



La Cambra demana el compliment de totes les inversions establertes en el Pla de Rodalies vigent per un traspàs amb garanties

- La corporació celebra els acords assolits per al traspàs dels recursos econòmics necessaris per l'exploració dels serveis.
- És imprescindible que les administracions central i catalana segueixin treballant de cara a completar el traspàs íntegre dels serveis de Rodalies a la Generalitat.
- Per formalitzar un traspàs amb garanties és necessària l'execució del Pla de Rodalies vigent, materialitzant en execució d'obres el bon ritme de licitació d'aquest any 2021, i desenvolupant tots els estudis i projectes que hauran de garantir el compliment de la totalitat del pla.
- Perquè el canvi de titularitat sigui eficaç, la Generalitat ha de poder exercir la seva potestat de decisió sobre qui ha d'operar i amb quins estàndards de qualitat; i l'administració central ha de garantir que Adif executi la inversió prevista en el nou Pla de Rodalies 2020-2030.
- Cal recordar que en tots aquests anys el Govern de l'Estat ha executat només una mínima part de les actuacions previstes en el Pla de Rodalies anterior (2008-2015); segons la Generalitat, la inversió executada ha estat del voltant del 14% dels 4.000 milions d'euros previstos

Barcelona, 14 de desembre del 2021.- La Cambra valora molt positivament els acords assolits per al traspàs dels recursos econòmics necessaris per l'exploració del servei de Rodalies durant la tercera reunió de la Comissió Bilateral d'Infraestructures celebrada el passat 26 de novembre. En aquest sentit, la corporació urgeix a les dues administracions, central i catalana, a seguir treballant per assolir un traspàs íntegre dels serveis de rodalies de la Generalitat. **Un traspàs que, segons l'ens cameral, ha d'anar acompanyat de l'execució total de Pla de Rodalies vigent.**

L'acord assolit ha suposat l'establiment del full de ruta per al traspàs dels recursos econòmics necessaris per a les Rodalies i Regionals de Catalunya, el qual s'avaluarà econòmicament en el marc de la Comissió Mixta d'Assumptes Econòmics i Fiscals, i es preveu que es faci efectiu a la Generalitat en els pròxims mesos.

Precisament **la manca d'un marc de finançament adequat del dèficit d'exploració dels serveis de Rodalies ha impedit el tancament d'un contracte programa entre Generalitat i Renfe durant l'última dècada.** Sense aquest compromís contractual entre Generalitat i Operador, no ha estat possible establir el nivell de qualitat del servei que requereixen els usuaris, ni tampoc oferir una base suficientment sòlida a l'Operador per planificar i portar a terme les seves inversions (per exemple, la compra de trens).



Tanmateix, s'ha d'assenyalar que aquest acord representa només la primera de les passes a seguir de cara al traspàs íntegre dels serveis, el qual no es trobava en l'ordre del dia de la reunió.

És per això que **cal que les dues administracions segueixin treballant de cara a la posada en efecte del traspàs íntegre dels serveis i, en una fase posterior, de les infraestructures.**

Mentrestant, **serà necessari, un cop regularitzat el traspàs econòmic acordat, formalitzar amb Renfe el contracte programa, per tal de no generar cap inseguretat jurídica.** A la vegada que s'evoluciona, seguint les passes administratives i executives pertinents, cap al traspàs íntegre dels serveis a la Generalitat, en un marc de liberalització ferroviària i incorporació de nous operadors i nova competència.

L'acord de traspàs de 2009: un canvi de titularitat per establir un nou model de serveis

Des de l'1 de gener de 2010, la Generalitat és titular del servei de Rodalies, amb atribucions per fixar tarifes i horaris, així com per establir amb l'operador un compromís de servei (en un principi, en base a uns estàndards de qualitat oficials i mesurables) en el marc d'un contracte-programa que, a més, havia d'establir la base de valoració del dèficit d'exploació de Renfe-Operadora, a cobrir per l'Administració General de l'Estat.

D'altra banda, aquest acord es va assolir en el marc del Pla de Rodalies 2008-2015, el qual representava la base d'oferta d'infraestructura sobre la qual el nou titular havia d'acabar establint un nou model de serveis.

En el seu moment, **aquest acord de traspàs es va valorar des de la Cambra de Comerç de Barcelona com un primer pas per començar a aplicar el que, dins l'àmbit competencial dels transports terrestres de viatgers i mercaderies, estableix el nostre Estatut d'Autonomia: Competència exclusiva de la Generalitat sobre aquells transports que transcorren íntegrament pel territori català, independentment de la titularitat de la infraestructura.**

Per garantir una qualitat de servei òptima cal portar a terme l'Acord de traspàs en la seva integritat

Durant els deu anys que han seguit a aquest acord, **ens hem trobat amb la realitat d'un traspàs incomplet, que no ha permès a la Generalitat establir el model de servei que els usuaris mereixen.**

En primer lloc, **els serveis han seguit operats per Renfe (amb personal i actius propis) en un marc contractual deficitari,** donat que a partir de 2011 s'havia de passar a aplicar un nou Contracte-Programa entre la Generalitat de Catalunya i l'operadora (mantenint-se la cobertura del dèficit d'exploació de RENFE-Operadora per part de l'AGE), però aquest mai no s'ha arribat a tancar.

Si bé aquesta situació no ha impedit que el sistema de Rodalies segueixi operant, sí que **ha impedit l'establiment d'un marc de finançament adequat,** la qual cosa ha bloquejat la formalització d'un compromís contractual entre Generalitat i Operador (definint entre altres elements el nivell de qualitat



del servei), així com d'una base econòmica mínimament sòlida per tal que l'Operador pugui planificar i portar a terme les seves inversions.

D'altra banda, en tots aquests anys el **Govern de l'Estat ha executat només una mínima part de les actuacions previstes en el Pla de Rodalies 2008-2015** (segons la Generalitat, la inversió executada ha estat del voltant del 14% dels 4.000 milions d'euros previstos), per la qual cosa ens trobem al davant d'una **xarxa ferroviària de Rodalies clarament deficitària**, al front d'una demanda de viatgers que ha seguit creixent.

Els usuaris de Rodalies han pagat llargament i dura la insuficient qualitat del servei, deguda tant a l'absència d'un compromís contractual amb l'operador com al baix nivell d'inversió en infraestructura.

Per tal d'establir un entorn realment eficaç de titularitat sobre aquests serveis, cal portar a terme l'acord en base en el qual es va portar a terme el traspàs de 2010 en la seva integritat, és a dir:

- **Que la Generalitat exerceixi la seva potestat de decisió sobre qui ha d'operar i amb quins estàndards de qualitat, sobre una base de finançament ben establerta.** Després de l'acord del 26 de novembre s'obre una perspectiva molt positiva pel que fa als recursos econòmics, però queda per executar el traspàs complet.

La consecució del traspàs integral del servei requereix arrencar la corresponent maquinària administrativa, la qual cosa **requereix una voluntat, compromís i treball conjunt de les dues administracions.**

Cal arrencar i portar a terme aquest procés amb la necessària planificació, a la vegada que es garanteixi la indispensable seguretat jurídica en la relació amb Renfe, que a hores d'ara segueix estant a càrrec dels serveis. El contracte programa és l'eina contractual establerta fins ara per aquest fi; ara, finalment, deixa d'estar sotmès a bloqueig. Cal tenir molt present, per altra banda, que la planificació i gestió dels serveis no es pot portar a terme en tot el seu potencial sense la possibilitat d'exercir una planificació i gestió també a nivell d'infraestructures. **El traspàs de les infraestructures (via, catenària, estacions) representa, doncs, l'altre tema a treballar per part de l'Administració General de l'Estat i la Generalitat de Catalunya en el marc d'aquest traspàs.**

- **Que l'Administració General de l'Estat, a través d'Adif, garantitzi a la Generalitat l'execució de la inversió prevista en el nou Pla de Rodalies 2020-2030**, d'un total de més de 6.300 milions d'euros, dels quals una part important (segons Adif) es preveuen executar en el període 2020-2025 (prop de 1.490 milions d'euros en material rodant i més de 2.400 milions d'euros en actuacions de millora de capacitat de xarxa - integració urbana i estacions).

Malgrat la tendència ascendent de l'últim parell d'anys en les inversions pressupostades pel govern de l'Estat en les Rodalies de Catalunya, **la previsió d'execució sobre el total pressupostat només se situa en el 19% l'any 2021.**

Tanmateix, en el primer semestre de 2021 s'han licitat prop de 300 milions d'euros en actuacions corresponents al Pla de Rodalies. Si es continua amb aquest ritme, i,



Cambra de Comerç
de Barcelona

convocatòria **P**rensa

934 169 474
premsa@cambrabcn.org
@presscambrabcn

sobretot, es van executant sense retards les obres corresponents, es podria arribar a assolir el compromís del govern de l'Estat de cara al compliment del Pla per l'horitzó 2025.

Cal tenir molt present, però, que altres grans actuacions estructurals del Pla de Rodalies requeriran d'un impuls decidit per tal de garantir:

- L'execució d'aquelles actuacions previstes dins l'horitzó 2026-2030: Per exemple, l'intercanviador de La Torrassa (un cop estigui en marxa La Sagrera), una de les peces clau per la reorganització dels serveis de Rodalies i l'increment de l'eficiència del sistema; o el desdoblament de la línia R3 en els trams que seguiran al tram Parets-La Garriga (actualment en execució), i que permetran seguir progressant en l'increment de serveis en aquesta línia, amb desdoblament planificat des de fa vint anys.
- Execució d'aquelles actuacions previstes per després de l'horitzó 2030 (segons el Pla): Per exemple, la nova línia orbital, o la nova línia Castelldefels-Cornellà-Barcelona amb el tercer túnel ferroviari de Rodalies que necessita Barcelona amb urgència. **Ara cal impulsar amb decisió definició funcional d'aquests projectes, per continuar amb la tramitació dels corresponents estudis i projectes sense cap retard afegit.**