

---

# TRASPASO DE LOS SERVICIOS DE CERCANÍAS A LA GENERALITAT DE CATALUNYA

---



## **CONVENIO ENTRE LA GENERALITAT CATALANA Y RENFE-OPERADORA PARA EL SERVICIO DE CERCANÍAS EN BARCELONA**

# TRASPASO DE LOS SERVICIOS DE CERCANÍAS A LA GENERALITAT DE CATALUNYA

## TRANSFERENCIAS - Parte I

---

### 1.- REGULACIÓN.

El Estatuto de Autonomía de Catalunya, otorga en el artículo 169.1 a la Generalitat de Catalunya, la competencia exclusiva sobre los transportes terrestres de viajeros y mercancías por carretera, ferrocarril y cable que transcurran íntegramente por el territorio de Catalunya, con independencia de quién sea el titular de la infraestructura.

Viene a colación decir, que el Partido Popular, impugnó ante el TC, cuestión ésta que está pendiente de Sentencia tan solo los apartados 2 y 3 de este artículo y en los siguientes términos:

‘El párrafo 2 del artículo 169 establece que:

*“la integración de líneas o servicios de transporte que transcurran íntegramente por Cataluña en líneas o servicios de ámbito superior requiere el informe previo de la Generalitat”.*

Y, asimismo, el **párrafo 4** del mismo artículo, por relación a los servicios ferroviarios, añade que:

*“la Generalitat participará en el establecimiento de los servicios ferroviarios que garanticen la comunicación con otras Comunidades Autónomas o con el tránsito internacional de acuerdo con lo previsto en el Título V”.*

En la medida en que, tanto en un caso como en otro, **se trata de transportes de competencia exclusiva del Estado, por cuanto transcurren por el territorio de más de una Comunidad Autónoma (artículo 149.1.21ª CE), la participación de la Generalidad de Cataluña en el ejercicio de tal competencia, sea por vía de informe previo o de acuerdo con las previsiones de los artículo 174 y siguientes del Estatuto, supone una interferencia que carece de todo respaldo constitucional.** Como ya se ha señalado con ocasión de supuestos similares, **el Estatuto no puede condicionar el ejercicio de las competencias estatales exclusivas, imponiendo determinados trámites y procedimientos que, en todo caso, sólo al titular de las mismas corresponde decidir.**

En consecuencia, **procede declarar la inconstitucionalidad** y nulidad de los párrafos 2 y 3 del artículo 169 del Estatuto de Autonomía de Cataluña”.

A su vez, el artículo 140 del mismo cuerpo jurídico, concede a la Generalitat el poder participar en los organismos de ámbito supraautonómico que ejerzan funciones sobre las infraestructuras de transporte de Catalunya que son de titularidad estatal; además, este precepto, señala también una importante prerrogativa de esta Administración por cuanto la Generalitat, tiene que emitir informe previo sobre la calificación de interés general de la infraestructura estatal situada en Catalunya pudiendo participar en su gestión o asumirla. De todos modos, ese preceptivo informe previo ya lo concedía la Ley del Sector Ferroviario de 2003 en su artículo 4.2.

También, en este caso, el Partido Popular, impugnó este artículo por lo que a nosotros interesa en sus apartados 1 a 6, impugnó ante el TC en los siguientes términos:

**“A) Infraestructuras del transporte (artículo 140.1 a 6).**

El artículo 140.1 del Estatuto atribuye a la Generalidad de Cataluña:

*“la competencia exclusiva sobre puertos, aeropuertos, helipuertos y demás infraestructuras de transporte en el territorio de Cataluña que no tengan la calificación legal de interés general”.*

Especifica seguidamente las cuestiones o aspectos que en todo caso quedan incluidos en la referida competencia. De este modo, en la medida en que la competencia autonómica queda circunscrita a las infraestructuras que no tengan la calificación legal de interés general, la competencia que al Estado le reserva el artículo 149.1.24ª CE queda preservada y, por tanto, nada cabe objetar, en principio, a la calificación de la competencia como exclusiva.

No obstante, **esa exclusividad no puede desplazar a otras competencias del Estado que, como ha declarado la jurisprudencia constitucional, inciden directamente en la materia relativa a obras públicas y, en particular**, en algunas de las cuestiones específicas que se relacionan en los diversos apartados del artículo 140.1, con ocasión de desglosar el contenido de la competencia autonómica. Sin perjuicio, entre otras, de las competencias del Estado resultantes de las cláusulas 4ª (defensa), 6ª (legislación mercantil), 8ª (legislación civil), y 18ª (contratos y concesiones administrativas), especial relevancia presenta **la competencia ex. artículo 149.1.13ª CE, por cuanto habilita al Estado para coordinar –unilateral y obligatoriamente, por tanto los planes de obras autonómicos con las previsiones de los correspondientes planes de obras públicas de interés general o planes de obras de competencia del Estado. Una competencia, por consiguiente, que necesariamente modula el efectivo alcance que en términos absolutos de**

**exclusividad se reconoce a la Generalidad** para establecer: “*el régimen jurídico, la planificación y la gestión de todos los puertos y aeropuertos, instalaciones portuarias y aeroportuarias, instalaciones marítimas menores, estaciones terminales de carga en recintos portuarios y aeroportuarios y demás infraestructuras del transporte*” [apartado a) del artículo 140.1].”

Continúa diciendo el recurso que:

“El Tribunal Constitucional ha declarado que el artículo **149.1.13ª CE dota al Estado de una potestad coordinadora dirigida a cohesionar los diferentes planes de obras** en la medida en que tengan una directa y significativa incidencia sobre la actividad económica general. Baste con recordar lo dicho en la STC 65/1998, de 18 de marzo, f.j. 7.A):

*“[...] según doctrina reiterada de este Tribunal, ‘la competencia estatal en cuanto a la ordenación general de la economía responde al principio de unidad económica y abarca las líneas de actuación tendentes a alcanzar los objetivos de política económica global o sectorial fijados por la propia Constitución, así como la adopción de medidas precisas para garantizar la realización de los mismos’ (por todas, STC 186/1988, f.j. 2). No sólo la ordenación de sectores económicos, sino también la de recursos de vital importancia para la realización de actividades económicas [STC 227/1988, f.j. 20.b)], o la realización de infraestructuras (STC 118/1996, f.j. 43), puede quedar afectada y condicionada por dicha competencia estatal, siempre que se trate de cuestiones con una ‘incidencia directa y significativa sobre la actividad económica general (STC 76/1991, f.j. 4) y no se llegue a un vaciamiento o a una limitación irrazonable de las competencias autonómicas [STC 103/1989, f.j. 9.a)]”.*

Por todo ello, la misma sentencia concluye -en relación con unas determinadas infraestructuras, las carreteras, pero lo mismo debe decirse de las demás referidas en el artículo 140.1 del Estatuto- lo siguiente:

*“[...] la competencia estatal ex artículo 149.1.13ª CE puede incidir en materia de carreteras, dada la trascendencia directa y significativa de las mismas sobre la actividad económica general, en cuanto infraestructura básica del transporte y las comunicaciones terrestres”.*

Así pues, a pesar de los términos tan rotundos en que se expresa el artículo 140.1 del Estatuto, no cabe desconocer que **la exclusividad de la competencia autonómica no puede excluir ni desplazar a la competencia estatal coordinadora que le habilita el artículo 149.1.13ª CE.**

Se hace esta precisión, porque no deja de ser tremendamente significativo el contraste que se observa entre la falta de referencia a cualquier competencia estatal que pueda matizar el alcance de la competencia exclusiva autonómica y, por el contrario, como de inmediato se verá, la pretensión de condicionar el ejercicio de las competencias exclusivas estatales mediante el establecimiento de determinadas intervenciones y participaciones de la Generalidad en ese ejercicio y la incorporación a la norma estatutaria de mandatos dirigidos al legislador estatal para que así lo haga efectivo.”

Por último el recurso dice que:

**“Los párrafos 2, 3, 4, 5 y 6 del mismo artículo 140 imponen, en efecto, una participación, aunque con distinto alcance, según los casos, de la Generalidad de Cataluña en asuntos constitucionalmente atribuidos a la competencia exclusiva del Estado.**

Como se justifica seguidamente, **todas esas imposiciones son inconstitucionales** y así debe ser declarado, por cuanto el Estatuto de Autonomía no es la norma adecuada para establecerlas, condicionando con ello definitivamente el pleno ejercicio de la competencia estatal afectada:

- a) Dispone el **párrafo 2** del artículo 140 que: **“la Generalitat participa en los organismos de ámbito supraautonómico que ejercen funciones sobre las infraestructuras de transporte situadas en Cataluña que son de titularidad estatal”**. La imposición de esa participación carece de **justificación** constitucional, pues se proyecta sobre infraestructuras de competencia exclusiva estatal. **Será, por tanto, el Estado quien, en todo caso, con ocasión de ejercitar la competencia exclusiva** que le corresponde sobre tales infraestructuras, **podrá disponer**, en el grado que estime pertinente, que la Generalidad de Cataluña participe en los organismos de gestión de las mismas. Pero esa decisión no puede quedar anticipadamente condicionada, y de manera irreversible, por la norma estatutaria, estableciendo una intervención autonómica en asuntos que escapan de las competencias que constitucionalmente puede atribuir a la Comunidad Autónoma.

En consecuencia, procede declarar la inconstitucionalidad y nulidad del **artículo 141.2.**

- b) Lo mismo cabe decir del **párrafo 3**, que articula ahora una participación de la Generalidad en el ejercicio de la competencia exclusiva estatal reservada por el artículo 149.1.24ª CE que la condiciona y limita sin apoyatura constitucional ninguna. Esa participación consiste en el **necesario informe previo que la Generalidad ha de emitir en relación con las calificaciones de interés general de puertos, aeropuertos y demás infraestructuras de transporte situadas en el ámbito territorial de Cataluña**. Aunque el informe **no** es vinculante, no por ello **es admisible el condicionamiento estatutario que se impone al ejercicio de la referida competencia estatal**, que incluye, desde luego, la propia declaración de interés general de la obra de que se trate.

De nuevo hay que decir que nada impide que el Estado pueda prever ese tipo de participación, consistente en la emisión de un informe preceptivo, o, incluso, que deba hacerlo, si nos atenemos a lo declarado por la STC 204/2002, de 31 de octubre, f.j. 8, siempre que esa intervención se justifique por razón de la incidencia que la obra de interés general pueda tener en las competencias autonómicas urbanísticas, de ordenación del territorio y medioambientales.

Pero cuestión bien distinta es que, con carácter general y absoluto, desvinculadamente del ejercicio mismo de la competencia estatal en cada caso, la norma estatutaria prevea un trámite inexcusable en todo procedimiento conducente a la declaración de interés general de la obra pública proyectada.

Como venimos diciendo, se trata de un requisito al que **no puede quedar vinculado el Estado por imperativo de una norma estatutaria** que indebidamente penetra en el ámbito de la competencia exclusiva estatal. Obsérvese, por lo demás, como el carácter obligatorio con que se prevé el informe preceptivo de la Generalidad contrasta abiertamente con la previsión contenida en el inciso final del mismo párrafo 3, según la cual “[la Generalitat] podrá participar en su gestión, o asumirla, de acuerdo con lo previsto en las leyes”.

Mientras que esta previsión puede aceptarse, en cuanto que no incorpora ningún mandato al legislador y, por tanto, para nada condiciona al titular de la competencia exclusiva, el establecimiento de ese informe previo determina una intromisión indebida en la competencia del Estado.

Por todo ello, debe declararse inconstitucional y nulo de pleno derecho el inciso “*requiere el informe previo de la Generalitat*” del artículo 140.3 del Estatuto.

- c) También la atribución competencial que contiene el **párrafo 4** del mismo **artículo 140**, y por los mismos motivos, incurre en inconstitucionalidad y debe ser declarado nulo. Dice así: “*Corresponde a la Generalitat la participación en la planificación y la programación de puertos y aeropuertos de interés general en los términos que determine la normativa estatal*”.

En este supuesto, la concreción de la participación de la Generalidad en el ejercicio de una competencia que le es ajena queda remitida a lo que determine el titular de la misma, el Estado. Pero ello no evita la inconstitucionalidad, ya que **impone una participación** que, independientemente del contenido que a la misma se dé, el legislador estatal en ningún caso podrá desconocer. Se trata, pues, de un nuevo **mandato al titular de la competencia sin fundamento constitucional** alguno.

- d) Por último, idénticos motivos a los expuestos llevan a solicitar la declaración de inconstitucionalidad del inciso del párrafo 5: “*así como la participación en la gestión de la del Estado en Cataluña de acuerdo con lo previsto en la normativa estatal*”, y la del inciso del párrafo 6, en relación ahora con la red ferroviaria: “*y la participación en la planificación y gestión de las infraestructuras de titularidad estatal situadas en Cataluña, de acuerdo con lo previsto en la normativa estatal*”.

Desde las Secretarías de Jurídica desconocemos que es lo que finalmente va a decidir el Tribunal Constitucional, entre otras cosas, porque el artículo 149.1.21ª de la Constitución también es lo suficientemente tajante en este tema como para que quepa otra solución distinta pues el citado artículo dice:

*“El Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias: Ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma...”.*

En todo caso, tenemos que ceñirnos a la actual realidad legislativa por cuanto que sepamos la interposición del recurso, no ha llevado aparejada la suspensión de las competencias de la Generalitat que, a juicio del PP, han invadido las competencias del Estado.

En otro orden de cosas, aunque ligado a lo anterior, la Ley 4/2006, de 31 marzo Ferroviaria de Catalunya en su artículo 4 establece:

*“El Sistema Ferroviario de Cataluña*

1. *El Sistema Ferroviario de Cataluña está configurado por las infraestructuras y los servicios de transporte ferroviario a los que se refiere el presente artículo.*
2. *Los servicios de transporte del Sistema Ferroviario de Cataluña son los que circulan por las siguientes infraestructuras ferroviarias:*
  - a. *Las de titularidad de la Generalidad.*
  - b. *Las de titularidad de la Administración general del Estado o de las entidades públicas que están adscritas a la misma si los servicios de transporte tienen su origen y destinación dentro del territorio de Cataluña, aunque circulen por vías conectadas a la red general del Estado, de acuerdo con la distribución de competencias vigente en esta materia.*
  - c. *Las de titularidad de las administraciones locales.*
  - d. *Las de titularidad privada situadas íntegramente dentro del territorio de Cataluña.*
3. *Las infraestructuras del Sistema Ferroviario de Cataluña son aquellas a las que se refieren las letras a, c y d del apartado 2 y aquellas a que se refiere la letra b del apartado 2 cuya titularidad sea traspasada a la Generalidad o a las administraciones locales”.*

También es importante señalar el Real Decreto 1666/1980, de 31 de julio que determina las normas y el procedimiento a que han de ajustarse los traspasos de funciones y servicios del Estado a la Generalidad de Catalunya, nos interesa especialmente el artículo 7 del mismo que dice:

*“Cada acuerdo de traspaso de servicios contendrá los siguientes extremos:*

- A. Competencia de la Generalidad a la que corresponde con cita de las disposiciones del Estatuto de Cataluña que la recogen.*
- B. Designación, con su denominación, organización y funciones de los servicios e instituciones que se traspasan.*
- C. Inventario detallado de los bienes, derechos y obligaciones del Estado que se hallen adscritos a la prestación del servicio en el territorio de Cataluña o que pertenezcan por cualquier título a la institución que se traspasa. Los bienes, derechos y obligaciones traspasados a la Generalidad le pertenecerán en las mismas condiciones jurídicas en las que pertenecían anteriormente al Estado.*
- D. Relaciones nominales del personal adscrito a los servicios e instituciones que se traspasan que contengan los siguientes datos:*
  - a. Para los funcionarios, el Cuerpo al que pertenecen, el puesto de trabajo que desempeñen, la situación administrativa y sus retribuciones básicas y complementarias.*
  - b. Para el personal contratado en régimen de Derecho administrativo, el Cuerpo al que se asimilan y sus retribuciones.*
  - c. Para el personal laboral, la categoría profesional y sus retribuciones.*
- E. Relación de puestos de trabajo vacantes de los servicios e instituciones que se traspasan con indicación del Cuerpo al que están adscritos y de su nivel orgánico.*
- F. Créditos presupuestarios del ejercicio corriente que deban transferirse a la Generalidad, por los distintos conceptos, como dotación de los servicios e instituciones que se traspasan. Cuando en relación con un servicio o actividad periférica traspasados sea posible identificar y dar de baja en los Presupuestos Generales del Estado los créditos que financien la organización y funcionamiento centrales con directa proyección sobre los traspasados, la transferencia comprenderá también la parte proporcional de los costes imputables a la actividad central.*
- G. Fecha o fechas de efectividad de la transferencia de los medios personales y materiales de los servicios e instituciones traspasados”.*

Con estos antecedentes estatuarios y legales apuntados, ha sido realizado el efectivo traspaso a la Generalitat de Catalunya, para que cumpla las funciones de la Administración General del Estado que afectan al transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías, y para ello, el Gobierno estatal, ha publicado en el BOE del último día



del año 2009 el Real Decreto 2034/2009 de 30 de diciembre, texto éste, que permite esa transferencia.

El texto del citado Real Decreto, que ha emanado del Consejo de Ministros, consta de lo siguiente: una exposición de motivos, tres artículos, una disposición final y un anexo que es lo más sustancioso.

## **2.- CONTENIDOS DEL REAL DECRETO 2034/2009.**

- **La exposición de motivos.** Intenta justificar jurídicamente la conveniencia y oportunidad del traspaso.
- **El artículo 1 y 2.** Vienen a expresar la asunción del Acuerdo de 29 de diciembre de 2009 entre el Estado y la Generalitat por el que se traspasan a la Generalitat de Catalunya el transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías.
- **El artículo 3 y Disposición Final.** En síntesis, lo que vienen a indicar es la fecha de efectividad del traspaso y su entrada en vigor, esto es, el 1 de enero del presente año 2010.
- **El Anexo del Real Decreto 2034/2009.** El Anexo de este Real Decreto, es lo más importante en cuanto a contenidos, de ahí, que le dediquemos un apartado monográfico sobre los contenidos que más nos interesan.

## **3.- CONTENIDOS DEL ANEXO DEL R D 2034/2009.**

Además de las normas constitucionales y de ley que ampara el traspaso, el Anexo tiene otros contenidos más sustanciales desde el punto de vista práctico, a saber:

### **A. Funciones que asume la Generalitat de Catalunya con el servicio de cercanías en esta CC.AA.**

- a) La regulación. Es decir, aquí se está refiriendo a las normas que van a regir el servicio de transporte de viajeros en trenes de cercanías. Se trata de ordenar el servicio, dando forma a su

gestión pública o privada. También permitirá fijar las compensaciones por las obligaciones de servicio público que se impongan a las operadoras, los tipos de contrato de transporte, etc.

- b) La planificación. Con ello, la Generalitat, tratará de realizar una ruta de actuación en esta materia en términos de oferta ferroviaria, determinando los niveles de calidad que deben cumplir las operadoras en el servicio ferroviario de cercanías de Catalunya.
- c) La gestión. Con la gestión, la Generalitat asume la dirección y administración de los servicios de cercanías en el ámbito de la Comunidad Autónoma Catalana. En particular, tendrá que emitir instrucciones sobre derechos y deberes de los usuarios, procedimientos de reclamación, condiciones de contratación, gestión de libros de reclamaciones, etc. También se tiene que ocupar de los contratos de gestión y contratos programa con las operadoras del servicio de cercanías.

Y, por último, fijará los servicios mínimos en caso de conflicto con los trabajadores que desemboquen en huelgas. En este sentido hay que señalar que cuando se promueva huelga que afecten a las Cercanías de Barcelona hay que comunicarla a la autoridad laboral de la Generalitat, actualmente Departament de treball, y será la que establezca, en su caso, los servicios mínimos.

- d) La coordinación. Con esta prerrogativa, la Generalitat pretende reunir todos los medios para ejercitar la acción de la prestación del servicio de cercanías en su ámbito de actuación.
- e) La inspección del servicio de cercanías. Aquí se arroga la Administración catalana, la posibilidad de examinar o reconocer con más o menos exhaustividad el servicio de los trenes de cercanías en su ámbito territorial de competencia, adoptando las posibles medidas correctoras y aplicando el régimen sancionador por infracciones a la normativa reguladora del servicio o incluso, del material móvil. El

régimen sancionador y de inspección se regula en la Ley del Sector Ferroviario en el Título VII.

- f) La potestad tarifaria. La Generalitat emitirá el precio que por el servicio de cercanías se haga; también se le permite articular fórmulas de adhesión a sistemas tarifarios integrados y bonificaciones para determinados colectivos (por ejemplo: mayores, discapacitados, parados, etc.).

## **B. Funciones que se reserva la Administración General del Estado.**

- a) La titularidad de la infraestructura de la red ferroviaria de interés general. Se trata de lo que apunta el artículo 4.1 de la Ley del Sector Ferroviario, y se refiere a todas aquellas infraestructuras ferroviarias *"que resulten esenciales para garantizar un sistema común de transporte ferroviario en todo el territorio del Estado o cuya administración conjunta resulte necesaria para el correcto funcionamiento de tal transporte, como las vinculadas a los itinerarios de tráfico internacional, las que enlacen las distintas Comunidades Autónomas y sus conexiones y accesos a los principales núcleos de población y de transporte o a instalaciones esenciales para la economía o la defensa nacional"*.
- b) La licencia de empresa ferroviaria. Su régimen jurídico se regula en el artículo 44 de la Ley del Sector Ferroviario. La entidad que solicite la licencia, debe necesariamente, formular una declaración de actividad y en ella, comprenderá los tipos de servicio ferroviario que pretenda prestar. Las licencias concedidas por los demás Estados de la Unión Europea, producen todos los efectos en España.
- c) La regulación de la formación obligatoria.
- d) La regulación de las habilitaciones del personal.
- e) La expedición de títulos. Respecto de estos tres últimos apartados, tiene mucho que decir la Orden FOM/2520/2006, de 27 de julio, por la que se informa de todo el régimen

jurídico relativo a las condiciones para la obtención de títulos y habilitaciones que permiten el ejercicio de las funciones del personal ferroviario relacionadas con la seguridad, así como el régimen de los centros de formación de dicho personal y de los de valoración de su aptitud psicofísica.

- f) La seguridad de la circulación ferroviaria tanto en lo que afecta a la regulación como las funciones. Ésta viene regulada en la Ley del Sector Ferroviario en los artículos 56 con el cumplimiento de las normas de circulación que en este tema, es importante el RD 810/2007 de 22 de junio por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General; también el artículo 57 relativo a los certificados de seguridad, y, por último, el artículo 58 que hace referencia a la homologación del material ferroviario.
  
- g) Las tasas o cánones aplicables a los operadores reguladas en la ley del Sector Ferroviario de 2003, es decir, las tasas por licencias y certificados de seguridad, las tasas por seguridad en el transporte ferroviario de viajeros, las tasas por homologación de los centros de formación, las de homologación del material rodante y las que gravan los títulos. Entre los cánones a destacar están: los de utilización de líneas ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General y el canon por utilización de las estaciones y otras instalaciones ferroviarias

### **C. Fórmulas de cooperación entre la Generalitat y la Administración General del Estado.**

Ambas administraciones adquieren el compromiso de celebrar convenios de colaboración en torno a la utilización de la infraestructura, la formación del personal ferroviario, la inspección, la investigación de accidentes así como la prestación de otros servicios complementarios y auxiliares entre otras.

Para la utilización de la capacidad de la infraestructura ferroviaria de cercanías de Barcelona, se tiene que plasmar en un futuro acuerdo entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat de

Cataluña y ADIF. El régimen jurídico relativo a la capacidad de la infraestructura, se regula en el artículo 35 de la Ley del Sector Ferroviario. Los derechos y obligaciones del ADIF y de los candidatos a la adjudicación de la capacidad, se regulan por Orden del Ministerio de Fomento.

#### **D. Documentación del traspaso.**

La Administración General del Estado, debe entregar a la Administración Catalana en un plazo de tres meses a contar del uno de enero de 2010, toda la documentación y el expediente de las funciones traspasadas.

#### **E. Valoración de las cargas financieras del traspaso.**

La Administración General del Estado y la Generalitat sobre este particular, aprobaron un Acuerdo que dice así:

*“No se incluye valoración económica del coste efectivo de dichas funciones (las que se traspasan) al estar incorporado al Contrato Programa entre la Administración General del Estado y RENFE-Operadora. En caso de que a finalización del vigente contrato programa entre la Administración General del Estado y la entidad pública empresarial RENFE-Operadora, se produjera una modificación en el actual desempeño de funciones entre la Administración General del Estado y RENFE-Operadora, se realizará la ampliación de medios asociados a este traspaso que proceda, con la correspondiente revisión del Fondo de Suficiencia del año base”.*

#### **4.- ACUERDOS DE LA DESCONVOCATORIA DE HUELGA EN MATERIA DE TRANSFERENCIAS A LA GENERALITAT.**

Los Sindicatos del Comité General de Empresa de Renfe-Operadora entre los que se encuentra la CGT, ante el Secretario de Estado e Infraestructuras el Sr. Víctor Morlán y el Presidente de Renfe-Operadora, firmamos un Acuerdo de desconvocatoria de huelga el día 9 de junio de 2009 cuyas notas más relevantes son:

- Que para el traspaso de Cercanías de Barcelona, tanto la Administración General del Estado como la Generalitat de

Catalunya adquieren el compromiso de seguir con los procesos de negociación de esta materia para concluirlos antes del 31 de diciembre de 2010.

- Las partes aludidas por el conflicto huelguístico, acordaron la constitución de una mesa de negociación y seguimiento en la estarán presentes las autoridades ferroviarias, RENFE-Operadora y las organizaciones sindicales. Hasta ahora, que sepamos, CGT, no ha sido llamada en el proceso negociador del traspaso, con lo que todo ello significa a la hora de entender que ha habido un incumplimiento de un acuerdo de desconvocatoria de huelga puesto que esa organización sindical también tiene que ser llamada para incidir e intentar configurar el proceso final del traspaso, por razón de que la citada mesa negociadora. *“participará en cada uno de los procesos de materialización de la transferencia entre la AGE y la Generalitat de Catalunya con el objetivo de que la negociación esté concluida en el horizonte del primer semestre de 2010”.*
- La voluntad de lograr un acuerdo para la consecución de un nuevo Contrato-Programa entre RENFE-Operadora y la Generalitat de Catalunya para la prestación de los servicios de Cercanías.
- El último acuerdo, hace referencia a que RENFE-Operadora continuará prestando el servicio hasta lograr el Contrato-Programa con la Generalitat, debiendo cumplir los parámetros objetivos relacionados con dicha prestación. Estos parámetros objetivos debe necesariamente negociarlos con las organizaciones sindicales.

Lo cierto es, que esta parte debiera de formar conjunto con lo ya dicho en esta circular con la llamada regulación por cuanto estos pactos conforman una serie de derechos y obligaciones al igual que le ocurre a las normas formales que emanan del Parlamento o del Gobierno. El problema es, que si uno se fija detenidamente en la desconvocatoria, una de las partes al que le afecta el conflicto como es la Generalitat, no firmó ese pacto y por tanto, uno de los tres requisitos básicos de todo contrato (consentimiento, objeto y causa) como es el consentimiento, no puede predicarse de esta Administración Pública y por tanto, no le es aplicable.

## ANÁLISIS JURÍDICO-SINDICAL

En general visto desde el prisma de los trabajadores de Renfe-Operadora, las incógnitas que se presentan son mayúsculas, no lo son tanto para los trabajadores del ADIF, por cuanto existe una importante reserva de funciones ferroviarias de la Administración General del Estado encomendadas a dicha Entidad. **Aunque sería interesante saber cómo piensan gestionar las líneas que las comunidades Autónomas están construyendo para viajeros y mercancías** (*Andalucía está cerca de concluir el Sevilla-Antequera y Catalunya acaba de aprobar un plan para reservar el suelo necesario para la construcción del "necesario" Eje Transversal Ferroviario*).

Lo que parece apuntar este RD con su Anexo, es, que estamos asistiendo tan sólo al inicio del traspaso, por cuanto ni de lejos, ha quedado cerrado este tema, ya que falta todavía la entrega de toda la documentación a la Generalitat en el plazo de tres meses. Además, aunque en estos momentos, las cercanías en Cataluña se circunscriben a Barcelona y provincia, el texto aprobado, no prejuzga la extensión territorial para el supuesto de que se produjera una ampliación a otras provincias catalanas y, lo que es más importante, el efecto rebote de este traspaso con implicaciones para otras CC.AA., a tal respecto nos acaba de llegar el **Convenio entre la Generalitat de Catalunya y RENFE-Operadora en el que se establece y concreta la dirección y gestión de la prestación del servicio de cercanías en Barcelona y del cual os haremos llegar circular valorativa. También habrá que ver el RD 1966/1980, de 31 de julio, que habla de cómo se debe proceder a la hora de efectuar las transferencias.**

Debemos estar expectantes para ver cuáles son las consecuencias y la extensión real del traspaso y desde CGT, **DEBE EXIGIRSE ESTAR EN LA MESA DE NEGOCIACIÓN DE LO QUE TODAVÍA QUEDA POR HACER**, que no es otra cosa que lo previsto en el Real Decreto 1666/1980, de 31 de julio citado y que determina las normas y el procedimiento a que han de ajustarse los traspasos de funciones y servicios del Estado a la Generalidad de Cataluña, especialmente en lo que regula el artículo 7 ya expuesto por ver toda la materia que afecta al personal de RENFE-Operadora y también para la propia entidad pública empresarial.

Hasta la fecha el Ministerio de Fomento y Renfe Operadora han incumplido el acuerdo de desconvocatoria de huelga de 9 de junio de 2009, en su lugar y para evitar que veamos "la cara" de la Generalitat de Catalunya (que ahora ya es autoridad ferroviaria) Renfe nos ha informado de manera unilateral a los distintos sindicatos (juntos y por separado).

Además, ocultan información de relevancia, como por ejemplo: en la reunión mantenida con la dirección de RENFE-Operadora y los sindicatos, el pasado 7 de octubre de 2009, la empresa nos informó de que la negociación marchaba bien y de que algunos aspectos de lo acordado el pasado 21 de julio de 2009 en la Comisión Bilateral Generalitat-Estado eran controvertidos, tales como la exigencia de dicho acuerdo de que RENFE-Operadora debía entregar un listado nominal de los trabajadores que iban en el traspaso, algo que ni RENFE ni nosotros considerábamos oportuno.

En dicha reunión CGT solicitó:

- La entrega del **Acuerdo de la Comisión Bilateral de 21 de julio de 2009**( para conocer los detalles referidos del texto)
- La **relación de medios materiales y trabajadores a transferir**
- El **Convenio suscrito entre RENFE-Operadora y la Comunidad de Aragón** para los transportes Regionales.

Por lo leído en el Real Decreto, los listados se deben entregar en el plazo de tres meses, por lo que tenemos la oportunidad de conocer e influir en el proceso.

**Entendemos, que ha quedado meridianamente claro, el finiquito del régimen del cuasi monopolio de RENFE-Operadora en materia de cercanías al dar entrada a otras posibles operadoras en este sector. En definitiva, se ha abierto el melón aún más si cabe, sobre las posibilidades de disgregación de RENFE-Operadora con todas las consecuencias que aún están por venir, pero que, se aventuran cercanas.**



Las conclusiones del traspaso reflejadas en esta circular parecen evidentes:

- **Posibilidad de participación y segregación de la empresa pública (personal y material) cuando no se llegue a acuerdo para un nuevo contrato programa).**
- **Segmentación de plantilla, donde unos quedarían en la Renfe (*mutilada*) y otros pasarían a depender de la Generalitat Catalana, ya sea a través de una empresa pública (*FGC o similar*) o directamente privatizadas tras licitar la Generalitat la concesión del servicio (*su anhelada aspiración nunca ocultada*).**
- **El camino a recorrer en la partición de Renfe continúa, pues el mismo día que adjudicó la transferencia de las Cercanías, desde la Generalitat se volvió a reclamar la transferencia de los trenes regionales, a lo que el Ministro de Política Territorial (*Manuel Chaves*) dio su parabién.**

Nos queda por ver de forma inmediata, el desarrollo de los acontecimientos del traspaso que lógicamente deben de ir en consonancia con nuestras demandas y acuerdos, y si no es así, debemos plantear la posibilidad de movilizarnos, aunque bien es verdad, que nos queda poco tiempo porque los acontecimientos e incumplimientos se nos echan encima.

Por lo que:

- **Vamos a realizar escritos tanto a la Empresa como al Ministerio de Fomento pidiendo información y reclamando el cumplimiento del acuerdo de desconvocatoria.**
- **Escrito al CGE, denunciando el incumplimiento y la falta de participación efectiva.**
- **Habrà que hacer las correspondientes asambleas tanto de trabajadores como de afiliados**
- **Habrà que ver sí establecemos Comisión de Conflictos a nivel provincial o a nivel Red o en los dos ámbitos.**
- **Y todas cuantas acciones acordemos.**

También tiene que ser objeto de preocupación, la terminación del período transitorio del año 2010 puesto que es el que se fija en el acuerdo de desconvocatoria, y, por último, lo que suceda cuando se acabe el contrato programa RENFE-Operadora con el Estado.

Como **ANEXO I** os mandamos el acuerdo de desconvocatoria y datos sobre el traspaso de Cercanías de Barcelona a la Generalitat de Catalunya.

Salud.

# **CONVENIO ENTRE LA GENERALITAT CATALANA Y RENFE-OPERADORA PARA EL SERVICIO DE CERCANÍAS EN BARCELONA**

## **TRANSFERENCIAS - Parte II**

---

### **1.- EL ACUERDO O CONVENIO.**

El Acuerdo entre Renfe-Operadora y la Generalitat de Catalunya, ha sido autorizado por el Ministerio de Fomento y fue suscrito en fecha 13 de enero de 2010, es decir, 13 días después de que fuera publicado en el BOE el RD 2034/2009 y 14 desde que fuera aprobado el citado RD sobre el Traspaso de las Cercanías de Barcelona a la Administración catalana.

Este Acuerdo, viene a culminar una aspiración de los gobernantes catalanes cuyo basamento legal está en el artículo 169 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Autónoma; se trata por un lado, de dar continuación a los Acuerdos de la Comisión Bilateral entre ambas instituciones y que lleva fecha de 21 de julio de 2009 y también, la de proseguir con el mandato que otorga el RD 2034 citado.

### **2.- LAS PARTES DEL CONVENIO.**

Los signatarios son: el Consejero de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya, el Sr. Joaquim Nadal, y el Presidente de RENFE-Operadora, el Sr. Teófilo Serrano.

### **3.- OBJETO DEL ACUERDO.**

El objeto es establecer y concretar cuál debe ser la dirección y la gestión de la prestación del servicio de cercanías de Barcelona dado que la Generalitat de Catalunya, aparece como una nueva autoridad ferroviaria en el área de transportes de viajeros que transcurran íntegramente dentro del territorio de Catalunya, subrogándose en la posición de la Administración General del Estado (AGE) en el Contrato-Programa-Programa 2006-2010 entre el Gobierno Central y RENFE-Operadora en lo relativo a los servicios de Cercanías de Barcelona.

#### **4.- VIGENCIA DEL ACUERDO.**

La vigencia del Convenio entre RENFE-Operadora y la Generalitat para la dirección y gestión de la prestación del servicio de Cercanías de Barcelona se extiende únicamente a lo largo del presente año 2010. Fecha en la que se termina el actual Contrato Programa mantenido con el Gobierno Central.

No obstante, cabe la posibilidad apuntada en el Acuerdo, de abordar una prórroga para que RENFE-Operadora pueda seguir prestando el servicio de cercanías de Barcelona como veremos más adelante.

#### **5.- DENTRO DE RENFE-Operadora SE CREA UN ÁREA DE NEGOCIO ESPECÍFICA PARA LAS CERCANÍAS DE BARCELONA. CARACTERÍSTICAS:**

1. En esta área de negocio, debe integrarse la actual **Dirección de Cercanías Metropolitanas de Barcelona**. La organización de esa estructura se especifica en un Anejo I que lleva adosado este Acuerdo. En el comunicado de prensa del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya de fecha 13 de enero de 2010, se informa, que ha sido propuesto para que sea Director el Sr. Miguel Ángel Remacha. La Administración catalana mediante la estructura organizativa apuntada, pretende garantizar el ejercicio de toda la capacidad de gestión de los servicios que presta RENFE-Operadora en esta área.
2. **El n.º de trabajadores y trabajadores y materiales** destinados a prestar el servicio en las Cercanías de Barcelona, figuran en el Anejo II del Convenio, que no podemos incorporar a esta Circular, ya que hasta la fecha la empresa no nos ha facilitado ningún Anejo. Pero según el comunicado de prensa del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña, de fecha 13 de enero de 2010, se hace referencia a 900 empleados que tienen que prestar servicio durante el presente año.

3. La tercera característica se refiere a que esta área de negocio debe poseer su propia **cuenta de resultados** y, desarrollar una contabilidad analítica, **para obtener un balance de situación propio**.
4. Se reserva el derecho a la Generalitat para determinar el **nombre comercial** para el servicio de Cercanías de Barcelona.

## **6.- CREACIÓN DE UN ÓRGANO MIXTO DE COORDINACIÓN Y CONTROL GENERALITAT – RENFE-Operadora.**

El Órgano de Coordinación y Control se compone de cuatro individuos por cada parte según nos informa el Convenio. Es no obstante el comunicado de prensa citado anteriormente, el que pone nombre y apellidos a los cargos y así:

Por parte de la Generalitat de Cataluña lo formarán:

- Manel Nadal, Secretario para la Movilidad.
- Manel Villalante, Director General de Transporte Terrestre.
- Joan Torres, Presidente de Ferrocarriles de la Generalitat de Cataluña.
- Assumpta Escarp, Concejala de Seguridad y Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona.

Por parte de Renfe-Operadora:

- Teófilo Serrano, Presidente de Renfe-Operadora.
- Enrique Urkijo, Director General de Desarrollo Estratégico.
- Cecilio Gómez Comino, Director de Clientes Institucionales y relaciones con ADIF.
- Javier Pérez Sanz, Director General de Servicio de Cercanías y Media Distancia.

A juzgar por la letra del Convenio, la fecha límite de constitución de este órgano es el 28 de enero de 2010, dado que le otorga hasta 15 días para su constitución desde la firma del Convenio. La Presidencia de ese órgano y la Secretaría, se lo adjudica a la Generalitat y las reuniones se celebrarán en Barcelona, **debiéndose elaborar un reglamento de régimen interior**.

Cabe designar sustitutos de los componentes o bien, la delegación del voto del miembro o componente del citado órgano. Además cada componente puede acudir con los asesores que tenga por conveniente, si bien, será el reglamento que aprueben el que regule este particular.

En general, los acuerdos del Órgano Mixto de Coordinación y Control de las Cercanías de Barcelona, deberá tomarlos por **consenso de los miembros presentes o representados**. El reglamento que se articule, también regulará los casos en los que se pueden tomar acuerdos por mayoría, teniendo el Presidencia el voto de calidad, es decir, **en caso de empate decide el voto de calidad**.

**Es importante saber que**, para que los acuerdos de este Órgano sean válidos es necesaria la presencia de ambas partes y un mínimo de seis miembros con derecho a voto, es decir, **que cualquiera de las partes puede bloquear cualquier propuesta de acuerdo con la simple falta de quórum**.

Las funciones de este Órgano de Coordinación y Control no son una lista cerrada, si bien, el propio Convenio que analizamos destaca las siguientes:

- I. Propone al Director de Servicio de Cercanías.
- II. Se ocupa del seguimiento de la gestión del servicio.
- III. Debe conocer los nombramientos tanto de los jefes como de las gerencias de cercanías en su ámbito.
- IV. La evolución del servicio de cercanías en cuanto a su volumen y resultados.
- V. Propone la modificación y la adaptación de los servicios programados tanto en lo que se refiere a los recursos materiales como humanos. Además conocerá la valoración económica de la propuesta que necesariamente debe hacerse por la operadora y que la Generalitat deberá satisfacer compensando por ello a Renfe-Operadora el sobrecoste.
- VI. El órgano determina los valores objetivos referentes tanto a la calidad del servicio como a la fiabilidad, todo, medido en términos de puntualidad.

- VII. Determina también la información que Renfe debe dar al usuario.
- VIII. Propone las medidas en caso de perturbación del servicio ya sea por obras o incidencias. Además, va a determinar la forma (por escrito, verbal, correo electrónico, telegrama, etc.) y el tiempo que tendrá Renfe para que informe al órgano que estipule la Generalitat de Catalunya.
- IX. Determinará la información plena e inmediata que Renfe deba dar a los viajeros ya sea por anomalías del servicio y también, sobre la reinstauración de los servicios cancelados.
- X. Definirá el cauce interno para la recepción, canalización y resolución a nivel comercial de las reclamaciones.
- XI. Dará criterios sobre el tratamiento de la imagen en los trenes de cercanías que presten servicio en la comunidad catalana.
- XII. Formulará propuestas al ADIF en materia de infraestructuras y solicitará la intervención de los organismos de regulación ferroviaria.
- XIII. Formulará la propuesta de liquidación del ejercicio 2010 del Contrato Programa AGE-RENFE-Operadora en lo que se refiere al servicio de Cercanías de Barcelona. También las propuestas de presupuesto y liquidación en su caso para el ejercicio 2011 y que en ambos casos, deben ser elaborados por RENFE-Operadora.

## **7.- DEFINICIÓN DE LOS SERVICIOS QUE DA EL CONVENIO.**

- Durante el año 2010, prestarán servicio 780 trenes diarios por día laborable.
- En los periodos punta, algunos trenes irán en doble composición hasta completar 28,4 millones de kilómetros rama en el ejercicio 2010.
- Además, en el presente año, RENFE-Operadora, dará entre otros servicios los siguientes: los de venta y atención al cliente (factores); la supervisión y control de la utilización adecuada de los títulos de transporte (interventores); así como, la seguridad en los trenes, entre otros.

- Por su parte el ADIF se encargará de la limpieza y mantenimiento de las estaciones de cercanías y de la seguridad en las mismas.

## 8.- COMPROMISOS DE CALIDAD.

Para el año de vigencia que es el 2010, se ha previsto que la calidad del servicio debe ser la que estipuló el Contrato – Programa Renfe-Estado.

Además como ya hemos visto, el Órgano Mixto de Coordinación y Gestión, tiene competencia para determinar los valores OBJETIVO en cuanto a la puntualidad de los servicios que se prestan y también todo lo relacionado con la gestión y tramitación de reclamaciones.

## 9.- LA VALORACIÓN QUE MERECE EL CONVENIO.

Debe recordarse aquí, lo que ya apuntábamos en la anterior Circular Jurídica referente al traspaso de Cercanías de Barcelona, y es que el Acuerdo de desconvocatoria de huelga el día 9 de junio de 2009 daba como compromisos vinculantes para Renfe Operadora los que siguen:

- g) Las partes aludidas por el conflicto huelguístico, acordaron la constitución de una mesa de negociación y seguimiento en la **estarán presentes las autoridades ferroviarias, RENFE-Operadora y las organizaciones sindicales**. Hasta ahora, ha habido un incumplimiento de un acuerdo de desconvocatoria de huelga puesto que tanto el Comité General como las organizaciones sindicales que lo componen también tienen que ser llamados a esa mesa, para incidir e intentar configurar el proceso final del traspaso, por razón jurídica, de que la citada mesa negociadora, necesariamente: *“participará en cada uno de los procesos de materialización de la transferencia entre la AGE y la Generalitat de Cataluña con el objetivo de que la negociación esté concluida en el horizonte del primer semestre de 2010”*.
- h) La **voluntad de lograr un acuerdo para la consecución de un nuevo Contrato-Programa entre RENFE-Operadora** y la Generalitat para la prestación de los servicios de Cercanías.



- i) El último acuerdo, hace referencia a que RENFE-Operadora continuará prestando el servicio hasta lograr el Contrato-Programa con la Generalitat, debiendo cumplir los parámetros objetivos relacionados con dicha prestación. **Estos parámetros objetivos debe necesariamente negociarlos con las organizaciones sindicales.**

Por lo que vemos, nada se está cumpliendo de esta desconvocatoria de huelga en lo que respecta a contar con la RLT y los Sindicatos, y lo que es más grave, en el comunicado de prensa del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de fecha 13 de enero de 2010 nos da la siguiente información sustancial que visto desde el plano de los trabajadores de RENFE-Operadora resulta cuando menos preocupante en orden a la desmembración de Renfe-Operadora y así:

- El comunicado de prensa explica que se ha subrogado la Generalitat en la posición de Estado hasta el 31 de diciembre de 2010.
- A partir del 1 de enero de 2011, la Generalitat es libre de usar una de las dos alternativas posibles: firmar un nuevo contrato-programa con Renfe-Operadora durante el periodo 2011-2015, o buscar un nuevo operador que cumpla con sus exigencias en la prestación del servicio de cercanías de Barcelona, si bien, esta posibilidad, la podrá ejercitar a contar del año 2012.
- El Estado debe transferir a la Generalitat una cantidad anual equivalente al déficit asociado a la prestación del servicio **¡¡tanto si éste está en manos de Renfe como si no lo está!!**
- Si finalmente la Generalitat decide no renovar el contrato con Renfe-Operadora, el Estado y la Generalitat acordarán la valoración de los 197 trenes y lo 900 empleos a transferir a la Generalitat.

Por todo ello nos hemos dirigido al Ministerio de Fomento, RENFE-Operadora y Comité General de Empresa solicitando una reunión urgente para que nos aclaren los términos del Real Decreto, así como del convenio entre RENFE-Operadora y la Generalitat, y en cualquier caso, **exigirles que cumplan lo pactado en la desconvocatoria de huelga de fecha 9 de junio de 2009, ya que en caso contrario nos veríamos obligados a reanudar la conflictividad laboral.**

## **10.- ANEXOS.**

A esta Circular, le acompañan los documentos que siguen:

- El Real Decreto 2034/2009.
- El Convenio suscrito entre la Generalitat de Catalunya y RENFE-Operadora fechado el 13 de enero de 2010.
- El Comunicado de Prensa de fecha 13 de enero de 2010 de la Generalitat de Catalunya.
- Escritos al Ministerio de Fomento, RENFE-Operadora y CGE.

Secretarías de Jurídica - SFF-CGT  
Renfe-Operadora y Adif