



Asociación de Vecinos ACTUR - REY FERNANDO
C/. Ildfonso Manuel Gil, 6 - bajo. 50018 - Zaragoza
Tlf.: 976 73 61 41 Correo: avvarf@gmail.com www.avvarf.es

Zaragoza, 3 de noviembre de 2009

Estimados señores,

Hemos recibido su escrito en el que nos presentan la *"plataforma por la modificación del tranvía"* y en la que amablemente se ofrecen *"para ayudar o responder en cualquier asunto que les interese en relación con el proyecto del tranvía y para pedirles su colaboración a la hora de dar voz a la opinión de los ciudadanos de a pie de Zaragoza"*.

En un país democrático, España lo es y Zaragoza también, las voluntades de los ciudadanos se manifiestan en las urnas. En las últimas elecciones municipales cada partido dejó muy claro cuáles eran sus propuestas para el transporte público de la ciudad y los ciudadanos votamos a los *portavoces de la sociedad civil* que queríamos, entre otras cosas por sus proyectos de ciudad.

Es curioso que una plataforma que se dice en contra del proyecto actual, se autodenomine *"Zaragoza sin tranvía"* y que hablen del proyecto como algo tramado a espaldas de los vecinos de Zaragoza. Parece ser que han descubierto de pronto algo que era conocido por el resto de zaragozanos.

Pues bien, desde nuestra asociación, al igual que otras muchas en la ciudad, siempre hemos apostado por el tranvía como un medio de transporte moderno, sostenible, ecológico, eficaz, más barato y rápido de construir que la opción subterránea,... (Todas estas explicaciones ya las dábamos en un manifiesto firmado por todas las asociaciones de vecinos y entidades del Distrito Actur Rey Fernando en el mes de febrero del año 2007).

Se quejan de la falta de información y participación de la sociedad civil en la elaboración del proyecto. Indicarles que desde un principio la información ha sido total, como se pone de manifiesto en el periodo de información pública del **"ANTEPROYECTO DE LINEA DE TRANVIA - METRO LIGERO NORTE - SUR EN ZARAGOZA"**, al que nuestra asociación presento una serie de alegaciones (recogidas en 8 páginas y algunas de ellas aceptadas) el 7 de febrero de 2007.

Posteriormente estuvo en exposición pública la **"MEMORIA TECNICA PARA EL ESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE URBANO DE VIAJEROS MEDIANTE TRANVIA A TRAVES DE SOCIEDAD CUYO CAPITAL PERTENECE PARCIALMENTE AL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA"**, documento al que volvimos a presentar alegaciones (7 páginas) ahora ya en el mes de septiembre de 2008

Analizando la presentación y el manifiesto que nos adjuntan, hemos encontrado una serie (a nuestro juicio) de incorrecciones que no podemos pasar por alto:

- Dicen que *"el precio de la obra la tendremos que pagar los zaragozanos, como contribuyentes o como usuarios"*.

Por supuesto, como todas las obras publicas que se realizan. ¿Se acuerdan del precio de la remodelación del Paseo de la Independencia y los maceteros, del campo de futbol y hasta de la Expo?

Hacen una comparación del precio del tranvía con el de los autobuses que se podrían comprar con ese dinero y tienen razón, salvo que una propuesta y otra no son incompatibles. Se instalara el tranvía y se tendrá que comprar autobuses.

- Dicen que ***"el tranvía beneficia la movilidad de algunos: de los que están cerca de la parada y de los que hacen justo el recorrido del tranvía"***

Lógico, como todo medio de transporte público, lo utiliza el que le viene bien, por proximidad, por rapidez, por economía, por accesibilidad, por su recorrido,... y en todo caso para eso existen los trasbordos (como en el tren, metro o autobuses) siendo la implantación del billete-hora otra de las batallas en las que se involucró la asociación.

Se les olvida decir que la distancia entre paradas será similar a la de los autobuses actuales, quizás un poco más larga, pero la mitad de la que sería necesario en caso de decantarse por el metro.

Además el tranvía es mucho más accesible para personas mayores, discapacitados y usuarios en general, sin necesidad de tener que utilizar escaleras o ascensores (con la correspondiente pérdida de tiempo).

- Dicen que ***"se eliminan carriles y líneas de autobuses"***.

Lógicamente, por donde discurra el trazado del tranvía se debería de suprimir las líneas de autobuses que realicen el mismo trayecto, sustituyéndolas por una red mayada que enlace tranvía con autobuses, cercanías y cualquier otro medio de transporte colectivo que en su día se implantase, con un ámbito de servicio que cubriese no solo la ciudad, sino toda su área de influencia.

Pero eso es algo que correspondería realizar según se valla implantando el tranvía, y en ello pondremos el máximo interés a la hora de reivindicarlo.

Sobre la eliminación de carriles, no creemos que llegue a ser muy traumático, teniendo en cuenta que uno de los objetivos de la instalación del tranvía es reducir el tráfico de vehículos particulares, sobre todo por las calles del centro.

Lógicamente, un sistema de transporte como el tranvía, para que sea efectivo, tiene que tener preferencia semafórica en la mayoría, ¿o en todos?, de los cruces de su recorrido, pero para eso están los semáforos y los avanzados sistemas computarizados que los regulan,... como hasta ahora.

- Sobre que ***"perjudica la movilidad de la mayoría"***.

Suponemos que entienden que todo el mundo se desplaza en el eje este-oeste y que el eje norte-sur, el del tranvía, es un eje inexpugnable.

Analizando su diapositiva (la 10) parece que la línea del tranvía es el muro de Berlín, que no se puede pasar de una parte de la ciudad a otra, cuando en realidad la circulación seguirá siendo tan permeable como en la actualidad (salvo en las zonas que se peatonalicen) con una regulación semafórica que puede, o no, cambiar la frecuencia actual y con los posibles y previsibles cambios de sentido de circulación de algunas calles, pero no por ello podemos presuponer que se van a formar más atascos que los normales en una ciudad con la envergadura de Zaragoza,... en todo caso si eso se produjera, seríamos los primeros en demandar soluciones.

- ***"El impacto de las obras"***.

Sin duda uno de los peores "capítulos" de este proyecto, pero aunque se prolongue más en el tiempo, sus afecciones son las lógicas en cualquier obra, pública o privada, que se realice en el interior de la ciudad consolidada.

Hay que buscar y proponer soluciones, y en ello suponemos que están los responsables políticos y técnicos. Las entidades ciudadanas y demás tejido social estamos para advertir a los que gobiernan por si no lo ven, además de reivindicar y trabajar para las citadas soluciones

Quizás al inicio de la obra se han producido, y se siguen produciendo, algunos despropósitos y en su resolución están implicados mucha gente. Pero la solución no pasa, no en estos momentos, por volverlo todo para atrás, deshacer todo lo hecho y empezar de nuevo.

Esa etapa ya pasó, ahora hay que buscar soluciones para minimizar al máximo las afecciones con lo que se está haciendo y con lo que queda por hacer.

- ***"Las prisas injustificadas"***.

Coincidimos en que posiblemente se ha fallado a la hora de realizar, o no hacerlo, el estudio de reorganización del transporte público y el del privado, de dar información sobre el impacto de las obras y de dar una sensación de improvisación al comenzarlas.

Pero nadie puede aducir lo de las prisas injustificadas, los plazos estaban marcados, publicados y debatidos en medios de comunicación, charlas y tertulias.

La necesidad de empezar las obras estaban más que justificadas por la necesidad, una vez cumplidos todos los plazos legales, de acabarlas cuanto antes y poder dar el servicio que se demanda por una gran cantidad de vecinos de Zaragoza.

- ***"Las alternativas"***.

Por supuestos que hay otras alternativas, podemos coincidir con algunas de las que se presentan en la diapositiva 18, pero es que el proyecto de la línea de tranvía norte-sur no es excluyente de otras propuestas, de hecho en las pasadas elecciones municipales se presentamos muchas y algunas no se han descartado.

Con lo que coincidimos es con la valoración que hacen en la comparativa (que no indican en que se basan).

Está claro que algunas de las propuestas que se manejan (soterramiento) encarecen mucho el coste de cualquier proyecto, además de prolongarlo mucho en el tiempo y eso sin entrar en tecnicismo de las características del terreno, de la ciudad y las posibles prolongaciones, de los posibles descubrimientos arqueológicos que paralizarían, retrasarían o anularían el proyecto (¿nos acordamos del aparcamiento del Paseo Independencia?).

Con la disminución de paradas, por lo tanto el aumento de distancia entre ellas, el inconveniente de las escaleras (en Zaragoza sería necesaria mucha profundidad) o la necesaria instalación de ascensores en todas las paradas, para favorecer la accesibilidad y en todo caso con muchos inconvenientes para sillas de ruedas, carritos de niños, movilidad reducida, acceso con bicicletas,... creemos que son más inconvenientes que ventajas.

Posiblemente otras alternativas sean más económicas, pero es el momento del tranvía, basta con viajar por otras ciudades de España y de Europa, algunas de ellas con una infraestructura muy antigua, que no tiene nada que ver con lo proyectado en nuestra ciudad.

En España ciudades como Sevilla lo han implantado recientemente y personalmente hemos comprobado su integración en el entorno ciudadano (es curioso estar haciendo una foto y sacar en el encuadre un tranvía de última generación, silencioso, que circula por el lateral de la propia catedral) y la aceptabilidad de los sevillanos.

- *"que habría que hacer"*.

Por supuesto, no paralizar ni dar marcha atrás a las obras, a las que presuponen estamos en contra la mayoría.

Solicitan un "debate social abierto y serio con los ciudadanos y los representantes de la sociedad civil (colegios profesionales, asociaciones,...)". Pues bien ese debate ya se hizo hace años y ya presentamos nuestras alegaciones (sistema establecido para que cada ciudadano aporta sus ideas, propuestas y opiniones sobre las obras publicas) asistimos a charlas, debates, expusimos nuestras opiniones y muchas de ellas han sido aceptadas y, con ello, creemos que mejorado el proyecto inicial.

El "modelo de movilidad global de conceso y el referéndum" ya se hizo en las últimas elecciones municipales y precisamente la mayoría de los ciudadanos votaron a los partidos que llevaban en su programa el proyecto del tranvía como sistema sostenible de movilidad para la ciudad de Zaragoza y el consenso posterior hizo que otros partidos que no lo proponían lo aceptaran como decisión mayoritaria.

Independientemente de todo lo expuesto anteriormente, estamos abiertos, totalmente, a debatir sobre este tema o cualquier otro que sea de interés para los vecinos de nuestra ciudad y en especial de nuestro barrio, invitándoles a visitarnos en nuestra sede cuando lo crean conveniente.

Saludos

José Emilio Rodríguez

Vocal Urbanismo y Medio Ambiente