

CODI DE VERIFICACIÓ	 015Q 5Z01 0P43 3S11 0KRU				
EXPEDIENT NÚM.	SEC/2026/34	DOCUMENT NÚM.	SEC1AI0009	DATA	27-02-2026
ÀREA	Àrea de Presidència i Serveis a les Persones				
UNITAT	Secretaria				
ASSUMPTE	23/02/2026 - Ple				

ACORD DE PLE

El Ple de l'Ajuntament, en sessió ordinària de 23 de febrer de 2026, ha adoptat el següent **ACORD**:

Moció dels grups municipals de Sabadell En Comú Podem, Esquerra Republicana de Catalunya i Crida per Sabadell, per garantir la seguretat, el manteniment i la fiabilitat del servei ferroviari a Catalunya i per impulsar la futura estació de Can Llong a Sabadell (Exp. SEC/2026/29).

Primer de tot volem expressar el condol a la família del maquinista que va perdre la vida a l'accident ferroviari de Gelida, i també expressar el suport a les persones afectades. Així com a les persones que també van perdre la vida a l'accident de l'Alta Velocitat i de l'Alvia a Adamuz.

El ferrocarril és una infraestructura essencial per a la vida quotidiana i per al futur del país: és el que permet arribar a la feina i a l'escola, connectar municipis i sostenir les responsabilitats de cura, allà on el cotxe no pot ser l'única resposta. Per això el tren és, sobretot, el tren de les classes populars, el tren del poble: el transport de qui no es pot permetre perdre hores, diners i drets en una mobilitat precària. I precisament per això, quan el sistema ferroviari falla, calen alternatives públiques i fiables que mantinguin el dia a dia, com la xarxa d'autobusos interurbans d'altres prestacions exprés.cat com a suport en corredors de gran demanda.

En un context d'emergència climàtica, el ferrocarril és una política ambiental clau: la descarbonització del país exigeix un transport públic fort, fiable i atractiu. Però la transició no pot deixar ningú enrere: si el tren falla, guanya el cotxe. Per això la fiabilitat ferroviària és una exigència social i climàtica, i obliga a planificar una resposta intermodal (tren, autobusos i mobilitat local) perquè, en una emergència, la gent pugui arribar.

En els darrers temps s'ha evidenciat una fragilitat preocupant del sistema ferroviari a Catalunya, especialment amb la pluja: incidències, suspensions i, fins i tot, accidents. Això no es pot normalitzar: la pluja no pot aturar el país. L'impacte recau sobre milers d'usuaris, l'activitat econòmica, la cohesió territorial i la seguretat.

A més, en menys d'una setmana s'han encadenat episodis greus —la mort d'un treballador ferroviari en l'accident de la R4 a Gelida, desprendiments sobre les vies a la R1 (entre Blanes i Maçanet-Massanes) i a la R4 (entre Cerdanyola del Vallès i Sabadell Sud), i una aturada general— que han deixat la ciutadania sense garanties per anar a treballar,

estudiar o assumir responsabilitats de cura. Rodalies és un servei essencial: davant qualsevol nova interrupció exigim una represa immediata i progressiva als trams segurs, amb serveis mínims, talls estrictament limitats als punts amb risc i transport alternatiu per carretera quan calgui.

Valorem que, per fi, es parli obertament de punts de risc i de revisions geotècniques (esllavissades, talussos, drenatge, murs i trams inestables). Però massa sovint s'han cronificat limitacions temporals de velocitat, degradant el servei durant mesos o anys. Cal una llista pública de trams afectats, el motiu, la mesura aplicada i una data de resolució. Malauradament, no s'ha posat el focus amb prou força fins que hi ha hagut una víctima mortal i una crisi de país.

Entenem la inquietud del personal de conducció i compartim les seves exigències de seguretat i millora de la infraestructura. Alhora, demanem voluntat constructiva per recuperar el servei com més aviat millor, encara que sigui parcialment, sempre que els trams reoberts siguin objectivament segurs i amb criteris clars, traçables i verificables.

Constatem que el servei de regionals i rodalies a Catalunya necessita un canvi en el model de governança actual i això passa per accelerar el desplegament dels diferents acords de l'Acord del Traspàs Integral de Rodalies, entre ells l'assumpció del control per part de la Generalitat de l'operació del servei ferroviari a través d'un operador únic.

El problema ve de lluny i té un nom: mala gestió de la infraestructura i manca d'inversió. Sense un gir radical en la planificació, l'execució i l'auditoria del manteniment —amb criteri preventiu i transparència— aquesta crisi es repetirà. La responsabilitat última recau en ADIF i en el Ministeri, i la Generalitat no pot limitar-se a constatar-ho: ha d'exigir, condicionar i fer-se escoltar amb tota la contundència institucional, fins que hi hagi resultats verificables.

Aquesta situació va més enllà del retard: quan el servei esdevé imprevisible, s'instal·la la inseguretat i es trenca el bé més important del transport públic: la confiança. I la confiança també depèn de saber que, si el tren cau, hi ha una alternativa pública real que no deixa ningú a l'andana.

En aquest punt, la informació és clau. La descoordinació en incidències —missatges contradictoris, tardans o sense alternatives— multiplica el caos i expulsa gent del transport públic. Per això cal un missatge únic i en temps real, que incorpori també les alternatives disponibles, amb parades, freqüències i accessibilitat.

Davant d'aquesta realitat cal una resposta a l'alçada: no n'hi ha prou amb explicacions ni amb l'excusa de competències disperses. Cal lideratge polític, manteniment preventiu i resiliència climàtica, amb una visió integral que impliqui operadors, institucions i món local. I cal planificació intermodal perquè, quan el tren falla, autobusos i transport local puguin assumir part de la demanda de manera ordenada.

Per aquest motiu constatem la mala gestió que s'ha fet de la crisi ferroviària que pateix Catalunya i demanem determinar, clarificar i assumir les responsabilitats tècniques i polítiques davant d'aquesta situació i insta al Govern de la Generalitat a impulsar tots els

CODI DE VERIFICACIÓ	 015Q 5Z01 0P43 3S11 0KRU				
EXPEDIENT NÚM.	SEC/2026/34	DOCUMENT NÚM.	SEC1AI0009	DATA	27-02-2026
ÀREA	Àrea de Presidència i Serveis a les Persones				
UNITAT	Secretaria				
ASSUMPTE	23/02/2026 - Ple				

canvis necessaris en el Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica, tant a nivell d'estructura com de personal, per donar resposta als problemes en la mobilitat del país. I que la els responsables de la Conselleria assumeixin la responsabilitat política pertinent davant la crisi del servei de rodalies.

Per això cal impulsar un Acord Nacional del Ferrocarril amb prioritats, calendari, transparència i rendició de comptes, i dur a terme una auditoria completa de trens, vies i infraestructures crítiques per detectar vulnerabilitats, prevenir riscos i planificar inversions i manteniment amb criteri de seguretat i resiliència climàtica. Aquest marc ha d'incloure també un capítol d'intermodalitat i resposta alternativa (busos substitutoris i reforços interurbans) amb criteris d'activació, finançament i coordinació operativa.

Al mes de gener d'aquest any 2026, es va actualitzar el Pla de Rodalies 2020-2030, aprovant el document anomenat Pla de Rodalies 2026-2030 per part del Govern de la Generalitat de Catalunya i del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Aquest document reconeix la manca de finançament acumulat durant dècades a la xarxa de Rodalies i que, aquesta, és una infraestructura vulnerable al canvi climàtic amb l'increment de temporals, pluges torrencials, desprendiments amb afectació a talussos i plataformes fèrries. El nou document, aporta concrecions encertades com ara l'increment considerable de la inversió prevista que es preveu, pel conjunt del període, de 8.037M€, el que significa un augment de 1.691M€ respecte del pla vigent i un increment del 26%. El pla concreta 287 noves actuacions encaminades a garantir les condicions òptimes de la infraestructura amb elements com túnels, vies, trinxeres, ponts, viaductes, terraplens i talussos i també sistemes de seguretat, telecomunicacions i energia.

En clau de la nostra ciutat, tot i que el document recull en l'apartat de "Més fiabilitat de la infraestructura. Manteniment i reposició d'actius" com a principal actuació noves subestacions a Sabadell, a banda de Girona, Figueres, La Garriga, Cornellà de Llobregat, Riudeanyes, Flaçà, Vila- Seca, Molins de Rei o Torredembarra, després aquesta estació no s'acaba concretant en el Pla. Així doncs, en l'apartat on es concreten les noves actuacions i les grans remodelacions previstes, amb un pressupost de 500M€, apareixen l'estació de Sants, La Sagrega, la Intermodal del Camp de Tarragona, la del Circuit de Montmeló, Reus Bellissens, Sant Feliu de Llobregat, Parets del Vallès i Montcada Bifurcació, però hi ha una preocupant ambigüitat en quant a l'estació de Sabadell – Can Llong i Castellarnau. En aquest sentit, en la pàgina 172 del document presentat pel Ministeri de Transportes y Movilidad Sostenible, la Generalitat de Catalunya, ADIF i Renfe, s'afirma que "Se analizará la construcción de una nueva estación sobre la Línea R4 entre Sabadell Nord i Terrassa Est situada al barri de Can Llong de Sabadell". També es contempla com a segon objectiu específic del Pla, emmarcat en el Programa d'actuacions

per incrementar la capacitat de la xarxa i integració urbana, Can Llong com a construcció de noves estacions. Aquesta és una mala notícia per a la ciutat perquè aquesta estació està en fase d'estudi i s'han aprovat diverses Proposicions No de Llei al Congrés dels Diputats impulsades per Sabadell En Comú Podem i, per tant, és prioritari que es pugui incloure en el Pla de Rodalies atès que la que seria la quarta estació de Rodalies a Sabadell tindria un impacte clau en la mobilitat del nord de la ciutat donant servei potencial a més de 40.000 veïns i veïnes de la zona de Can Llong, Castellarnau, Can Gambús o Can Rull, entre d'altres barris de la ciutat.

Per tot l'anterior el Ple de l'Ajuntament adopta el següent

ACORD:

1. Exigir al Govern de la Generalitat i al Ministeri de Transportes y Movilidad Sostenible que incorporin a l'actualització del Pla de Rodalies 2026-2030 com a prioritària l'estació de Rodalies Sabadell – Can Llong i Castellarnau.
2. Liderar, des de l'Ajuntament de Sabadell, les converses, diàleg i negociació necessàries amb el Govern de la Generalitat i el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible per concloure i fer pública la fase d'estudi de l'estació i acordar el calendari d'execució de la mateixa.
3. Exigir al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, un protocol d'actuació d'emergència per donar resposta immediata ens els casos d'averies i anul·lació de trens en dos sentits:
 - a) Protocol d'informació única i verificable des de tots els mitjans possibles amb informació veraç, actualitzada i fàcilment consultable sobre l'estat de la situació, temporalitat de l'afectació i alternatives de transport.
 - b) Servei alternatiu gratuït de guàrdia amb una flota activable de forma immediata a través d'un conveni marc en que sigui el Ministeri qui n'assumeixi el 100% del cost. En aquest sentit, oferir els recursos disponibles de TUS.
4. Executar el més aviat possible l'Acord del Traspàs Integral de Rodalies en relació al traspàs de les infraestructures ferroviàries a IFERCAT, començant per la R1 ja en procés, i fixant calendaris, per al traspàs de la resta de vies objecte de l'acord inicial i subsegüents acords, R2 Sud, R3 Nord, R4 i R16 (Aldea – Tortosa), amb la corresponent dotació pressupostària per a fer que la infraestructura estigui en condicions òptimes.
5. Donar concreció a l'acord arribat amb el govern de l'Estat per tal que sigui traspassada a la Generalitat la titularitat de totes les instal·lacions ferroviàries (vies, catenàries, centres de control) que transcorren per Catalunya, independent del titular del servei i més enllà de Rodalies, amb l'objectiu de garantir una gestió única d'aquest servei essencial per als i les ciutadanes de Catalunya.
6. Instar la Generalitat a impulsar i formalitzar un Acord Nacional del Ferrocarril com a compromís de país (institucions, operador i gestor d'infraestructures, món local,

CODI DE VERIFICACIÓ	 015Q 5Z01 0P43 3S11 0KRU				
EXPEDIENT NÚM.	SEC/2026/34	DOCUMENT NÚM.	SEC1AI0009	DATA	27-02-2026
ÀREA	Àrea de Presidència i Serveis a les Persones				
UNITAT	Secretaria				
ASSUMPTE	23/02/2026 - Ple				

sindicats i persones usuàries), amb prioritats, calendari, transparència i rendició de comptes, i amb un capítol específic d'intermodalitat que estableixi protocols d'activació de mobilitat alternativa (serveis substitutoris per carretera i reforços interurbans, inclosa la xarxa exprés.cat) davant interrupcions greus.

7. Reclamar una auditoria integral i independent del sistema ferroviari a Catalunya (material mòbil, vies, obra civil, drenatges, punts d'inundabilitat i desprendiments, catenària, senyalització, telecomunicacions i estacions) i exigir-ne el desplegament immediat en forma de pla d'actuació calendaritzat (responsables, prioritats i transparència pública) i pla de xoc de manteniment, seguretat i resiliència climàtica, especialment orientat als episodis de pluja intensa. Reclamar, en aquest mateix sentit, un informe i una reunió informativa, amb els diversos grups municipals i plataformes d'usuaris, de l'estat de la infraestructura al seu pas per Sabadell.
8. Traslladar aquests acords al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, ADIF, RENFE, al Departament d'Habitatge, Territori i Transició Ecològica, als grups del Parlament de Catalunya i a les entitats municipalistes.

Sabadell, a la data de la signatura electrònica.