Nota de premsa

Unes 500 persones acompanyen al Parlament el registre de la ILP per prescindir de RENFE al servei de rodalia i adjudicar-lo a un operador 100% de la Generalitat

- **La iniciativa, promoguda per Alhora, fixa l'objectiu dels propers anys: evitar que la Generalitat signi mai un contracte amb l'empresa mixta Rodalies de Catalunya**
- **"Si no es fa fora RENFE de Catalunya, no es pot governar Catalunya", ha dit Jordi Graupera, de la comissió promotora.**

Barcelona, 4 de novembre de 2026

La comissió promotora de la iniciativa legislativa popular (ILP) Fora Renfe, impulsada per militants d'Alhora, ha registrat aquest matí al Parlament la sol·licitud d'admissió a tràmit d'una proposició de llei perquè Renfe deixi d'operar Rodalies. Unes 500 persones s'han aplegat davant de l'entrada del Parlament, al parc de la Ciutadella, per reclamar que Renfe quedi exclosa del servei, amb crits de "Fora Renfe", "Fora Espanya" i "Independència". Abans del registre, el president d'Alhora i membre de la comissió promotora, Jordi Graupera, ha fet una declaració davant dels assistents.

"Avui és el primer dia que comencem a fer fora Renfe de Catalunya. Recordeu què estàveu fent aquest matí", ha dit Graupera. "Si aconseguim que s'aprovi aquesta llei, Renfe marxarà de Catalunya. Us imagineu la revolució que és això?"

La presentació de la ILP arriba l'endemà que Óscar Puente anunciés la dimissió com a ministre de Transports, després de l'accident d'Urda (Toledo) del 28 d'octubre, en què van morir 69 persones en el xoc entre un tren de Renfe i un d'Iryo. Graupera l'ha qualificat del "pitjor ministre de Transports dels darrers vint anys". Sota la seva gestió, el ferrocarril ha viscut l'any més negre de la seva història recent: al gener, el descarrilament d'Adamuz (Còrdova) va causar 46 morts i, a Catalunya, l'accident de

l'R4 a Gelida, en què va morir un maquinista en pràctiques, va aturar tota la xarxa de Rodalies i va deixar la línia tallada més de dos mesos. Graupera atribueix aquesta sinistralitat a les "desinversions, la deixadesa de la xarxa i el maltracte dels viatgers" que arrossega Renfe.

Un operador 100% de la Generalitat

La ILP modifica l'article 31 de la Llei 4/2006, ferroviària, perquè el Govern només pugui adjudicar directament els serveis de Rodalies i regionals a un operador públic de titularitat íntegra de la Generalitat, que hi ha de tenir com a mínim les quatre cinquenes parts del consell d'administració. Fora d'aquest supòsit, el servei s'haurà d'adjudicar per concurs públic. "Si s'aprova aquest article, quan s'acabi el contracte vigent, s'ha acabat Renfe a Catalunya", ha resumit Graupera.

La proposició també reforça els drets dels usuaris. El personal de les empreses ferroviàries els haurà d'atendre per defecte en català, i els viatgers tindran dret a saber en tot moment quina empresa opera el servei, tant a la retolació dels trens com a les andanes i les estacions. L'incompliment d'aquests drets serà sancionable, i la sanció s'agreujarà si és reiterat.

Aquest darrer punt respon a la intenció del Govern de crear una marca paraigua per a tot el transport públic català, inclosos Rodalies i Ferrocarrils de la Generalitat, per a la qual el Departament de Territori va obrir una licitació al setembre. "Pots crear la marca que vulguis, però a sota has de dir si el servei el gestiona Ferrocarrils de la Generalitat o Rodalies Renfe", ha advertit Graupera. "Es pensen que així no ens adonarem que Renfe funciona fatal i Ferrocarrils, raonablement bé."

Quinze anys sense fer-ho

La Generalitat té la competència exclusiva sobre el transport ferroviari de viatgers que circula íntegrament per Catalunya, d'acord amb l'article 169 de l'Estatut, i des del 2010 té traspassat el servei de Rodalies. "La Generalitat podria haver fet en qualsevol moment dels últims quinze anys el que fem avui: una llei del Parlament que digui que les Rodalies del país les ha de gestionar una empresa de la Generalitat. I no ho ha fet", ha recordat Graupera. "Els partits del Parlament no necessiten recollir 50.000 signatures. Però com que no ho han fet, ho haurem de fer nosaltres, tots plegats."

Una empresa mixta amb dret de veto per a l'Estat

La normativa europea (el Reglament 1370/2007) obliga a adjudicar aquests serveis per concurs públic, llevat que els presti un operador sota el control de l'autoritat regional. El 2018, l'Estat va signar amb Renfe un contracte per operar Rodalies fins al 2027, abans que la norma fos aplicable. Per quan expiri, el govern espanyol ha creat l'empresa mixta Rodalies de Catalunya, de la qual Renfe té el 50,1% i la Generalitat, el 49,9%.

La Generalitat hi té cinc dels nou membres del consell d'administració, però els estatuts exigeixen una majoria de tres quarts del consell per aprovar els comptes anuals, el pla d'actuació anual, les operacions estratègiques, les inversions de més del 10% dels actius, el nomenament i el cessament de consellers i el conveni col·lectiu. Amb quatre consellers, Renfe pot bloquejar totes aquestes decisions. "Formalment compleixen la llei europea, però a la pràctica no. Continuen amb Renfe, continuen amb el control de l'Estat i continuen amb el col·lapse de Rodalies", ha denunciat Graupera, que ha qualificat la societat d'"empresa pantalla": "Ha de gestionar tot Rodalies i té un sol empleat, el delegat nomenat per Salvador Illa."

Mentre l'empresa mixta no tingui els permisos per operar, el servei el continuarà prestant Renfe amb el contracte programa que el Govern de Salvador Illa va formalitzar el 27 d'octubre: 1.407,6 milions d'euros fins al 31 de desembre de 2028. La ILP vol impedir que, quan s'acabi, la Generalitat en signi un amb l'empresa mixta. "Aquesta és la nostra missió històrica, la que comença avui fent fora Renfe de Catalunya i acaba fent fora Espanya de Catalunya. I comença evitant que se signi mai un contracte entre l'empresa mixta i la Generalitat", ha afirmat Graupera.

Rodalies, la columna vertebral del país

Per a Graupera, el col·lapse de Rodalies no és només un problema de trens. "No hi ha ningú al món que no sàpiga que la destrucció d'una xarxa de Rodalies és la destrucció d'una economia. Rodalies és el que et permet anar d'on vius a on treballes, o a on viu la teva família", ha explicat. "L'impacte de Renfe és a les nostres butxaques, a les nostres oportunitats laborals, educatives i culturals, i a les nostres famílies."

50.000 signatures i una qüestió de debat públic

Si la Mesa del Parlament admet la ILP a tràmit, la comissió promotora disposarà de 120 dies, prorrogables a 60 més, per aplegar com a mínim 50.000 signatures. El manifest de Fora Renfe, a forarenfe.cat, ja suma més de 37.000 adhesions, i el canal de Telegram de voluntaris, 7.000 subscriptors. "Només que cada voluntari reculli deu signatures, ja en tindrem 70.000", ha calculat Graupera.

El president d'Alhora ha avisat, però, que les signatures no seran suficients perquè el Parlament aprovi la llei. "Haurem de convertir això en una qüestió de debat públic. Haurem d'aconseguir que cap partit català es pugui presentar a les eleccions sense haver dit abans que votarà que Rodalies la gestioni la Generalitat", ha dit. Per això ha demanat tornar a omplir de correus la bústia del Parlament, com el gener passat, quan Fora Renfe en va fer arribar més de 150.000 a la comissió d'infraestructures. "Si no fem fora Renfe de Catalunya, no es pot governar Catalunya."

Graupera ha emmarcat la iniciativa en un horitzó més ampli: "És una oportunitat per reconstruir l'independentisme polític i la política del país, que ens l'han pacificada, adormida i posada de genolls. Avui és el dia que tornem a començar la campanya que ens farà lliures."

Els mitjans que vulguin més informació poden escriure a l'adreça de contacte contacte@alhora.cat o trucar al telèfon de premsa 695.89.72.22 (Pilar).