



AJUNTAMENT DE  
RODA DE BERÀ

**CRISTINA ALTÉS JUÁREZ**, secretària accidental de l'Ajuntament de Roda de Berà,

**CERTIFICO:** Que el Ple d'aquesta Corporació local, en sessió ordinària de data 27 de gener de 2022, va adoptar, per **majoria** dels membres assistents, amb **9 vots a favor** ( 6 del grup municipal de TRIA, 1 vot del grup municipal de C's, 1 vot del grup municipal de Populars XRoda i 1 vot del grup municipal de JUNTS XRoda), **2 abstencions** del grup municipal del PSC-CP i **1 vot en contra** del grup municipal d'ERC-AM, la següent proposta d'acord:

Els Grups Municipals de Tria Agrupació d'electors, C's, i Populars XRoda a l'empara del que s'estableix per la Llei 7/1985, de 2 d'abril, reguladora de les bases del règim local i el Reial decret 2568/1986, de 29 de novembre, pel qual s'aprova el reglament d'organització, funcionament i règim jurídic de les entitats locals (article 97.3), així com el preceptuat en el Reglament Orgànic Municipal de Roda de Berà, formulen la present Moció oberta a tots els Grups Municipals, prèvia incorporació en l'Ordre del dia, per al seu debat i, en el seu cas aprovació en el Ple Ordinari a celebrar el mes de gener de 2022.

### **MOCIÓ PER AUGMENTAR EL SERVEI FERROVIARI DE VIATGERS**

Aquest document parla de la necessitat urgent i inajornable que Roda de Berà, així com les poblacions de la línia, disposin d'un Servei de transport per ferrocarril eficient i competitiu per tal de cobrir una necessitat històrica.

La fórmula que proposa aquest treball no requereix grans inversions o replantejaments de la xarxa ferroviària del sud de Barcelona, tot al contrari, és una solució simple i efectiva, tal com proposa l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Valls i de l'Alt Camp.

Tot i que la història del ferrocarril de la nostra línia ja s'allarga cent trenta-vuit anys, constatem que gairebé mai la relació ferroviària entre els municipis del territori ha estat coberta de forma convenient.

És cert, que malgrat tot, l'arribada del ferrocarril va representar l'obertura de noves rutes comercials, tant per als viatgers com per a les mercaderies; principalment a Barcelona i el Principat però també amb tot l'Estat. Àdhuc de modificar radicalment el creixement urbanístic del nostre municipi, la infraestructura ferroviària era i és un element clau per la vida i el desenvolupament.

L'obertura de la línia d'alta velocitat acabà definitivament amb el pas de trens de llarg recorregut per la línia nord del nostre municipi i minvà de manera dràstica i considerable l'oferta ferroviària al territori.

La retirada d'aquestes circulacions havia de ser, en principi, compensada per una presència més gran de trens regionals, però tal com es pot veure en els horaris actuals, aquests també s'han reduït.

Estem, doncs, a l'època de la decadència més absoluta en la història del ferrocarril al nostre municipi i a la resta de la línia.

Considerem com a mala qualitat del servei la suma de diversos factors: Uns temps de viatge poc atractius, i en conseqüència, unes baixes velocitats comercials; la irrisòria oferta de serveis, dels quals la meitat són amb transbordament i operat amb material caduc i mal





AJUNTAMENT DE  
RODA DE BERÀ

mantingut. Una manca d'oferta que moltes vegades els combois atapeïts, obliguen els viatgers a fer el trajecte a peu.

Cada dia sentim notícies sobre les futures Rodalies de Lleida, Girona i Tarragona, però el cert és que la línia del nostre territori no surt en cap d'aquests mapes, ni al de Barcelona, quedant relegats entre dues i tres circulacions al dia.

Si tenim en compte el temps de viatge entre el nostre municipi i l'estació del Camp de Tarragona, i si hi sumem el temps necessari per passar els controls d'accés al tren i el de viatges des de l'estació del Camp de Tarragona fins a Barcelona, el resultat és gairebé el mateix o en alguns casos, superior. Queda palès que utilitzar el servei de trens regionals és un estalvi de temps i diners. A tot això, si a més hi afegim el fet d'haver-nos de desplaçar amb autobús, el temps de viatge incrementa i encara és menys competitiu.

Sense anar més lluny demanem que un de cada dos trens que arriben a l'estació de Sant Vicenç de Calders, procedents de la R2Sud (Barcelona Estació de França) arribin a Valls, aturant-se a tots els municipis per que passa la línia actual, sent així com una extensió d'aquest traçat. Així doncs, augmentaríem dels 4 serveis/dia actuals, a uns 17 aproximadament, cobrint així totes les franges horàries del dia.

Costosa i difícil d'aconseguir, no aprofitar aquesta infraestructura convenientment és un malbaratament de recursos i expectatives que no ens podem permetre.

Per tots aquests motius, els grups municipals de Tria Agrupació d'electors, C's i Populars XRoda proposen l'adopció dels següents

#### ACORDS:

1. Instar al Govern de la Generalitat, al de l'Estat, a ADIF, a Renfe Operadora i a Rodalies de Catalunya a emprendre les accions necessàries per al de poder resoldre l'aïllament ferroviari del nostre municipi, cobrint així totes les franges horàries del dia. Demanem que un de cada dos trens que arriben a l'estació de Sant Vicenç de Calders procedents de la R2 Sud (Barcelona Estació de França) arribin fins a Valls, sent així com una extensió d'aquesta línia. Passant de 4 circulacions actuals a 17 aproximadament, atenent així totes les franges horàries del dia.
2. Instar al Govern de la Generalitat l'execució urgent de la inversió necessària per a poder assolir una veritable xarxa ferroviària convencional de qualitat, ja sigui en trens de mitja distància, llarga distància i rodalies. Afegint-hi, les millores necessàries per incrementar la capacitat i fiabilitat del servei, millorar el manteniment del material motor, augmentar l'accessibilitat, adequar estacions i, en general, totes les eines d'atenció a l'usuari.
3. Instar a totes les administracions a treballar en la línia dels objectius de desenvolupament sostenible 2030 i de la mitigació dels efectes del canvi climàtic, amb accions per incrementar l'ús del tren en detriment del transport per carretera.
4. Instar a ADIF a Renfe Operadora el bon manteniment de les instal·lacions de l'estació, garantint el bon funcionament de les màquines de vendre bitllets, l'accessibilitat a instal·lacions i els espais d'aquestes.
5. Demanar al Govern de la Generalitat i al de l'Estat que s'executin i prioritzin totes les inversions ferroviàries al conjunt del territori, tenint en compte les obres pendents d'executar a la xarxa ferroviària al nostre municipi, com són el trasllat de la via nord, tal com preveu el Pla Territorial del Camp de Tarragona, al costat del traçat de l'A-7 i la construcció d'un baixador per la línia de la costa.
6. Demanar al Govern de la Generalitat i al de l'Estat la reobertura de la línia de Reus a Roda de Berà, només pel transport de passatgers per cobrir la necessitat d'enllaçar el





AJUNTAMENT DE  
RODA DE BERÀ

- nostre municipi amb l'estació del Camp de Tarragona, Reus, Tarragona i de la resta de municipis de la línia.
7. Acordar crear un grup de treball intercomarcal per tal de poder desenvolupar i fer el seguiment del projecte.
  8. Comunicar aquest acord a tots els grups polítics del Parlament de Catalunya i del Congrés dels Diputats, al Departament de Polítiques Digitals i Territori, al Ministeri de Foment i difondre'l a la ciutadania.

---

I perquè consti, als efectes oportuns, i a reserva dels termes que resultin de l'aprovació de l'acta, segons preveu l'article 206 del RD 2568/1986, de 28 de novembre, expedixo el present certificat amb el vistiplau del Sr. Alcalde, a Roda de Berà document signat electrònicament al marge.

Ho certifica la secretària accidental amb el vist i plau de l'alcaldia.

