival al 37,3% de tota la contractació d'aquests organismes**:

Nom	% del total del volum
ACS*	6,4%
Siemens*	5,0%
Ferrovial	4,3%
Stadler	4,3%
Sorigué*	3,7%
Sacyr	3,5%
FCC*	3,0%
Ansaldo STS	2,7%
Acciona*	2,5%
Thyssenkrupp	2,0%
Altres	62,7%
Total deu actores adjudicatàries principals d'organismes públics de mobilitat a Catalunya	37,3%
Total	100,00%

**S'ha dividit en dos els valors dels contractes adjudicats en UTEs formades per dues d'aquestes empreses, atribuint el 50% del volum a cada grup empresarial*
 Taula 20: Principals adjudicatàries i % del volum total adjudicat d'organismes públics de mobilitat

Aquesta concentració és gairebé el doble d'alta del que trobem en la contractació general de Catalunya, on vam determinar que era del 21% en deu grups empresarials⁷¹.

La concentració és **encara més elevada si mirem els organismes que més volum adjudiquen a Catalunya**. Cap dels deu organismes mostra un % del volum concentrat en deu actors empresarials per sota del 40%, i en alguns és preocupantment alt. Organismes com Adif i Port de Tarragona, per exemple, arriben a concentrar el 68,1% i el 65,8,1% respectivament en deu grups empresarials:

⁷¹ Observatori DESC (2021). Radiografia i impacte de la contractació pública catalana en drets humans. <https://observatoridesc.org/ca/radiografia-i-impacte-contractacio-publica-catalana-drets-humans>

Organisme públic gestor de béns i serveis de mobilitat	Porció de la contractació feta a 10 grups empresarials per organisme de contractació
ADIF	68,1%
FGC	43,1%
TMB	42,5%
Aena	47,7%
Port de Barcelona	57,1%
AMB	46,1%
Renfe	51,0%
Port de Tarragona	65,8%
ATM	50,2%
SEITT	100%

Taula 21: Organismes públics que més adjudiquen a Catalunya i porció de la contractació feta

Hem corroborat que **aquesta alta concentració es dona de manera independent a la quantitat de contractes i al volum adjudicat en concepte d'obres públiques**. Organismes com AENA, Renfe, l'AMB o l'ATM adjudiquen una gran part del seu volum en serveis de neteja, brossa, seguretat, o TI.

L'externalització d'aquest tipus de serveis no són casos aïllats, sinó que **respon a una lògica privatitzadora dels serveis públics que s'identifica com a model d'outsourcing**. Aquest tipus de serveis, que són de titularitat pública, són externalitzats i adjudicats en la lògica del preu més baix, sense a penes tenir en compte altres aspectes. Aquests serveis, que han estat identificats com dels que són externalitzats més sovint sota aquesta lògica d'outsourcing, i gestionats de manera freqüent per empreses multiserveis, comporten una davallada en la qualitat del servei i en les condicions laborals de les treballadores comparat amb quan els serveis es troben internalitzats per l'administració⁷².

Un exemple de com d'endèmic, concentrat i precari és el model d'outsourcing és el cas d'AENA i Sacyr. El servei de neteja de l'Aeroport del Prat a Barcelona fa anys que és gestionat per diferents empreses d'aquest grup empresarial tot i les protestes contínues de les treballadores per les condicions laborals precàries. Les administracions d'AENA no només continuen adjudicant contractes a Catalunya, on el 24% de tot el valor adjudicat entre 2016 i 2020 es fa només a Sacyr, sinó que també ho fa arreu de l'estat espanyol.

El cas d'AENA il·lustra, a més, com aquest model d'outsourcing s'implementa per l'empresa pública estatal a l'estat espanyol, sinó que també la posa en pràctica a països del Sud Global a través de la participació en les concessions mercantils d'aeroports a països com Brasil i Colòmbia, participant per tant d'aquesta lògica privatitzadora de béns i serveis públics.

Sota la Llei de Contractació del Sector Públic (LCSP), hem analitzat els diferents mecanismes que existeixen en la contractació pública per evitar la concentració del volum en pocs actors empresarials i per assegurar certes condicions socials en el compliment d'un contracte públic. Hem vist que, tot i que la divisió en lots i la limitació de nombre de licitacions als que una empresa pot participar o se li poden adjudicar, ajuden a no concentrar el volum en pocs actors, no els trobem en molts dels contractes analitzats.

Particularment poc efectives són les limitacions a licitacions i adjudicacions. Són mesures completament optatives pels organismes licitadors, ja que a diferència de la divisió en lots, no s'ha de justificar quan no es duen a terme. Val a dir, però, que la divisió per lots i les limitacions a licitar i adjudicar funcionen millor quan operen de manera conjunta, i per tant convé establir també l'obligatorietat de les limitacions, o si més no, la seva aplicació com a norma general.

⁷² Observatori DESC (2021). Radiografia i impacte de la contractació pública catalana en drets humans. <https://observatoridesc.org/ca/radiografia-i-impacte-contractacio-publica-catalana-drets-humans>

Tot i això, els contractes adjudicats per organismes de mobilitat gaudeixen molts cops d'un règim jurídic especial, i no s'acullen sota la LCSP. La majoria dels contractes analitzats fins ara s'han regit per la Llei 31/2007, sobre procediments de contractació en els sectors de l'aigua, l'energia i els transports i els serveis postals. Sota la Llei 31/2007, ni la divisió de lots era norma general i ni hi havia la possibilitat de limitar les licitacions i adjudicacions. No és fins a l'aprovació del Reial decret llei 3/2020, de mesures urgents per les quals s'incorporen a l'ordenament jurídic espanyol diverses directives de la UE en l'àmbit de la contractació pública en determinats sectors, que no s'estableix la norma general de dividir en lots i la possibilitat de limitar.

Tot i que aquesta diferència de règim jurídic podria explicar part de la diferència entre la concentració del 21% de tota la contractació a Catalunya en 10 actores passant al 37,3% en els organismes de mobilitat, hem vist com **contractes d'alta envergadura són adjudicats a grans grups empresarials tot i quan s'apliquen aquestes mesures**. Especialment preocupant en aquest sentit és que:

- Les empreses poden evitar les limitacions a licitar i adjudicar-se contractes presentant-se a través d'UTES, ja que si una empresa licita a través de la unió temporal i hi ha una limitació, pot participar igualment de manera individual.
- Els grans grups empresarials amb més d'una filial poden evitar les limitacions participant amb les diferents empreses que la integren, ja que aquestes tampoc són comptabilitzades com si fossin una mateixa actora empresarial.

Per últim, també hem analitzat la inclusió de clàusules socials i clàusules especials d'execució. Amb l'antiga regulació del sector, cap de les dues era obligatòria; amb l'actual, és obligatori establir almenys una condició especial d'execució.

Dels vuit contractes dels quals hem analitzat els plecs, només un contenia una clàusula especial d'execució. Per una banda, aquest estava fora del termini d'anàlisi (adjudicat el 2021) i se li aplica la normativa general de la LCSP, per la qual cosa no hem pogut determinar l'abast de la nova normativa del sector en aquest sentit. Per altra banda, la clàusula estableix el manteniment de les condicions laborals de les treballadores al llarg de l'execució del contracte.

Tot i que valorem positivament que tant la LCSP com el RDL 3/2020 estableixin l'obligatorietat d'incloure almenys una clàusula especial d'execució, les clàusules socials particulars que hem trobat establien criteris més exactes, com el mínim de treballadors fixes en plantilla o la contractació mínima en plantilla de treballadors disminuïts. Les clàusules socials particulars han estat per tant més tangibles i exactes, però com que no són obligatòries, no hi són en molts dels contractes analitzats. Particularment preocupant és la seva absència en contractes d'externalitzacions de serveis de neteja, brossa o TI, com l'adjudicat per AENA a Sacyr l'any 2017 o de TMB a ACS, Ingesan i Adelte el 2021. Són aquests contractes on les condicions laborals de les treballadores són més precaries, per ser assumides més sovint per empreses multiservei en particular⁷³, i per ser focus del model d'outsourcing en general.

⁷³ Observatori DESC (2021). Radiografia i impacte de la contractació pública catalana en drets humans. <https://observatoridesc.org/ca/radiografia-i-impacte-contractacio-publica-catalana-drets-humans>

b. Recomanacions

Donades les conclusions, aquestes són les nostres recomanacions:

1. Continuar analitzant l'evolució de la concentració del volum en els organismes de mobilitat un cop s'apliqui de manera generalitzada el RDL 3/2020, a efectes de determinar si la regla general de divisió en lots contribueix a disminuir l'alta concentració en poques actores empresarials que hi ha al sector.
2. Analitzar l'evolució de la inclusió de clàusules especials d'execució en el sector un cop establerta l'obligatorietat de la seva inclusió en el RDL 3/2020.
3. Per evitar la concentració d'una gran part del volum en pocs actors empresarials, en adjudicacions que es divideixin en lots cal establir que de manera obligatòria, o com a norma general, que s'ha de limitar el nombre de lots al que pot licitar una empresa i/o el nombre de lots que se li poden adjudicar, independentment del tipus de contracte. Aquesta recomanació val tant per la normativa específica del sector de mobilitat com per la normativa general de contractació.
4. També per evitar la concentració d'una gran part del volum en pocs actors empresarials, a efectes de les limitacions a licitar i adjudicar en lots, cal considerar que les empreses que es presenten dins d'una UTE ja no poden licitar o adjudicar-se altres lots, i també a efectes d'aquestes limitacions cal considerar les empreses que formen part del mateix grup com una de sola.
5. Establir l'obligatorietat d'incloure clàusules particulars d'execució, socials i/o mediambientals, en els contractes d'adjudicació pública⁷⁴, i particularment en els contractes de serveis, on es dona un nivell d'externalització i de precarietat laboral alt. Aquesta recomanació val també tant per la normativa específica del sector de mobilitat com per la normativa general de contractació.

⁷⁴ Un bon precedent sobre l'obligatorietat d'aquestes clàusules és el que s'ha establert en el Decret Llei 5/2021 pel qual s'aproven mesures urgents per a la implementació i gestió dels fons procedents del Mecanisme de Recuperació i Resiliència i del fons REACT-EU per a l'Administració de la Generalitat de Catalunya i el seu sector públic.

10. Annexos

Annex 1 – Empreses i grups empresarials identificats en la base de dades “Contractació Pública Catalunya”

Empresa	Filials i empreses vinculades
Abertis	Cellnex
Acciona	Acciona Agua SAU
	Acciona Construcción
	Acciona Facility services
	Acciona Green Energy
	Acciona Healthcare
	Acciona Industrial
	Acciona Infraestructuras
	Acciona Ingenieria
	Acciona Inmobiliaria
	Acciona Medio Ambiente
	Acciona Producciones y diseño
	Acciona Servicios Ferroviarios
	EHN
Acerinox	
ACS	Accent social
	ACS Recycling
	API Movilidad
	Cesionaria Vallès Occidental
	Clece
	Cogesa
	CYMI (CONTROL Y MONTAJES INDUSTRIALES S.A.)
	DRACE (Drace Infraestructuras)
	Dragados
	Electren S.A.
	Etra (Grupo Etra, Electronic Trafic, S.A.)
	EYRA
	GEOCISA (Geotecnia y Cimientos)
	Grupo Cobra
	Grupo Masa
	ImesAPI

	INITEC Energía
	Intecsa Ingenieria Industrial
	IRIDIUM
	Linia nou tram dos S.A.
	MAESSA
	MAETEL
	Makiber
	Manteniment i Conservació del Vallès
	MASA (Mantenimiento y Montajes Industriales S.A.)
	Moyano Telsa
	Multiserveis N davant
	SEMI (Grupo SEMI, SOCIEDAD ESPAÑOLA DE MONTAJES INDUSTRIALES, S.A.)
	SICE (Sociedad Iberica de Construcciones Eléctricas)
	Vías y Construcciones
ADECCO Outsourcing	ADECCO Outsourcing
AENA	
Almirall	Almirall
	Polichem (Poli group)
	Taurus (Poli group)
	Pharma (Poli group)
Amadeus	
AMURRIO Ferrocarril	
Ansaldo STS	
Arcelor Mittal	
Autocars Calella	
Bactagua	
Banc Sabadell	
Banco Santander	
Bankia	
Bankinter	
BBVA	BBVA
	BBVA Autorenting
	BBVA Renting
BENITO ARNÉS E HIJOS	
CaixaBank	CaixaBank
	CaixaBank Equipment finance
Cellnex	

Cinfromas	Mohn
	Oliveras SL
Cie Automotive	
Colonial	Asentia
COPCISA	Copcisa
	Pabasa
COPTALIA	COPTALIA
Compass Group	Eurest
	Gow
	Medirest
	Scolarest
	Vitarest
	Vilaplana Catering
COMSA	COMSA 98
	COMSA Industrial
	COMSA Instalaciones
	COMSA Medio Ambiente
	COMSA Rail Trasport
	COMSA Service Facility Management
Contratas Vilor	
Cygsa	
Eiffage	Aglomerados los Serrano
	Masfalt
	Panasfalto
	Trialsa
Enagas	
ENEL	Endesa
	Endesa X
Eulen	Eulen (Grupo Eulen)
Eurocatalana	
Extraco	Extraco construcciones e proxetos
	Aucel
	Ged Integral
FCC	Aqualia
	Aridos de Melo
	Clavegueram de Barcelona (CLABSA)
	Castellana de Servicios
	Catalana de Servicios
	CEAL 9 S.A.
	Cementos Portland Valderivas
	Cemusa (fins 2014)
	CTR Mediterráneo (Tratamiento Industrial de Residuos del Mediterraneo)
	FCC

	FCC Àmbito
	FCC Construcción
	FCC Industrial e Infraestructuras
	FCC Medio Ambiente
	Conservacion y Sistemas
	Técnica de Mantenimiento Inmobiliario (TMI)
	Megaplas
	Limasa
	Prefabricados delta
	Publimob
	Saneamientos y Servicios
	Seinsa
	SELSA (Servicios Especiales de Limpieza SA)
	Sistemas de Control y Comunicaciones
	SVAT (Sistemas y Vehiculos de Alta Tecnologia, S.A)
	TIRME
	Tirssa (Tratamiento Industrial De Residuos Solidos)
Ferrovial	Cadagua
	Cespa
	Cintra
	Ferrovial Agroman
	Ferrovial Construcción
	Ferrovial Servicios
	Ferroserv Servicios Auxiliares
	Ferroserv Infraestructuras
FIATC	
Fracctal	
Geinstal (GESTION INTEGRAL DE INSTALACIONES)	
Grifols	
Grupo Constant Serivicios	
Grupo Copisa	
Grupo Elior	Alessa
	Arce
	Arume
	Elior properties
	Eulen
	Hortalizas elior
	Hostesa
	Serunion
	Singularis

Grupo Mitie	Interserve Facilities Service
Grupo Optima	Optima Technical Services
Grupo Ortiz	Ortiz Construcciones y Proyectos
	INDAGSA
	CONDISA
	COSFESA
	ASTEISA
	INDITEC
Grupo Sureste	Sureste seguridad
IAG	Aer Lingus
	Air Europa
	Air Nostrum
	British Airways
	Eurostar
	Fly Level
	Iberia
	Vueling
Iberdrola	Iberdrola
	Iberinco
Inditex	Bershka
	Lefties
	Massimo Dutti
	Oysho
	Pull&Bear
	Stradivarius
	Tempe
	Uterqüe
	Zara
	Zara Home
Indra	
ISS	ISS
	ISS Facility Services (antic solucions de limpieza)
	ISS Soluciones de Catering
	ISS Soluciones de Limpieza Direct
JEZ Sistemas Ferroviarios	
Magma Cultura	Magma Cultura
MAN Truck & Bus Iberia	
Mapfre	
Meliá	
Merlin Properties	
Movement Barcelona 2005	
Naturgy	Naturgy
	Nedgia
	Unión Fenosa distribución

Annex 2 - Nota metodològica de l'elaboració de la base de dades Contractació Pública Catalunya

La base de dades "Contractació Pública Catalunya" (d'ara endavant, base de Contractació) s'ha creat amb l'objectiu de reflectir el volum, el tipus de serveis i els majors òrgans que realitzen contractació de les administracions públiques de la Generalitat i de l'Ajuntament de Barcelona executada a Catalunya, així com per identificar contractistes amb volums significatius d'adjudicació. Donat que la publicació de dades sobre contractació no està unificada en una sola plataforma, per a poder fer l'anàlisi hem aglomerat les dades de tres diferents bases publicades per la Generalitat, l'Ajuntament de Barcelona i l'estat Espanyol.

Per una banda, la fusió permet dur a terme la tasca principal del projecte, que consisteix en l'anàlisi conjunt dels adjudicataris i de l'import d'adjudicació, a més de l'organisme contractant. Per altra banda, el fet de que les tres bases publiquin diferents variables comporta que certes anàlisis complementàries es puguin fer només respecte alguns contractes i que el marc temporal de l'anàlisi de cada base pugui variar lleugerament.

El títol de cada base fa referència a la principal administració contractant, i a la primera variable de la base de Contractació, TIPUS BASE, consta la base origen de cada contracte o observació. L'equivalència entre les variables es mostra al punt 3.

1. Detall bases

i. Generalitat de Catalunya

Total contractes: 747.461 + 1.317 afegit Plataforma de Serveis de Contractació Pública
Font: Portal Dades Obertes, Govern Obert¹

La falta de correspondència entre el total dels imports destinats a la contractació pública publicats per la Generalitat, d'una banda, i els diferents pressupostos, de l'altra ha dificultat l'elecció d'una base. Això es deu a que si el total de despeses que consten a la base descarregada no són equivalents a les realment efectuades, no podem assegurar que l'explotació estadística sigui representativa de la realitat de contractació.

Les dades de Contractació de Govern Obert són les que més s'han assimilat a les despeses per activitat contractual de la Generalitat. Hem fet servir com a referència les memòries anuals d'activitat contractual de la Generalitat², que, igual que les dades de Govern Obert, diferencien entre adjudicacions, pròrrogues i contractació menor.

	Any	Import total base Govern Obert (en milions d'€)	Import informe d'activitat contractual de la Generalitat (en milions d'€)
Adjudicacions	2018	1.679	1.439
	2019	2.418	2.385
Menors	2018	301	299
	2019	339	331
Pròrrogues	2018	1.051	705
	2019	989	699
Anualitats	2018	-	1.091
	2019	-	1.179
Modificacions	2018	-	16
	2019	-	66

Taula 1 Annex. Correspondència entre els imports de la base de dades Govern Obert i els informes d'activitat contractual de la Generalitat de Catalunya, anys 2018 i 2019.

1 Dades Obertes de la Generalitat de Catalunya (consultat a abril de 2021), accessible a: <https://analisi.transparencia-catalunya.cat/Sector-P-blic/Contractaci-de-Catalunya/hb6v-jcbf>

2 Gencat, Informes anuals de contractació pública (consultat a setembre de 2021), accessible a: <https://contractacio.gencat.cat/ca/difusio/publicacions/indicadors/informes/activitat/>

Els imports per adjudicacions, que representen el major volum, es corresponen aproximadament entre la base de Govern Obert i l'informe, així com el dels contractes menors. Les pròrrogues de la base excedeixen els imports de l'informe en uns 300 milions d'euros cada any, però en la base no consten classificades com a tals les despeses per anualitats ni modificacions, que representen més de 1.100 milions d'€ omesos en l'anàlisi. Donat que els imports dels contractes omesos és superior a l'excés de les pròrrogues, determinem que l'anàlisi serà conservador i que aquesta falta de congruència total entre els imports de Govern Obert i l'informe representen una limitació de l'estudi.

Per a l'elaboració de l'informe de mobilitat, però, s'ha detectat que la plataforma de Govern Obert no contenia dades sobre els contractes realitzats per l'Àrea Metropolitana de Barcelona, el Ferrocarril Metropolità de Barcelona, o Transports Metropolitans de Barcelona. Donat que aquests organismes contractants són d'especial interès per l'informe, se'ls ha afegit a la base, extraient-los de la Plataforma de Serveis de Contractació Pública, només per a l'anàlisi de l'informe sobre mobilitat i contractació pública.

- Organismes inclosos

Generalitat de Catalunya, Universitats i Entitats de l'Administració local, menys Ajuntaments. S'han mantingut totes les entitats locals ja que es considera rellevant analitzar, també, la contractació d'administracions com les diputacions i els consells comarcals, entre d'altres.

- Antiguitat dels contractes

S'han descarregat tots els contractes disponibles a la base. Hi consten contractes executats des de 1998 fins a 2020, però la gran majoria (730.088, el 97.6% del total) són dels exercicis pressupostaris entre 2016 i 2020.

- Marc temporal

Any de publicació de l'adjudicació, variable EXERCICI. L'any d'exercici s'equival amb la data d'adjudicació (DATA ADJUDICACIÓ), que permet un filtratge més detallat, i pel que fa als contractes prorrogats, també és possible filtrar per les dates d'inici i fi de la pròrroga (DATA INICI PROGRROGA/DATA FI PRORROGA)

- Possibilitat l'anàlisi per:

- » SITUACIÓ CONTRACTUAL: menor, adjudicació, pròrroga
- » EXERCICI
- » SUBJECTE/ÀMBIT: Departaments i Sector Públic de la Generalitat de Catalunya, Entitats de l'Administració Local i Universitats
- » ORGANISME CONTRACTANT i la seva agrupació (AGRUPACIÓ ORGANISME CONTRACTANT)
- » PROCEDIMENT ADJUDICACIÓ
- » TIPUS CONTRACTE
- » ADJUDICATARI
- » IMPORT D'ADJUDICACIÓ (sense IVA)
- » DATA ADJUDICACIÓ
- » Duració: ANYS DURADA, MESOS DURADA i DIES DURADA
- » Numero de vegades que s'ha prorrogat el contracte (NUMERO PRORROGA), i data d'inici i final de la pròrroga
- » CODI CPV i la classificació de l'objecte del contracte

- Neteges efectuades

Contractes que constaven com a deserts i sense adjudicatari, i que, per tant, no consta que s'hagin materialitzat.

ii. Ajuntament de Barcelona

Total: 81.601 observacions, 222.423 contractes

Cal remarcar que, a diferència de la base de Govern Obert referent a la Generalitat i a altres administracions catalanes, cada observació no representa un contracte sinó l'import de tots els contractes que cada contractista ha realitzat en un any.

- Font: relació de contractistes de l'ajuntament de Barcelona³

Per a l'anàlisi de l'activitat contractual de l'ajuntament s'han utilitzat les relacions anuals de contractistes publicades per l'ajuntament, on s'hi inclou també la contractació dels Ens Municipals (Organismes autònoms, Entitats públiques empresarials, Societats mercantils i consorcis, fundacions i associacions). Els imports totals de les relacions de contractistes coincideixen amb els imports del Resum de Contractació de l'Ajuntament de Barcelona⁴, i es pot, per tant, establir que l'anàlisi serà representativa de les dades ofertes per l'ajuntament.

- Organismes inclosos: Ajuntament de Barcelona i Ens municipals
- Antiguitat contractes

Aquells executats entre 2016 i 2019, donat que en el moment de la descàrrega, les dades de 2020 no hi constaven encara. La falta de Resums de contractació de l'ajuntament anteriors a 2016 i la modificació del format de la relació de contractistes a partir d'aquell any no ha fet possible l'anàlisi de les dades de 2015 i anteriors.

- Marc temporal: any d'execució del contracte, variable EXERCICI
- Permet l'anàlisi per:
 - » EXERCICI (Any)
 - » TIPUS ENS: Ajuntament de Barcelona, Consorcis, Entitats Públiques Empresarials, Fundacions i Associacions, Organismes Autònoms i Locals i Societats Privades Municipals
 - » ORGANISME CONTRACTANT
 - » ADJUDICATARI (Nom proveïdor)
 - » NIF (del Contractista)
 - » Nombre de contractes anuals realitzats amb aquell contractista (Nº CONTRACTES)
 - » IMPORT ADJUDICACIÓ (Import total adjudicat)
- Neteges efectuades

Rectificació de nombre de contractes anuals realitzats amb el contractista i import d'adjudicació allà on constava canviat per error en la base d'origen.

iii. Estatal

- Font: Plataforma de Contratación del Sector Público de l'Administració de l'Estat (PLACSP), descarregat a través del portal Plataforma de Serveis de Contractació Pública (PSCP)⁵.

La inclusió de contractació pública estatal té l'objectiu de complementar l'anàlisi de la contractació pública executada a Catalunya. S'han escollit les dades accessibles a través de la PCSP donat que disponibilitat els contractes en format Excel, mentre que la plataforma estatal no permet la descàrrega directa sinó a través d'arxius .atom fragmentats.

- Marc territorial

S'han descarregat tots els contractes adjudicats i resolts amb execució a Espanya, Catalunya i, també, aquells sense lloc d'execució especificat (variable LLOC EXECUCIÓ).

Per poder detallar si els contractes de la base estatal que no tenien lloc d'execució especificat o que hi constava Espanya s'havien executat, total o parcialment, a Catalunya, s'ha creat una nova variable sota l'etiqueta "FORA DE CATALUNYA". S'ha cercat en les variables "ORGANISME CONTRACTANT" i "DESCRIPCIÓ EXPEDIENT" els noms de les comunitats autònomes, províncies i capitals de província, de manera que es pogués obtenir més detall sobre el lloc d'execució. Els contractes que contenen el lloc d'execució

³ Ajuntament de Barcelona, Relació de contractistes de l'Ajuntament de Barcelona i entitats municipals (consultat a abril de 2021), accessible a: <https://opendata-ajuntament.barcelona.cat/data/ca/dataset/relacio-contractistes>

⁴ Ajuntament de Barcelona, Transparència, Gestió Econòmica i Administrativa (consultat a abril de 2021), accessible a: <https://ajuntament.barcelona.cat/transparencia/ca/gestio-economica-i-administrativa>

⁵ Generalitat de Catalunya, Plataforma de Serveis de Contractació Pública (consultat a abril de 2021), accessible a: https://contractaciopublica.gencat.cat/ecofin_pscp/AppJava/search.pscp?reqCode=start

en alguna de les dues variables, s'han classificat en "FORA DE CATALUNYA" com a "SI" o "NO" en funció d'on s'havien executat, i aquells els quals no hem pogut esbrinar-ne el lloc, s'han classificat com a "INCERT".

L'anàlisi es centrarà per tant en aquells contractes on consti Catalunya, Barcelona, Girona, Lleida o Tarragona en "LLOC D'EXECUCIÓ" i que en la variable de "FORA DE CATALUNYA" hi consti "NO".

- Total contractes

En la base hi consten un total de 38.993 contractes, però una vegada fet el filtratge per lloc d'execució a Catalunya, en queden 5.264 per analitzar.

- Antiguitat dels contractes

La descàrrega s'ha fet filtrant a través de l'ÚLTIMA MODIFICACIÓ, que indica la data de l'última alteració de la publicació de l'adjudicació. S'hi recullen, per tant, els contractes dels que es va publicar la seva adjudicació entre 2016 i 2020 i aquells que es van publicar abans però que van ser modificats entre aquests dos anys.

- Marc temporal: data de la publicació de l'adjudicació a la PLACSP.
- Permet l'anàlisi per:
 - » ORGANISME CONTRACTANT (Òrgan de contractació)
 - » TIPUS CONTRACTE
 - » LLOC EXECUCIÓ
 - » ADJUDICATARI (Denominació de l'adjudicatari)
 - » PRESSUPOST LICITACIÓ
 - » IMPORT ADJUDICACIÓ
 - » Primera data de publicació de l'adjudicació (DATA ADJUDICACIÓ)
 - » Data de l'última modificació de la publicació de l'adjudicació (ÚLTIMA MODIFICACIÓ)
 - » CODI CPV i la classificació de l'objecte del contracte
- Neteges efectuades

S'han eliminat els contractes que no tenien contractista ni import d'adjudicació, ja que es presumeixen anul·lats.

- Incís Port de Barcelona, AENA, TMB, Tram, Adif, Renfe

ADIF i RENFE es remeten a la PLACSP. Port de Barcelona mostra les contractacions a la seva pàgina, però estan vinculades també al PLACSP. AENA mostra contractacions en curs, i fa referència també a la PLACSP.

El TRAM és propietat majoritàriament d'empreses privades (AMB i FGC tenen una petita participació), i per tant no s'ha trobat informació sobre la seva contractació.

TMB és la denominació comuna de les empreses del Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S. A., y Transports de Barcelona, S. A, i es pot trobar la seva contractació a la PCSP.

2. Modificacions i neteges comunes a dues bases o més

i. Codis CPV i classificació de l'objecte del contracte

Els contractes de la base de la Generalitat i l'Estatut contenen el codi CPV, que permet una classificació de l'objecte del contracte. De tots els contractes amb codi CPV (527.698), 5.042 tenien més d'un codi CPV. Els diferents codis s'han desglossat en columnes diferents, pel que existeixen tanes columnes de codi CPV (CODI CPV 1, CODI CPV 2, etc.) com el nombre de codis màxim que tenia un contracte. Donat que els contractes amb més d'un codi representen menys d'un 1% del total amb codi CPV, s'ha procedit a analitzar només el primer codi de cada contracte (CODI CPV 1).

Per fer aquest anàlisi s'ha creat una nova variable "CLASSIFICACIÓ CPV 1", on consta el tipus de producte de l'objecte del contracte segons el codi. Per fer la classificació, s'han pres els tres primers dígit dels codis.

ii. Neteja ADJUDICATARI – denominacions socials

Per tal de minimitzar les diferències d'escriptura del nom dels adjudicatari, s'han modificat les denominacions socials de manera que totes estiguin escrites amb lletres majúscules i sense puntuació ni espai entre les lletres.

iii. ID contracte/observació

A efectes d'ordenar i identificar els contractes i observacions, s'ha creat la variable ID, que dona una identificació numèrica única per a cada observació.

iv. Neteja ADJUDICATARI – eliminació entrades buides

Els contractes dels que no es tenia informació sobre el contractista o el preu d'adjudicació s'han eliminat.

3. Equivalència entre variables de les diferents bases

En el moment de fusionar les tres bases, i per permetre l'anàlisi conjunta dels adjudicatari i els imports d'adjudicacions, s'han hagut d'equivaler les variables de les diferents bases. Pel nom de les variables de la base definitiva de Contractació s'ha deixat el nom de les variables de la base de la Generalitat, i les altres dues bases s'han integrat de la següent manera:

GENERALITAT	AJUNTAMENT DE BARCELONA	ESTATAL
TIPUS BASE		
ID		
SITUACIO CONTRACTUAL		
EXERCICI	ANY	(any aïllat de la variable ÚLTIMA MODIFICACIÓ)
SUBJECTE/AMBIT		ÀMBIT DE LA CONTRACTACIÓ
ID AGRUPACIO ORGANISME		
AGRUPACIO ORGANISME		
	TIPUS ENS (BASE AJUNTAMENT BARCELONA)	
ID ORGANISME CONTRACTANT		
		FORA DE CATALUNYA
ORGANISME CONTRACTANT	ÒRGAN CONTRACTANT	ÒRGAN DE CONTRACTACIÓ
ORGANISME NET		
CODI EXPEDIENT		CODI DE L'EXPEDIENT
PROCEDIMENT ADJUDICACIO		
TIPUS CONTRACTE		TIPUS DE CONTRACTE
		LLOC D'EXECUCIÓ
DESCRIPCIO EXPEDIENT		DENOMINACIÓ
NUMERO LOT		
ADJUDICATARI	NOM PROVEÏDOR	DENOMINACIÓ DE L'ADJUDICATARI
MÚLTIPLES ADJUDICATARIS (UTE)		
ADJUDICATARI NET		
EMPRESA MATRIU		
MULTISERVEIS		

IBEX 35		
	NIF	
	Nº CONTRACTES	
		PRESSUPOST DE LICITACIÓ (EN EUROS)
IMPORT ADJUDICACIO	IMPORT TOTAL ADJUDICAT	IMPORT D'ADJUDICACIÓ (EN EUROS)
DATA ADJUDICACIO		PRIMERA PUBLICACIÓ
		ÚLTIMA MODIFICACIÓ
CONTRACTE		DESCRIPCIÓ DE LA PRESTACIÓ
LOT DESERT		
DIES DURADA		
MESOS DURADA		
ANYS DURADA		
NUMERO PRORROGA		
DATA INICI PRORROGA		
DATA FI PRORROGA		
		URL DE LA LICITACIÓ
CODI CPV 1		CPV 1
CLASSIFICACIÓ CODI CPV 1		CLASSIFICACIÓ CODI CPV 1
CODI CPV 2		CODI CPV 2
CODI CPV ...		CODI CPV ...

Taula 2 Annex. Equivalència entre les variables de les bases de la Generalitat, Ajuntament de Barcelona i Estatal

Les variables que consten en color taronja s'han creat noves a efectes de l'anàlisi de la base.

Explotació estadística

De cara a l'explotació estadística de la base s'han creat una sèrie de variables:

Múltiples adjudicatariis (UTE)
 Organisme Net, per el destriatge d'organismes de mobilitat
 Adjudicatari NET
 Empresa Matriu
 Multiserveis/Facility
 CLASSIFICACIÓ CODI CPV 1
 CODI CPV 2, etc.

