

Repintado de líneas, alertas más ruidosas y vallas en zonas conflictivas, propuestas para el tranvía

- El pleno debatirá una moción de Vox con varias medidas un mes después del último atropello mortal
- Desde que comenzó a prestar servicio en 2011 se han registrado seis accidentes con fallecidos

ZARAGOZA. La parada del tranvía en Isabel la Católica sigue llena de ramos de flores. Duele en Zaragoza la muerte de una niña de 12 años atropellada el 17 de diciembre. Aunque la cifra de accidentes con tranvías implicados es bajo (78 en cinco años), las consecuencias suelen ser graves y los sustos abundan. Desde que comenzó a prestar servicio la línea 1 de tranvía en 2011, se han registrado seis accidentes mortales, que se concentran en solo dos de los 12,8 kilómetros del trazado entre Valdespartera y Parque Goya. Miembros del comité de empresa de Los Tranvías de Zaragoza se reunieron con concejales de Vox el lunes y en el pleno municipal se debatirá una batería de medidas para reforzar la seguridad.

El tranvía registra a diario 110.000 viajeros y el trazado es irregular. Hay zonas por las que discurre a 30 km/h, en el tramo plaza Aragón-Romareda, y otras, como el Coso, donde por seguridad se limita a 10 km/h. Entre las medidas que se plantean figura revisar los turnos de trabajo para garantizar un «descanso efectivo que permita mantener el nivel de concentración requerido».

Los delegados de prevención del comité de empresa trabajan en un «exhaustivo documento» con medidas de seguridad. Para ellos, es importante, «aumentar los tiempos de recorrido para reducir la velocidad y, con ello, los accidentes y sus consecuencias», explica Julián Aramendia, uno de sus miembros. Algunas mejoras, dice, se podrían incluir en el con-



Un convoy del tranvía de Zaragoza a su paso junto a un paso de cebra por la plaza de Aragón. G. MESTRE

venio colectivo que empiezan ahora a negociar.

Se considera que las balizas luminosas funcionan y abogan por aumentarlas y revisar las que no lucen como deberían, como suele ocurrir con las cercanas a La Romareda, hacia Valdespartera, o en la plaza de Basilio Paraiso.

Solicitan, además, que se revise la efectividad del sistema de antiarrollamiento en las zonas de césped, porque suscita dudas. Es un mecanismo por el que una pieza negra del frontal del tranvía ce-

de para atenuar la fuerza del primer impacto en caso de atropello. Para evitar que la persona atropellada quede bajo los vagones, esa misma pieza se bloquea después de forma automática. «Nos explicaron que cuando el tranvía circula por suelo firme, el sistema de antiarrollamiento te expulsa; si es césped, se hunde», indican Julio Calvo y David Flores, de Vox.

Los trabajadores están preocupados, también, por la limpieza de las vías, sobre todo en fin de semana, porque puede afectar a

la adherencia y se insta a revisar las alarmas acústicas, que son manuales y que, según han comprobado, no se escucha bien.

Aunque con el paso del tiempo la gente se ha acostumbrado a convivir con el tranvía, se echan en falta más campañas de prevención. Piden la reactivación del 'Para, mira, pasa', con el que se concienció al ciudadano de la importancia de utilizar adecuadamente los pasos de peatones.

Hay cuestiones de bajo coste, como repintar las franjas amari-

llas en los andenes, y otras, quizá, de sentido común, como garantizar la distancia de seguridad entre las vías y las terrazas, algo que no siempre ocurre en la plaza de España.

Retrocámaras y sensores

Los deslumbramientos dificultan, también, la conducción, y en la moción se solicita una revisión de las retrocámaras. En cuestiones mecánicas, se solicita que se incorporen sensores que asistan al conductor a abrir la puerta, un movimiento que han de realizar 250 veces por jornada laboral y que puede dar lugar a fallos.

Sobre todo en el recorrido por el Actur, hay espacios en los que comparten espacio las paradas de bus y los tranvías. Tal es así que, según explican los conductores, hay jóvenes esperando al bus con las mochilas dentro del canal del tranvía, que llevan cascos y no escuchan las alertas acústicas. Ocurre, frecuentemente, en la parada de Clara Campoamor. Para estos casos se solicitan vallas.

Quieren, además, que se señalicen los puntos de concentración de accidentes. En el caso de los siniestros mortales, las seis víctimas perdieron la vida en cinco paradas, en una distancia de dos kilómetros, en el tramo que va de la plaza Aragón a La Romareda.

Desde el equipo de Gobierno del Ayuntamiento se limitan a indicar que «se están estudiando posibles medidas para reforzar la seguridad en diferentes tramos del tranvía».

MÓNICA FUENTES