



MOCIÓN QUE PRESENTA EL GRUPO MUNICIPAL VOX PARA SU DEBATE Y VOTACIÓN EN EL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA DE 26 DE JUNIO DE 2025

Desde su puesta en marcha en 2011, el tranvía de Zaragoza ha estado implicado en un alarmante número de accidentes, acumulando un total de seis víctimas mortales, además de decenas de heridos.

El trágico historial comenzó en 2014, cuando una mujer de 56 años falleció en la parada de La Romareda tras cruzar las vías en rojo y quedó atrapada entre el segundo vagón y la plataforma de la parada. En 2017, un hombre de 85 años perdió la vida atropellado en la Plaza de Aragón, mientras que, ese mismo año, una mujer de 83 años murió en Valdespartera tras un choque entre una ambulancia y el tranvía. La tragedia continuó en 2018, cuando un joven de 24 años fue arrollado por el tranvía en la Plaza de San Francisco, una de las zonas más conflictivas del trazado. Ese mismo año un hombre de 64 años fue arrollado por un convoy del tranvía cuando cruzaba en rojo por el paso de peatones en la avenida de Isabel la Católica. En 2024, una menor de 12 años fue atropellada mortalmente en La Romareda, repitiéndose un patrón de incidentes graves en esta misma ubicación y por atrapamiento entre los convoyes y la plataforma elevada de la parada del tranvía.

Más recientemente, el mes pasado, un hombre de 58 años sufrió heridas muy graves tras otro atrapamiento entre los convoyes y la plataforma de la parada ubicada en la Plaza de San Francisco que cerca estuvieron de causarle también la muerte de no haber sido por la rápida intervención de los ciudadanos y los servicios de emergencia que acudieron en su ayuda.

Uno de los problemas más evidentes del diseño del trazado es la proximidad de los cruces de peatones a las plataformas elevadas de las paradas, lo que agrava las consecuencias en caso de golpe o arrollamiento al peatón. En estos escenarios, las víctimas quedan atrapadas entre el convoy y la plataforma, lo que incrementa tanto la gravedad de las lesiones como el riesgo de muerte. Estos problemas de diseño ya fueron objeto de críticas desde la planificación inicial del tranvía, con diferentes expertos y ciudadanos alertando sobre los peligros inherentes a una infraestructura en superficie, especialmente en zonas densamente transitadas como la Plaza de San Francisco o La Romareda, próximas a centros educativos, universitarios, sanitarios y deportivos. Estas advertencias fueron desestimadas, priorizando decisiones económicas y políticas sobre la seguridad, al optar por un sistema en superficie en lugar de soterrarlo, como se ha hecho en otras ciudades como Granada.

Otro aspecto de diseño especialmente conflictivo es la interacción del carril bici con las vías del tranvía en la Plaza de San Francisco, donde se cruzan hasta en cuatro ocasiones sin ningún tipo de barrera física. Esta disposición incrementa el riesgo de colisiones y genera un entorno caótico para peatones, ciclistas y otros usuarios. A esto se le suma el uso del trazado del tranvía por ambulancias o vehículos de emergencia que circulan a elevada velocidad y que ya han causado accidentes en ese mismo punto. La coexistencia de diferentes modos de transporte en un espacio tan reducido, de baja visibilidad, con alta densidad de usuarios y sin una segregación adecuada ha derivado en numerosos accidentes, algunos de ellos con consecuencias fatales.

La línea 1 del tranvía de Zaragoza, por tanto, se ha convertido en tan solo 14 años no solo en un lastre económico y un "despilfarro" como la calificó el Tribunal de Cuentas en su informe del 2017, sino también en la línea más peligrosa de España, registrando una mortalidad que supera con creces la de otras ciudades españolas y europeas que en su día ya optaron por soluciones más seguras como el soterramiento, opción que en Zaragoza hubo mucho interés en evitar aludiendo a cuestiones técnicas que en otras ciudades no ha sido obstáculo. El interés por expulsar al vehículo particular del centro de la ciudad así como el cortoplacismo y las prisas de los políticos de la época para cortar la cinta inaugural del tranvía en superficie, privó a Zaragoza de haber tenido su primera línea de metro o, al menos, de metro ligero con el soterramiento de los tramos más conflictivos de la línea 1. Este nivel de siniestralidad ha venido a dar la razón a todos aquellos que clamaban contra el diseño propuesto durante los años de planificación de la línea tranviaria en los que el empeñamiento de optar por una línea 100 % en superficie ha dado lugar a unas tasas de accidentalidad y mortalidad absolutamente inasumibles.

Este documento no contiene datos personales ni otras limitaciones al acceso



Nuestro grupo municipal ha presentado numerosas iniciativas solicitando la investigación técnica de las causas de estos accidentes y que, una vez identificadas, se apliquen medidas correctoras. La última fue en el Pleno Ordinario de enero de este año en la que se proponían medidas paliativas mientras se desarrollaban esas investigaciones como: revisar los turnos de trabajo de los conductores para garantizar un descanso efectivo, aumento de la señalización lumínica y acústica, revisar la eficacia del sistema antiarrollamiento en zonas de césped, repintar líneas amarillas en los andenes, el vallado de zonas conflictivas, etc. Dicha moción fue rechazada con los votos en contra de PSOE y ZeC y la abstención del PP.

Esta evidente falta de interés, el lamentable historial de siniestros y el diseño manifiestamente inseguro del trazado así como la insuficiente respuesta por parte de los responsable de actuar para evitar futuros accidentes exigen una intervención inmediata por parte de las autoridades municipales.

Por todo ello, se presenta la siguiente:

MOCIÓN

1.- El Pleno del Ayuntamiento de Zaragoza insta al Gobierno de la ciudad a eliminar el tramo del carril bici que cruza las vías del tranvía en la Plaza de San Francisco, así como la implementación de barreras físicas y una reorganización integral y reubicación de los cruces de peatones próximos a las paradas para alejarlos de las plataformas elevadas y evitar atrapamientos que ya han causado varios muertos y heridos de gravedad.

Zaragoza, a 3 de junio de 2025

PORTAVOZ DEL GRUPO MUNICIPAL VOX

Fdo.: Julio Calvo Iglesias