

VIALIBRE

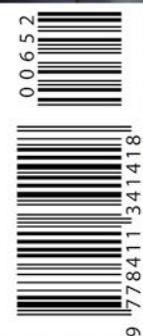
www.vialibre.org
números 651-652 + 9 euros
mayo-junio 2020 • año LVII

la revista del ferrocarril desde 1964

El ferrocarril ante la crisis sanitaria

- Renovación de la línea Bobadilla-Algeciras
- Museo de Madrid-Delicias, proyectado hacia el futuro

Especial
Formación Ferroviaria





El ferrocarril ante la crisis sanitaria

La crisis sanitaria provocada por la pandemia del coronavirus ha afectado desde el punto de vista sanitario, social y económico a todo el mundo, sin exclusión de sectores o segmentos de actividad. En el ferrocarril, que une a su condición de estratégico social y económicamente, la de ser el del modo de transporte masivo por excelencia, la pandemia y las medidas tomadas para atajarla, han puesto a prueba, como ninguna otra circunstancia, a administraciones, reguladores, gestores de infraestructura, operadores e industria.

Ya antes de la declaración del estado de alarma, el 14 de marzo, según detalló el ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, en su comparecencia ante la Comisión correspondiente

del Congreso el 27 de abril, se pusieron en marcha las primeras medidas, basadas en directrices del Ministerio de Sanidad.

Así, se adaptaron y revisaron los protocolos de actuación existentes en relación con el transporte de viajeros, y a principios de marzo se implantó un procedimiento específico de actuación frente a posibles casos en el ámbito ferroviario. Ya el 12 de marzo, Renfe abrió la posibilidad de devolución o el cambio de billetes sin sobrecoste.

El estado de alarma, de quince días de duración inicial, en el ámbito del transporte supuso la herramienta para hacer frente a la crisis sanitaria, reduciendo la movilidad de los viajeros y garantizando el abastecimiento.

El Real Decreto reducía los servicios, establecía la obligación de realizar una limpieza diaria de los vehículos de transporte, la inclusión de mensajes en los sistemas de venta de billetes desaconsejando el viaje, y la necesidad de adoptar la máxima separación posible entre los pasajeros.

Además, daba a los operadores un plazo de cinco días para cumplir con la oferta establecida de forma homogénea entre los distintos servicios, y facultaba a las autoridades competentes delegadas para adoptar medidas adicionales de limitación en el transporte colectivo, necesarias para preservar la salud pública.

En el caso de los servicios ferroviarios some-



Renfe y Adif pusieron en marcha un dispositivo de seguridad para ordenar los flujos de viajeros en las estaciones más concurridas.

tidos a Obligación de Servicio Público, la oferta de media distancia y media distancia Avant se reducía a la mitad y la de servicios de Cercanías se mantenía. El mismo día 15 de marzo, Renfe comunicó el aplazamiento de manera indefinida del inicio de los nuevos servicios Avlo.

Para los servicios de titularidad autonómica o local se facultaba a las autoridades territoriales a fijar los porcentajes de reducción de los servicios y a establecer condiciones específicas para su prestación. También se solicitaba a las autoridades autonómicas y locales información sobre la evolución de los índices de movilidad del transporte de su titularidad.

Por último, los operadores críticos de servicios esenciales debían asegurar la prestación de los servicios esenciales, como los proveedores que permitieran asegurar el abastecimiento de la población y de los propios servicios esenciales.

■ Cercanías

En relación con las Cercanías, se diseñó un plan de actuaciones selectivas inmediatas para evitar acumulaciones de pasajeros con incremento de frecuencias en hora punta y reducción en hora valle, y refuerzo del control de flujo de pasajeros en andenes, coches, vestíbulos y exteriores de la estación si fuera necesario.



El plan de actuaciones unido al confinamiento, dio lugar a imágenes como esta en plena crisis de la pandemia.

Renfe y Adif, con la colaboración de la Unidad Militar de Emergencias, pusieron en marcha un dispositivo de seguridad para ordenar esos flujos de viajeros en las estaciones más concurridas, en especial en las de Atocha, Chamartín, Sol y Nuevos Ministerios, en el núcleo de Madrid.

La UME también colaboró en las labores de limpieza e higienización de las principales estaciones de la red y en desinfecciones especiales en zonas donde se detectaron casos de coronavirus.

En paralelo, se dispusieron medidas para el mantenimiento del tráfico ferroviario, fundamental

■ Recomendaciones de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria

La crisis sanitaria y la declaración del estado de alarma también tuvieron consecuencias en la actividad de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, AESF, que ya el 17 de marzo emitió una recomendación técnica temporal sobre medidas de protección frente al coronavirus en el ámbito ferroviario.

En ella se instaba a las entidades ferroviarias a elaborar protocolos específicos de actuación, que se extremarán en infraestructuras críticas y en servicios esenciales como el transporte de viajeros, para asegurar la movilidad imprescindible, y el transporte de mercancías, para garantizar el abastecimiento de la población.

Posteriormente se emitieron sendas recomendaciones técnicas temporales en relación con la formación a distancia en el ámbito ferroviario durante el estado de alarma, dada la necesaria reducción de la actividad de los centros de formación del personal ferroviario por las restricciones impuestas a la movilidad y a la actividad.

Otra recomendación técnica temporal de la Agencia se centró en la dotación en cabina durante el estado de alarma, por la que en líneas no equipadas con Asfa o en situación de anomalía, se pudieran admitir procedimientos alternativos a la disposición de una segunda persona habilitada en cabina que contempla el Reglamento del Sector Ferroviario. El objetivo era facilitar el mantenimiento de los tráficos considerados esenciales y la seguridad y reducción de riesgos de contagio en cabina.

Otra de las recomendaciones de la AESF dispuso medidas para la gestión del mantenimiento de los vehículos ferroviarios, y ofrecía alternativas para garantizar la continuidad del servicio en niveles aceptables de seguridad, durante el periodo de tiempo que dure el estado de alarma.

Por último, otra recomendación técnica temporal resolvía algunas dudas planteadas por los centros médicos sobre los reconocimientos psicofísicos a los que debería someterse el personal tras una baja médica prolongada, más de treinta días en el caso de maquinistas y de más de tres meses en el resto de categorías del personal ferroviario.

Esos casos, que normalmente requieren de la realización de un reconocimiento en condiciones "extraordinarias" no programadas, habían planteado dudas, dadas las limitaciones de la actividad de los centros médicos y el volumen de personal afectado por estas circunstancias durante la pandemia.

Además, se tomaron medidas para flexibilizar los plazos de certificados e inspecciones al transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril, como desechos médicos sólidos o clínicos, y gases.

para garantizar el abastecimiento, para mantener la vigencia de los títulos habilitantes del personal ferroviario.

Una semana después, el 24 de marzo, se dictaron nuevas normas de reducción de los servicios de transporte de viajeros. Del 70 por ciento para los no sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público, los de media distancia y media distancia Avant, y del 20 y el 50 por ciento en horas punta y valle, respectivamente, para los de Cercanías.

En los de competencia autonómica o local sometidos a contrato público u OSP, la decisión quedaba en manos de las autoridades autonómicas y locales, de acuerdo a la evolución de la situación.

También en aquellos días, a partir del día 23 de marzo, se suspendió el pago de alquileres en los locales comerciales de las estaciones de Adif y Adif Alta Velocidad y en inmuebles y terrenos no ubicados en estaciones, que hubieran tenido que cerrar como consecuencia de la crisis.

Asimismo, Renfe congeló el cobro del alquiler

de locomotoras a las operadoras de mercancías sin actividad durante este periodo de tiempo.

■ Actividades esenciales

El día 29 de marzo, un Real Decreto-Ley regulaba la reducción de la actividad a las actividades estrictamente esenciales, con el fin de reducir la movilidad. Como consecuencia, un día después se dictaron nuevas instrucciones sobre reducción de servicios de transporte de viajeros.

En el caso de los ferroviarios de ámbito urbano y periurbano sometidos a contrato público u obligaciones de servicio público o de titularidad pública, independientemente de la administración, se redujo la oferta a niveles similares a los de fin de semana y ajustados a las necesidades específicas de cada territorio.

La reducción de actividad preveía excepciones para los contratos de obra pública considerados de urgencia y para el mantenimiento de la actividad in-



La señalización y las medidas de control tienen como principal objetivo asegurar la distancia de seguridad y evitar las acumulaciones de pasajeros.

dispensable para la vigilancia de las obras, evitar la ruina de la obra en ejecución y velar por la guardia de la obra ya construida.

Durante la vigencia de la reducción de la actividad, en Semana Santa se puso en marcha una herramienta de análisis de la movilidad con tecnología big data y geolocalización anónima de los teléfonos móviles.

Esta metodología, ya utilizada en 2019 para cuantificar la movilidad a nivel nacional y planificar futuras actuaciones en materia de infraestructuras y movilidad, se aplicaba ahora para apoyar las labores de seguimiento de evolución de la enfermedad, evaluar la efectividad de las medidas de restricción y planificar y apoyar la toma de decisiones, con una muestra de datos de más de 13 millones de líneas móviles.

A partir del día 13 de abril de 2020, tras la finalización de la vigencia del Real Decreto-Ley, se aumentaron las frecuencias de Cercanías en horas punta y resto de modos de transporte, para asegurar el distanciamiento social ante un previsible aumento de desplazamientos.

Además, se tomaron medidas preventivas adicionales como la reserva de trenes y maquinistas en puntos estratégicos de la red, la movilización y sensibilización del personal y el refuerzo de la vigilancia en trenes y estaciones.

También comenzó el reparto de diez millones de mascarillas a usuarios del transporte público a través del sistema de protección civil y de las fuerzas y cuerpos de seguridad, en los principales nodos de transporte.

Asimismo, Adif y Renfe implantaron nuevas medidas para evitar aglomeraciones en las estaciones, centradas en la información al usuario y la colo-

cación de indicadores para mantener la distancia de seguridad en salas de embarque, control de equipajes y zonas de venta y atención al cliente.

Una semana después, el lunes 20 de abril, Renfe implantaba el billete personalizado en todos sus canales de venta y para todos los servicios comerciales y trenes con reserva de plaza para poder contactar a los viajeros en caso de necesidad por la alerta sanitaria o incidencia en la circulación.

También se aumentó a partir del 27 de abril la oferta de servicios en determinados núcleos de Cercanías para asegurar el distanciamiento.

En su comparecencia en aquella fecha, el ministro Ábalos cuantificó la reducción global de usuarios en el ferrocarril en el 98 por ciento y en el 90 por ciento en Cercanías, en un proceso progresivo de reducción de la movilidad.

■ La “nueva normalidad”

El día 28 de abril se presentó el plan de desescalada que implicaba un incremento de la movilidad en un proceso gradual sobre la base del incremento de la oferta, estudiando alternativas entre los distintos modos de transporte y el impulso de otros de transporte individual, la gestión de la demanda como el decalaje de los horarios de la jornada laboral y franjas horarias en teletrabajo, el control del acceso al sistema de transporte y la seguridad durante los trayectos.

Así, se implantaron nuevos itinerarios para el movimiento de los viajeros en las principales estaciones, especialmente para los servicios de Cercanías o el uso obligatorio de mascarillas en los distintos medios de transporte.



También se regularon las condiciones de ocupación de los vehículos para respetar la máxima distancia posible entre los ocupantes, se instó a los

gestores de nodos de transporte a ordenar los movimientos de usuarios y evitar aglomeraciones y a las autoridades competentes a establecer horarios

■ El Grupo de Expertos en Operaciones Ferroviarias

A finales del mes de abril, responsables de la operación de Metro de Bilbao, Euskotren, ETS, FGC, FGV, SFM, Metro de Málaga, Metro de Granada y Renfe Operadora, con el apoyo técnico de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, se reunieron en el marco del Grupo de Expertos en Operaciones Ferroviarias para analizar sus estrategias y planes en torno a la pandemia.

La reunión giró en torno a las experiencias y posibles medidas ante la necesidad de mantener a corto plazo las distancias entre personas, con servicios reducidos en los que se ajusta la plantilla disponible y a la vez conteniendo costes para la movilidad esencial y en el que preocupa especialmente el tratamiento en el interior de los trenes.

Y a medio plazo, con el objetivo de recuperación de la demanda perdida, y de la confianza de usuario con la interrogante de ¿qué hacer para mantener el atractivo y para garantizar la salubridad?

Las medidas, algunas ya en curso, van desde incrementar la limpieza y reforzarla con nuevos productos, indicadores en trenes y andenes, al rediseño del control de accesos, o al uso de mascarillas y otros medios de protección.

Pero deberán ir más allá para modificar las pautas de la movilidad de la población, requiriendo cambios en los horarios de entrada al trabajo y al comercio, entre otras. Aplanar las curvas de horas punta conlleva ineludiblemente la coordinación con la industria, el sector servicios o el comercio, entre otros segmentos de actividad.

El objetivo, a medio plazo, es, atendiendo a las directrices de la OMS y gubernamentales, recuperar la demanda anterior dando un servicio que el ciudadano perciba como seguro y salubre, para evitar el trasvase hacia el vehículo privado, situación que supondría el colapso de las ciudades.

Los operadores valoran las medidas legislativas que favorezcan la recuperación de la demanda en los modos ferroviarios. Esas medidas deben abordar cuestiones tan sensibles como la obligatoriedad de la mascarilla, el control de los flujos de los viajeros y las distancias o la medida excepcional y transitoria de dotar de autoridad a determinados agentes de las compañías ferroviarias.

Velar por la seguridad de los viajeros en el interior y el exterior de las instalaciones, exigirá colaboración y alianzas, incluso más allá que las que se deben establecer con las Fuerzas y los Cuerpos de Seguridad.

El retorno a la normalidad y la recuperación de la fuerte caída de la demanda, implicarán un cambio de pautas de movilidad que debe preverse en cooperación con departamentos de recursos humanos y directivos de empresas industriales, de servicios, comercios, entidades públicas y educativas para establecer horarios coordinados compatibles con las exigencias del transporte y todos los sectores de actividad.

comerciales que permitieran aplanar los picos de la demanda en hora punta.

Desde el 5 de mayo, una campaña en redes sociales se propuso concienciar a los usuarios del transporte público para recuperar la normalidad de forma segura con las recomendaciones y medidas obligatorias establecidos.

La recuperación de la normalidad, establecida por fases, supuso para la fase I que los servicios ferroviarios de Cercanías de competencia estatal aumentarían su oferta progresivamente hasta recuperar el 100 por cien.

En los trenes en los que todos los ocupantes deban ir sentados, el operador debe limitar la ocupación de manera que los pasajeros tengan un asiento vacío contiguo que los separe de cualquier otro pasajero, salvo que viajen juntas y convivan en el mismo domicilio, pudiendo resultar en este caso una ocupación superior. En todo caso, en los autobuses en los que puedan transportar viajeros de pie, se mantienen como referencia de ocupación los dos viajeros por metro cuadrado en estas zonas y el 50 por ciento de los asientos disponibles.

En cualquier caso, en el retorno a la normalidad, el transporte tendrá un papel clave y se verá sometido a un importante nivel de tensión asociado al

incremento de la movilidad, especialmente acusado en las grandes ciudades.

La respuesta vendrá de compaginar la demanda previsible con la máxima oferta que se pueda garantizar con seguridad en un sector en el que será complicado recuperar la normalidad previa. ■

Renfe, adaptada a la nueva movilidad

La declaración del estado de alarma por parte del Gobierno ha supuesto una reducción drástica de la movilidad en España y la adaptación de los protocolos de acceso y utilización de los servicios e infraestructuras de transporte a la situación de emergencia sanitaria.

La operadora ha adoptado un nuevo plan de transporte, ajustando la oferta a las condiciones dictadas por el Gobierno y asegurando la existencia de servicios en todas las relaciones.

Renfe aprobó un procedimiento específico de actuación frente a posibles casos de infección en el ámbito ferroviario, tanto en trenes como en instalaciones, que se ha ido actualizando progresivamente, para





proteger la salud de los trabajadores y de los viajeros.

La operadora ha continuado trabajando con nuevos protocolos y fórmulas flexibles que le permiten seguir prestando el servicio que la situación precisa en cada momento. Así, el 14 de mayo entraron en vigor nuevas medidas que regulan los nuevos procesos de embarque y de subida y bajada de los trenes, que serán obligatorias desde el día 1 de junio.

Desde el 1 de junio el acceso a la zona de embarque se podrá realizar hasta una hora antes de la salida del tren, adelantando el proceso de embarque (*check-in*), que se cerrará cinco minutos antes de la salida del tren. Durante el embarque, que se realizará de forma organizada, con acceso preferente para las personas mayores, familias, personas que viajen con niños o con carritos de bebé y personas de movilidad reducida, se asegurará la distancia social mediante rotulación o marcas en el suelo y emisión de mensajes recordatorios.

También se modificarán el proceso de desembarque o bajada del tren, que se realizará de forma progresiva al llegar a la estación de destino, iniciándose siempre la salida en las filas más cercanas a la puerta y continuando de forma ordenada.

Principales medidas

Renfe estableció la devolución del 100 por cien del importe pagado por los billetes suspendidos durante el estado de alarma, independientemente del tipo de tarifa que hayan abonado los viajeros.

Asimismo, aplazó la puesta en servicio de Avlo, el nuevo servicio de alta velocidad de bajo coste, prevista para el 6 de abril, y ha devuelto el importe de los billetes vendidos, y los billetes adquiridos a 5 euros durante la oferta promocional serán cambiados cuando comience en servicio.

En los trenes se han realizado tareas de limpieza y desinfección, al igual que en las instalaciones, con productos desinfectantes específicos y ficha de registro de cada limpieza y desinfección. Las taquillas en estaciones solo admiten el pago de billetes con tarjeta desde el día 27 de marzo.

Renfe y el Ministerio han habilitado tres trenes medicalizados, unidades Talgo 730, dispuestos trasladar pacientes de una comunidad a otra en caso necesario y la operadora ha ofrecido plazas gratuitas para trasladar a personal sanitario por motivos laborales, durante el estado de alarma.

Además, ha transportado en AVE desde Barcelona hasta Madrid piezas para un prototipo de respirador artificial y ha donado mantas y sábanas de Trenhotel al Hospital Gregorio Marañón de Madrid.

Con su campaña "Siempre hay luz al final del túnel", ha querido trasladar un mensaje de esperanza y apoyo emocional ante la crisis del coronavirus, mediante spots emitidos en medios de comunicación, y una página web que ofrece noticias positivas y contenidos multimedia de entretenimiento.

Para los trabajadores, las áreas de Viajeros, Mercancías y Mantenimiento están desarrollando un intenso trabajo para dotar de los elementos de pro-

tección necesarios tanto a los trabajadores de Renfe como de las contratadas.

También ha lanzado un servicio de apoyo psicológico siguiendo las recomendaciones realizadas por el Colegio Oficial de Psicólogos para ayudar a gestionar el posible malestar generado por la situación actual y prevenir la aparición de futuros problemas psicológicos.

Por último, Renfe Formación ofrece una recopilación de cursos online a través de distintas universidades, para la ampliación de conocimientos y habilidades en diferentes materias. Además, también se incluyen webinars, conferencias y microcontenidos de interés.

Medidas en las estaciones de Adif

Desde el inicio de la alerta por coronavirus, Adif ha intensificado las medidas de higiene en sus estaciones, de manera que se han incrementado las frecuencias de limpieza de superficies de contacto y de aseos con productos específicos para evitar infecciones.

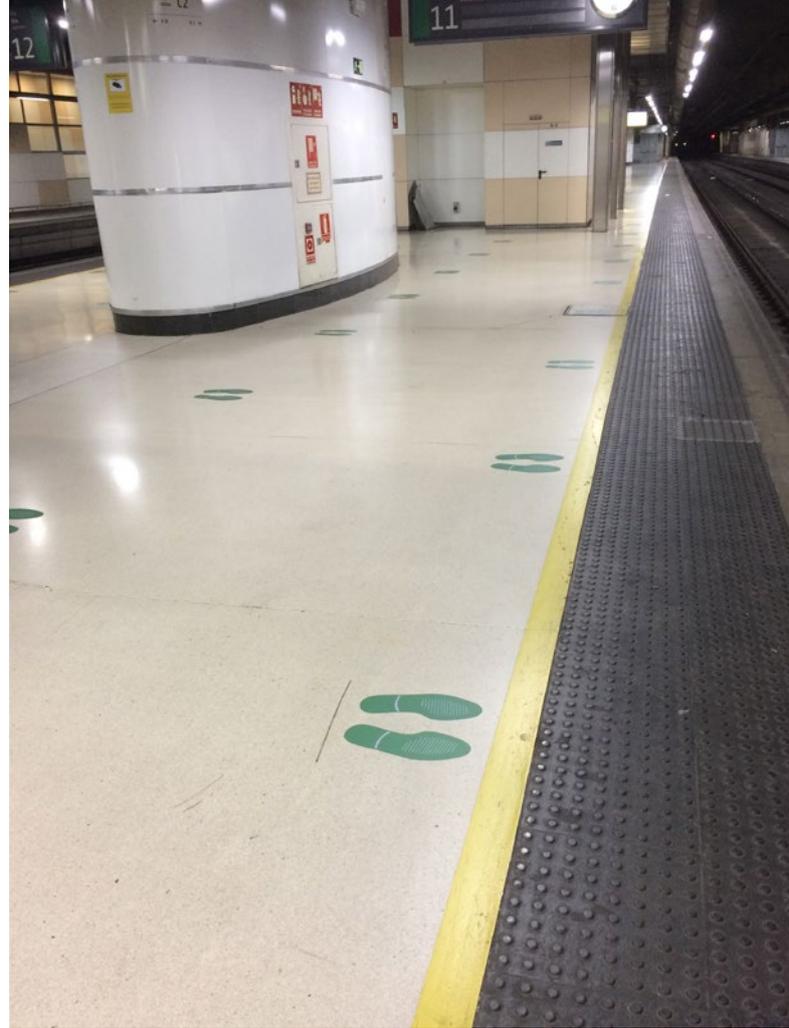
Además, con el apoyo y la ayuda directa de la Unidad Militar de Emergencias, se han llevado a cabo actuaciones complementarias de desinfección en todas las estaciones y otras instalaciones críticas del gestor de infraestructuras. Además, en todo momento se está manteniendo la colaboración con las operadoras, para facilitar desde las estaciones las labores necesarias de desinfección de los trenes.

Otras de las medidas preventivas han sido la reducción de la presencia de trabajadores a los estrictamente necesarios, el establecimiento de áreas de acceso restringido para limitar las zonas de exposición, y la suspensión de servicios presenciales como reclamaciones, consignas y objetos perdidos.

Adif ha incidido en la instalación de carteles informativos con recomendaciones sanitarias de higiene y otros que recuerdan la necesidad de distribuirse a lo largo del andén y en el interior de los trenes y de no compartir los ascensores con otros viajeros.

Se han instalado marcas en los andenes de algunas estaciones con tráfico de trenes de Cercanías, se han colocado pegatinas en las puertas de las principales estaciones de Adif recomendando estas distancias y se han reforzado los servicios de vigilancia y de mensajes por megafonía.

En las estaciones de Madrid Chamartín y Barcelona Sants se han establecido nuevos itinerarios para separar los flujos de entrada y salida de viajeros



a la estación. Además, se han instalado en el suelo flechas de color verde que marcan los encaminamientos, con el objetivo de garantizar el correcto seguimiento de los itinerarios.

Adif está estudiando extender la implantación de estos itinerarios señalizados para el tránsito y espera de viajeros a las principales estaciones con servicios de Cercanías donde el previsible aumento de viajeros en las próximas semanas suponga la necesidad de establecer la separación de los flujos de entrada y salida, como ya se ha hecho en las estaciones bilbaínas de Bilbao-Abando y San Mamés.

Metro de Madrid en el ojo del huracán

Madrid es el primer nodo de transporte de España y la comunidad con más elevado uso de la red de transporte público. Sus cifras absolutas de incidencia de la pandemia colocaron a Metro de Madrid en el ojo del huracán de la crisis sanitaria.

Desde el 8 de marzo, el suburbano madrileño aplicó medidas especiales de limpieza en las superficies con las que viajeros y trabajadores pudieran en-



trar en contacto, con desinfección diaria de trenes y estaciones, cabinas de conducción y otros recintos de trabajo de la red.

Al mismo tiempo, el Consorcio Regional de Transportes y Metro de Madrid comenzaron a difundir, por sus canales de comunicación, las recomendaciones para reducir el riesgo de contagio y cómo actuar ante la aparición de síntomas. Asimismo, se desaconsejaba el uso del transporte público a las personas de riesgo y sus cuidadores.

También se estableció la apertura automática de puertas en los trenes en los que era posible y la apertura permanente de al menos un acceso para entrar y otro para salida en las estaciones durante el servicio.

Con la declaración del estado de alarma, Metro de Madrid, priorizó el servicio en las líneas con estaciones cercanas a hospitales, todas menos la 8 y la 11, y se mantuvo especial atención para evitar aglomeraciones. Como otras operadoras, limitó el pago en efectivo y la atención presencial.

Además, la oferta de transporte se fue adaptando continuamente a las nuevas pautas de movilidad impuestas por la evolución de la crisis y el estado de alarma que en una semana redujeron la demanda de transporte público en el entorno del 90 por ciento, unos 5 millones de viajes menos en día laborable, y modificaron el esquema de horas punta. En esa línea se adelantó la hora de cierre de la red a las 12.00 h.

Tras el fin de las limitaciones a los trabajadores no esenciales y con la vuelta a la actividad de todos los sectores, se volvió a adaptar la oferta en Metro de Madrid, especialmente en hora punta.

Ya a principios de abril, se tomó la decisión de cerrar los 42 vestíbulos y 177 accesos menos utili-

zados de forma paulatina para proteger mejor a los empleados y optimizar recursos de mantenimiento, vigilancia y limpieza.

Asimismo, se impulsó el teletrabajo y la flexibilidad horaria y se inició la realización de test de detección del coronavirus entre los empleados, de manera voluntaria.

Metro de Madrid comenzó a mediados de abril a instalar indicadores de distancia en sus estaciones, empezando por las próximas a hospitales, y a implantar otras adaptaciones para adecuar la oferta a las nuevas medidas establecidas por el Ministerio para el transporte público.

Ya en proceso de “desescalada” Metro de Madrid marcó con una nueva señalización, asientos suelos y paredes de trenes y andenes, puertas de acceso, tornos de entrada y pasillos para evitar la sobrecapacidad.

Donaciones

Al margen de las actuaciones directas en el ámbito del transporte, la operadora madrileña donó al Samur Social de la capital, para el albergue de emergencia del Recinto Ferial de Ifema, prendas de los uniformes antiguos de los empleados, recientemente sustituidos, y a la Cruz Roja otros suministros para familias en riesgo de exclusión.

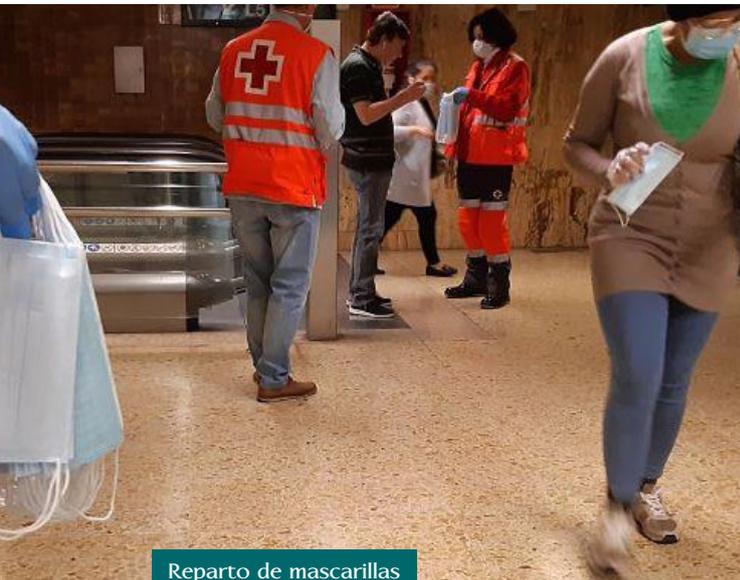
Los empleados de Metro han recaudado fondos, en dos campañas, para donar material a centros hospitalarios y fabricaron batas y mascarillas para centros sanitarios y de atención a personas dependientes.

La recaudación de más de 110.000 euros permitió, a mediados de mayo, que, con apoyo de personal y recursos del servicio de logística de Metro, y en colaboración con asociaciones y entidades vecinales, se repartieran 10.000 bolsas de alimentos entre familias vulnerables.

Metro de Barcelona

Transportes Metropolitanos de Barcelona, TMB, que gestiona el Metro de la capital catalana, puso en marcha un paquete de medidas en Barcelona y su área metropolitana, en línea con las exigencias del decreto de estado de alarma.

TMB cerró las oficinas presenciales de venta de billetes y tarjetas, y los puntos de atención al cliente en la red de Metro, organizando recursos para ofrecerla de forma telemática y telefónica. También suprimió el servicio de Autobús Turístico y de Teleférico.



Reparto de mascarillas en Metro de Barcelona.

TMB

Además, reforzó los servicios de higiene y limpieza en vehículos e instalaciones y recomendó evitar el uso del transporte colectivo a la población de riesgo y puso en el centro de su estrategia contra el virus sus canales de información y difusión.

Así, creó en su web corporativa una sección monográfica sobre el coronavirus para ofrecer información práctica y actualizada sobre la afectación de la red pública de transporte metropolitano. Y ya en mayo se instaló una señalización especial para ordenar los flujos de pasajeros en los enlaces del metro.

A partir de la última decena de abril, la Autoridad del transporte Metropolitano de Barcelona habilitó una plataforma de información y consejos para seguir la evolución de la demanda y la oferta de transporte desde el inicio del confinamiento bajo el lema "Viaja en transporte público solo si es indispensable".

Personal

Al margen de su actividad de transporte TMB comenzó a colaborar, junto con FGC, en un ensayo clínico, coordinado por la Fundación de Lucha contra el Sida y aprobado por la Agencia Española del Medicamento y la Organización Mundial de la Salud, para frenar la transmisión de la enfermedad mediante un fármaco, la hidroxiclороquina, capaz de evitar la infección en las personas que han estado en contacto estrecho o de riesgo con un caso positivo.

También TMB implementó pruebas diagnósticas voluntarias para su personal con síntomas o asintomáticos con contacto con posibles infectados y, posteriormente, test de anticuerpos para detectar

a quienes hubieran estado infectados y contasen con inmunidad.

TMB aplicó desde el inicio de la emergencia sanitaria un sistema de turnos, el confinamiento de sus empleados de riesgo y el aislamiento de los que hubieran tenido contacto con contagiados.

Metro Bilbao

Metro Bilbao adoptó desde el principio una serie de medidas para evitar la propagación del virus Covid-19 y garantizar la salud de usuarios y trabajadores.

En cuanto al servicio de trenes, el 16 de mayo se comenzó a ofrecer servicio, un 66 por ciento de su servicio habitual. Las frecuencias se han ido ajustando en función de las necesidades de movilidad en las diferentes etapas de la crisis sanitaria, garantizando una oferta que permitiera a los usuarios el acceso a sus puestos de trabajo y a los servicios básicos establecidos.

Desde la declaración del estado de alarma, el 14 de marzo, el servicio nocturno permanece suspendido. El actual servicio de metro mantiene las frecuencias esenciales y garantiza la movilidad cumpliendo con el criterio de ocupación de dos personas por metro cuadrado y la mitad de los asientos ocupados, con la obligatoriedad del uso de mascarilla desde el 4 de mayo.

Asimismo, se han monitorizado diariamente las cargas de los trenes en cada estación para determinar la asignación de las unidades de cinco coches u ofrecer los refuerzos necesarios para garantizar la distancia de seguridad establecida por las autoridades sanitarias.

Las Oficinas de Atención a Clientes, se cerra-



ron temporalmente el 17 de marzo, y se volvieron a abrir el 11 de mayo, incorporando mamparas de protección frontales y laterales en los puestos de atención y mamparas móviles con ruedas para su colocación entre los usuarios.

También se estableció una nueva normativa de atención por la que solo puede acceder una persona para cada gestión, provista de mascarilla. El 17 de marzo se cerró el servicio de gestión de objetos perdidos, que continúa suspendido.

Respecto a los títulos de transporte, el Consorcio de Transportes de Vizcaya amplió la vigencia, en tres meses adicionales, de todas las tarjetas Barik cuya fecha de caducidad se encuentre entre el 16 de marzo y el 30 de abril, ambas fechas incluidas.

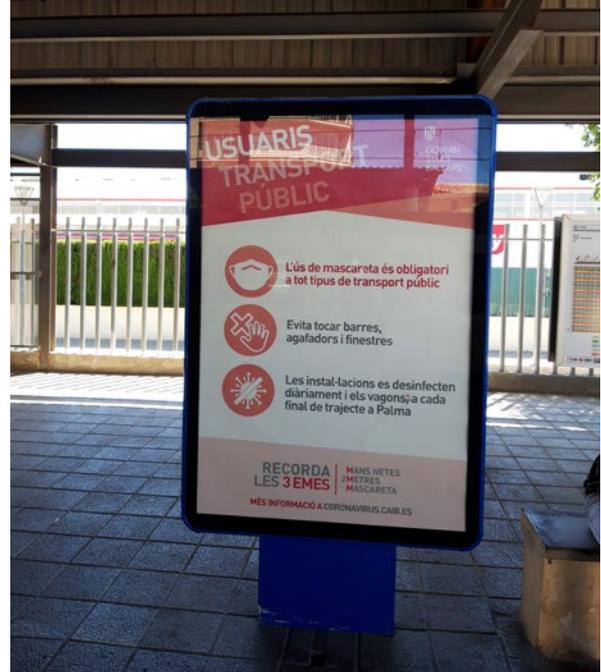
Desde el principio de la crisis, se están realizando labores de limpieza y desinfección a fondo en trenes y estaciones con productos desinfectantes. Además, desde el 11 de mayo, todas las estaciones de Metro Bilbao cuentan con dosificadores de gel hidroalcohólico a disposición los usuarios, ubicados en los interfonos de comunicación con el personal de la operadora y se están realizando controles de toma de temperatura a los usuarios, de manera voluntaria y aleatoria, en diversas estaciones de la red.

Las tareas de limpieza se extienden a las oficinas del personal y a todas las instalaciones de Metro Bilbao, en las que también se han implantado medidas para preservar la salud laboral de los trabajadores, como la supresión del pago con dinero en efectivo, y la dotación de mascarillas e hidrogeles alcohólicos, entre otras.

Serveis Ferroviaris de Mallorca

En cuanto a la explotación, la operadora mallorquina que gestiona la red de ferrocarriles de la isla y el Metro de Palma, mantuvo en un primer momento las frecuencias para garantizar la seguridad de los viajeros, a pesar de su previsible descenso. El día 19 de marzo entró en vigor una primera reducción de los servicios y el 30 se aplicó una reducción aún mayor, adelantando las últimas salidas del día hasta dos horas en algunos trayectos y habilitando un servicio de taxi para la recogida de algunos viajeros afectados en su lugar de trabajo como hospitales o farmacias, para evitar que ningún trabajador esencial se pudiera ver afectado por la reducción de frecuencias.

Desde el 14 de abril se recuperaron algunos servicios de última hora de la tarde, que habían quedado recortados, ofreciendo el 43 por ciento de los servicios ordinarios, y a partir del lunes 4 de mayo



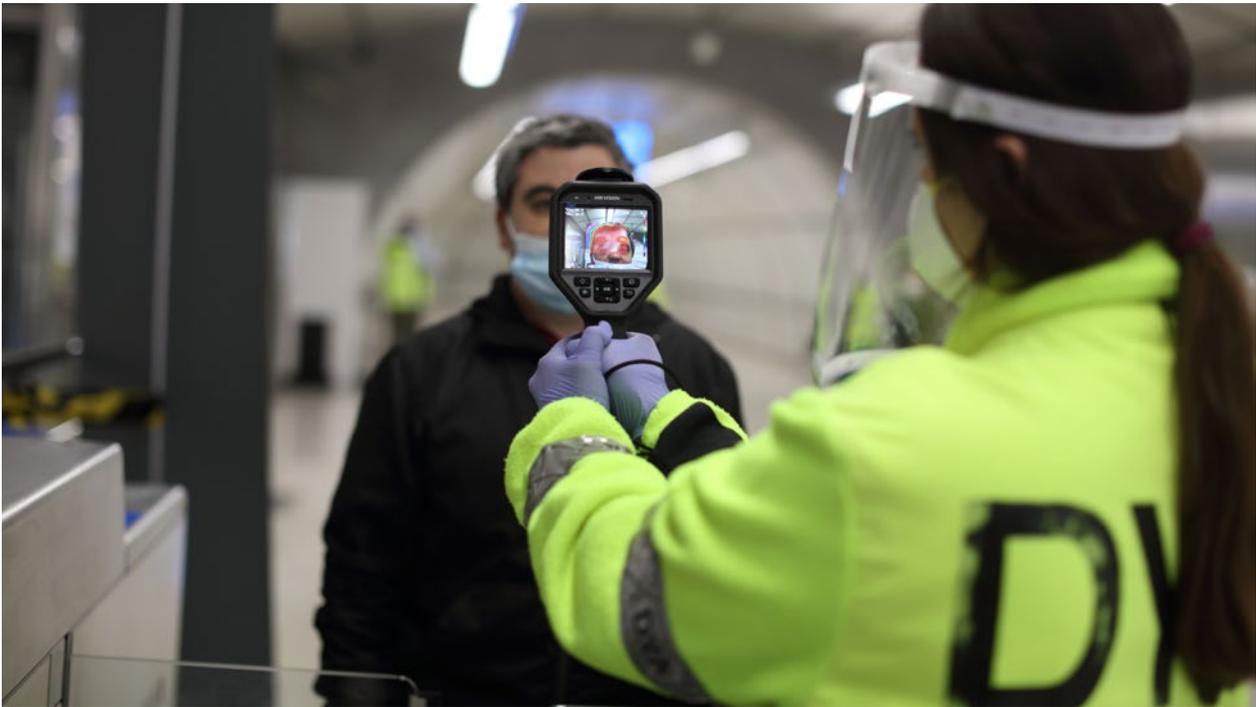
se comenzó a percibir un aumento en la demanda de viajeros. El día 11 de mayo, coincidiendo con la entrada de Mallorca en Fase I, el servicio funcionó ya con el 82 por ciento de las frecuencias ofrecidas en circunstancias normales, con ocupaciones máximas autorizadas del 50 por ciento.

SFM aplicó desde un primer momento protocolos muy estrictos de limpieza. Cada tren que llega a la Estación Intermodal se limpia por completo entre la bajada de los viajeros y la subida de los nuevos, con productos desinfectantes, por un equipo del personal de limpieza de SFM perfectamente protegidos con sus trajes EPI. Al final de cada jornada se hace una limpieza más a fondo aún de todo el material móvil.

Asimismo, la limpieza en todas las instalaciones es constante, tanto en las zonas de viajeros como de trabajadores, que disponen de mascarillas, guantes y geles desinfectantes para su protección. También se han instalado dispensadores de geles desinfectantes en todas las unidades del parque móvil de SFM, así como en zonas comunes de las instalaciones.

Desde el principio de la crisis se ha informado a los usuarios del mantenimiento de la distancia de seguridad, se ha dispuesto señalización en el interior de los trenes para indicar la norma de ocupación de los asientos y el espacio a ocupar en las zonas en las que se puede viajar de pie. También se han dotado de señalización las salidas de los tornos de las estaciones más concurridas para mantener la distancia de seguridad.

Asimismo, se ha instalado cartelería en diferentes formatos, tanto dentro de los trenes como en los distintos soportes publicitarios repartidos por las instalaciones, con mensajes informativos que recuerdan las normas de prevención y se están proyectando diferentes vídeos en el interior de los trenes de campañas de publicidad institucionales, tanto del Gobierno Balear como del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.



Euskotren

El operador de ferrocarriles y tranvías vasco también ha ido adoptando diferentes medidas de ajuste de servicios, en función de la movilidad permitida y la demanda estimada en las diferentes fases del estado de alarma.

En el proceso de adaptación, Euskotren recuperó el 11 de mayo el 100 por cien del servicio de ferrocarril en días laborables en Vizcaya y Guipúzcoa, en la línea 3 de metro en Bilbao y en el tranvía de Vitoria y en las lanzaderas al Hospital de Usansolo y Parque Tecnológico de Zamudio. En el servicio del Topo continúa cerrada la estación de Hendaya.

Los fines de semana se mantiene el servicio reducido en ferrocarril, lanzaderas y tranvía de Vitoria. En cuanto al tranvía de Bilbao, se ha mantenido el servicio reducido tanto en laborables como en sábados domingos y festivos.

Los trabajos de desinfección y limpieza de las unidades móviles y las infraestructuras ferroviarias están siendo una constante desde el inicio de la situación generada por el Covid 19, así como las medidas para el mantenimiento de la distancia de seguridad entre usuarios en estaciones, andenes y trenes.

Al comienzo de la Fase 1, se distribuyeron 500.000 mascarillas, obligatorias para los usuarios del transporte público desde el 4 de mayo, en todos los modos de transporte. Tras diferentes jornadas de pruebas, también el 11 de mayo comenzaron los

controles para la toma de temperatura con carácter aleatorio y disuasorio, que no se realizan en puntos fijos, sino que se llevan a cabo con equipos móviles en distintos accesos al transporte público.

La Cruz Roja en Álava y la DYA en Vizcaya y Guipúzcoa se encargan de realizar las mediciones de temperatura, que se llevarán a cabo en estaciones de ferrocarril (Metro Bilbao y Euskotren) así como en las estaciones intermodales de Vitoria, Bilbao y San Sebastián. En caso de superar los 37°C, el usuario será atendido por los equipos sanitarios.

Por último, se han instalado dispensadores de gel higienizante de manos en diferentes estaciones con acceso regulado donde existe un control de pasajeros mediante barrera. Los dispensadores se han situado en el interior de las estaciones, en vestíbulos o en los propios andenes.

Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana

Al igual que el resto de operadoras, FGV, que gestiona Metrovalencia y la red de tranvía, tren-tram y tren Benidorm-Denia en Alicante, ha ido adaptando su servicio a las sucesivas directrices dictadas por el Ministerio.

FGV ha realizado hasta el momento tres gran-



des reorganizaciones de servicios en sus explotaciones desde la declaración del estado de alarma. A ellas se suman dos reajustes puntuales en Metrovalencia, además de la suspensión desde el día 14 de marzo de los servicios especiales programados con motivo de las Fallas, que ya se habían iniciado el día 1 de ese mes.

El 11 de mayo se produjo la última gran reorganización del servicio, que supuso prácticamente la recuperación de la normalidad en las líneas de metro de Metrovalencia, para las que se estableció una reducción máxima de hasta el 2 por ciento del servicio ordinario. Esta disminución autorizada se eleva al 17 por ciento en las líneas tranviarias, que se nutren principalmente de estudiantes que, debido a las circunstancias excepcionales, no acuden a sus centros educativos. En el caso de Alicante, la reducción máxima permitida es del 16 por ciento.

Para facilitar el distanciamiento entre viajeros, de lunes a viernes en Metrovalencia se comenzó a poner en circulación el mayor número posible de unidades de cinco coches, veinte de las 62 que componen el parque, en los servicios de mayor demanda de viajeros.

Desde el principio de la crisis se intensificó la limpieza diaria de las estaciones y material móvil utilizando productos contrastados en la lucha contra el virus y la Unidad Militar de Emergencias con sede en Valencia, inició la desinfección de las instalaciones de Valencia y Alicante.

Desde finales de mayo, se ha colocado señalización en las principales estaciones de Metrovalencia y del tranvía alicantino, para regular y facilitar los flujos los viajeros y recordar las normas de distanciamiento interpersonal. Todas esas recomendaciones, incluida cómo se ha de colocar una mascarilla, se están difundiendo por redes sociales, cartelería, páginas webs, teleindicadores, megafonía y notas de prensa, para alcanzar el mayor número de personas.

La instalación de dispensadores de hidrogel alcohólico en estaciones y unidades móviles y el reparto de mascarillas por parte de las Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado y voluntariado de Protección Civil en las principales estaciones son otras de las medidas adoptadas para proteger a los usuarios.

A principios de abril se puso en marcha el denominado "Bono sanitario", por el que el personal sanitario y de atención social (al que posteriormente se sumó el farmacéutico) pueden desplazarse a sus centros de trabajo de forma gratuita mientras dure el estado de alarma.

En relación con sus trabajadores, un 22,12 por ciento de los 1.609 agentes de la plantilla de FGV está teletrabajando, fundamentalmente personal admi-

nistrativo y auxiliar de oficinas, personal técnico, jefaturas y gestores de gráficos.

En el caso del personal que tiene que acudir necesariamente a su puesto de trabajo, como maquinistas, y personal de talleres y puesto de mando o agentes de estación, se les han distribuido mascarillas, guantes desechables e hidrogeles alcohólicos.

FGC, confinamiento de emergencia en la línea Llobregat-Anoia

Desde el principio de la declaración del estado de alarma, concretamente el 13 de marzo, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, FGC, tuvo que afrontar el confinamiento de emergencia de los municipios de la Cuenca de Odena, limitando el servicio GC, en la línea Llobregat-Anoia, R6, hasta La Pobla de Claramunt. El servicio se reabrió ya el 7 de abril.

Como TMB, FGC se enfrentó a la crisis con modificaciones en los servicios, incremento de medidas de limpieza y desinfección en los coches y estaciones. Una caída inicial de la demanda del 81,5 por ciento determinó que el servicio en las líneas metropolitanas en hora punta fuera del 60 por ciento y el resto de la jornada del 40 por ciento.

Durante el fin de semana, en las líneas metropolitanas el servicio se redujo a un tercio del habitual. Además, se suspendió el servicio en la línea 12, Reina Elisenda.

Como medidas higiénicas, para evitar que los viajeros tocasen los botones de los coches, los maquinistas abrían y cerraban puertas, y las máquinas de venta de billetes y las botoneras de los ascensores, que se operaban a distancia de forma centralizada, se comenzaron a limpiar cada hora.

También se comenzaron a desinfectar diariamente barras, asideros, botoneras, tabletas, mamparas, enchufes y marcos de ventanas del interior de los trenes en todas las líneas, se cerró el Centro de Atención al Cliente y la Oficina de carnés de pensionista y la atención al usuario se empezó a ofrecer por vía telefónica.

La emergencia sanitaria supuso también la suspensión temporal del pago en el transporte público del 2 al 9 de abril. Y si bien era necesario validar el título de transporte, no se descontaba el viaje ni se tenía en cuenta su periodo de validez.

Antes, a finales de marzo, FGC elaboró y difun-



dió una campaña informativa para su personal, que extendió después a toda la ciudadanía, con las recomendaciones ofrecidas por el Colegio de Psicólogos para afrontar la situación de emergencia sanitaria.

Consejos como cuídate, protégete infórmate bien e informa bien a los demás, saca la parte positiva. Organízate, conecta, relájate y distráete, fueron las recomendaciones a los trabajadores de FGC en servicio.

A partir de mediados de mayo, para afrontar el progresivo aumento de demanda de transporte público en las sucesivas fases de desconfinamiento, adaptó la señalización de estaciones, marcas en vestíbulos y andenes, y trenes con criterio de ocupación del 50 por ciento de los asientos y de dos personas por metro cuadrado, para mantener la distancia de seguridad.

También comenzó a informar del uso obligatorio de mascarillas y se colocaron dispensadores de gel hidroalcohólico en las principales estaciones. Además, el operador está instalando en estaciones y coches señalización específica para recordar a los viajeros las medidas de autoprotección, mantener la distancia de seguridad con los demás viajeros, respetar la ocupación de los asientos y evitar horas punta y aglomeraciones.

Obras

La emergencia sanitaria tuvo también su consecuencia en la paralización de las obras en curso de FGC que, con las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de las medidas de seguridad y salud pública, se reanudaron a mediados de mayo.

Desde el 13 de marzo, la operadora ha impulsa-

do 138 expedientes de licitación y contratación para estimular la reactivación económica y ha atendido el cumplimiento de las obligaciones económicas con sus proveedores de forma puntual con el objetivo de asegurar la liquidez, especialmente, en las pequeñas y medianas empresas.

Metros de Sevilla, Málaga y Granada

Los metros andaluces han ofrecido servicio para garantizar los desplazamientos de los trabajadores de los servicios esenciales, de aquellas personas que se desplazan por motivos sanitarios o para cubrir necesidades básicas.

En primer lugar, el servicio de metro se adaptó en Andalucía a la demanda, que cayó de manera drástica en la primera semana de confinamiento. El número de usuarios de los metros de Sevilla, Málaga y Granada descendió hasta situarse entre el 5 y el 7 por ciento de la demanda habitual.

El 17 de marzo, en virtud de una orden de la Consejería de Salud de la Junta de Andalucía, se redujo la frecuencia de paso al 30 por ciento en hora punta y al 50 por ciento en hora valle, y el 21 de marzo se acortó el horario de servicio de metro hasta las 23.00 horas los viernes, sábados y vísperas de festivos.

Para que los empleados de los metros acudan a su trabajo en condiciones de seguridad laboral, se han garantizado los equipos de protección individual, guantes, mascarillas y geles desinfectantes en los puestos de trabajo.

También se han reforzado las labores de limpieza y desinfección diarias incluso desde antes de la declaración del estado de alarma, tanto en las

paradas y estaciones como en los trenes en horario comercial y durante las tareas de mantenimiento nocturno. En los tres metros andaluces se han ido implementando las principales normas de seguridad establecidas.

Los servicios de operaciones de las tres explotaciones se han esforzado para hacer llegar a los viajeros las nuevas normas de uso del transporte público que garantizan los desplazamientos en condiciones de seguridad y salud pública. A través de los paneles informativos, megafonía y los canales habituales de información se han reiterado las diferentes recomendaciones, como la necesidad de guardar la distancia social entre usuarios y de evitar al máximo el contacto con dispositivos y puntos de contacto manual, principalmente.

Desde el 4 de mayo se señalaron también las plazas de asientos, se limitó el aforo de los trenes y se estableció la obligatoriedad del uso de la mascarilla en el transporte público.

A partir del 11 de mayo, se recuperaron las frecuencias de paso previas al estado de alarma, manteniendo el cierre del servicio a las 23.00 horas todos los días de la semana. Para la recuperación del horario de madrugada, asociado al ocio nocturno, se irá evaluando el comportamiento de la demanda en función del avance de la desescalada.

Tranvía de Tenerife

Metrotenerife ofrece el servicio de tranvía de manera gratuita desde el 23 de marzo y mientras se mantenga el estado de alarma, si bien con la obligación de validar los billetes.

Entre las medidas adoptadas está la limpieza y desinfección diaria de todos los tranvías y paradas, con especial atención a las máquinas expendedoras y equipos de cada parada. Además, se cuenta con equipos de limpieza móviles permanentes en las líneas para atender labores de refuerzo de limpieza y desinfección.

La apertura de las puertas es automática a la llegada a las paradas y se mantuvo la ocupación máxima de un tercio de la capacidad de cada tranvía para permitir respetar las distancias de seguridad entre pasajeros hasta el 3 de mayo. A partir del 4 de mayo, se pasó a un máximo de ocupación del 50 por ciento, cien viajeros por unidad.

Las frecuencias de paso de los tranvías se mantuvieron al 50 por ciento y, a partir del 11 de mayo, se incrementaron al 86 por ciento y se suspendió el servicio nocturno de fin de semana. El acceso a los



#SALIMOS MÁS FUERTES

WWW.MSCBS.GOB.ES

**GRACIAS A LA
RESPONSABILIDAD Y
AL ESFUERZO DE TODOS,
HEMOS LLEGADO HASTA
AQUÍ. ESA ES NUESTRA
FUERZA.**





tranvías sólo se puede realizar por las puertas dobles centrales, las puertas simples de cabinas están bloqueadas y el espacio interior anexo a las cabinas está restringido para protección de los conductores.

También se han, cerrado temporalmente las oficinas de atención presencial y se ha reforzado la atención al público vía telefónica y en redes sociales, se han distribuido mascarillas a los pasajeros y se ha difundido la campaña informativa del Servicio Canario de Salud sobre medidas de prevención del Covid-19 en los soportes de Metrotenerife.

Metrotenerife ha puesto en marcha el teletrabajo para todos los empleados con disponibilidad para ello, la coordinación en los departamentos para alternar días de trabajo presencial, la suspensión temporal de los fichajes del personal en los terminales digitales, los permisos retribuidos que se devolverán antes del 31 diciembre o las reuniones por videoconferencia.

También se han distribuido en las oficinas y en las cabinas de los tranvías, gel hidroalcohólico, y toallitas desinfectantes de superficies para zonas de trabajo con puestos comunes. Asimismo, se han distribuido mascarillas y guantes a los trabajadores, se ha limitado el aforo en las zonas comunes de las instalaciones, en la cafetería y salas de reuniones, entre otras y se han adaptado las oficinas, con mamparas de protección en áreas como el Puesto de Control Central, oficinas comerciales o recepción, y ampliado las distancias de seguridad entre puestos de trabajo.

Metro Ligero Oeste

La primera medida adoptada por Metro Ligero Oeste fue la constitución de un comité de crisis compuesto por los directores de cada Departamento para tratar todos los temas relacionados con la crisis

sanitaria Covid-19 y sus implicaciones en la prestación del servicio y el desempeño de sus trabajadores. Este comité se reúne a diario y hace un seguimiento de los riesgos asociados a esta situación, aplicando las medidas “extraordinarias” pertinentes, tanto a nivel interno como externo.

Entre las medidas llevadas a cabo por la operadora madrileña se encuentran el refuerzo de todas las tareas de limpieza y desinfección de vehículos e instalaciones varias veces al día, la puesta en marcha del sistema de apertura automática de puertas, la limitación del uso de los asientos más próximos a la cabina de conducción y de la inspección de títulos de transporte, la instalación de vinilos con las recomendaciones oficiales para el uso del transporte público con instrucciones, entre otras, de distanciamiento social y el uso obligatorio de mascarillas.

Además, se ha hecho un seguimiento constante del comportamiento de la demanda y se ha mantenido un contacto estrecho con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, procurando dar una respuesta ágil a la evolución de la misma. Así, se ha podido planificar una oferta acorde a la realidad, capaz de proteger tanto a usuarios como a trabajadores y se ha adelantado el horario de cierre de la red a las 24 horas.

Unido a ello, se ha reducido el personal que trabaja en la red, la atención al cliente se ha pasado a prestar online, vía teléfono e interfono, se han retrasado las tareas no esenciales y se ha limitado el contacto de los trabajadores con usuarios y entre los propios trabajadores. En lo que se refiere a personal de oficina, se ha optado por el teletrabajo y por promover una mayor flexibilidad horaria para la con-





ciliación laboral y familiar. Por último, se han puesto a disposición de los empleados mascarillas, guantes, toallitas desinfectantes e hidrogeles.

En materia de comunicación, se han utilizado los canales habituales para reforzar la información sobre las particularidades de la prestación del servicio, recomendando principalmente la consulta de horarios de próximo vehículo en tiempo real a través de la web y la aplicación corporativas, para reducir el tiempo de espera y evitar aglomeraciones.

Además, se han creado tres líneas de comunicación en las redes sociales de MLO: una que ofrece información oficial de utilidad y relacionada con la prestación del servicio comercial durante esta fase, otra con información dirigida a la comunidad local con enfoque en la responsabilidad social y una tercera que recoge contenidos de esperanza y optimismo

Por último, en el ámbito de la Responsabilidad Social Empresarial, MLO ha mantenido contacto con sus principales grupos de interés, así como con sus proveedores, para ofrecer apoyo a través de donaciones de materiales y otro tipo de ayudas.

Tram de Barcelona

El operador de las redes Trambaix y Trambesós de Barcelona, comenzó sus reajustes por la crisis sanitaria el 17 de marzo, cuando redujo su servicio en día laborable en un 40 por ciento y en un 50 por ciento en fines de semana, manteniendo su horario de operación, de 5.00 a 24.00 horas, de lu-

nes a domingo. Quedaron sin servicio la T1 del Trambaix y, en el Trambesós, la T6 y la parada de La Mina.

A partir del 1 de abril, el servicio se redujo hasta el 50 por ciento en días laborables y se suspendió el pago de los títulos de transporte en los tranvías, ofreciendo servicio gratuito hasta el 9 de abril. El 14 de abril, Tram inició la recuperación de su servicio ofreciendo el 60 por ciento del servicio regular en día laborable.

A partir del martes 12 de mayo, Tram continuó con la recuperación de su servicio habitual aumentando las frecuencias de paso en las líneas T1, T2 y T3 en hora punta en día laborable. Desde esa fecha, la oferta diaria en el Trambaix es del 80 por ciento en día laborable. En la red Trambesós, sin embargo, las frecuencias de paso continúan siendo del 60 por ciento del servicio habitual.

Asimismo, Tram de Barcelona ha intensificado las medidas de limpieza e higiene y aplicado las correspondientes medidas de seguridad para los usuarios.

En el marco de su Plan de Responsabilidad Social, el Tram de Barcelona realizó en abril una donación de 52.000 euros a las entidades que trabajan con los diferentes colectivos más vulnerables frente a la pandemia, personas sin hogar, de la tercera edad, en riesgo de exclusión y migrantes.

Asimismo, ha firmado un convenio con la Fundación para la Investigación Biomédica del Hospital Clínic de Barcelona para dar impulso a la campaña de recaudación de fondos "Por un abrazo", para la investigación y la cura de la enfermedad, para la que ha colaborado, entre otras acciones, con el vinilado de un tranvía de la red Trambaix con la imagen de la campaña.



Tranvía de Parla

Días antes de decretarse el estado de alarma, y tras varias reuniones con los diferentes departamentos, en el Tranvía de Parla se definieron diversas medidas de prevención ante la pandemia del Covid-19, que se siguen aplicando hasta la fecha.

Así, desde el pasado día 10 de marzo se comenzaron a realizar desinfecciones diarias en todas las unidades del tranvía madrileño, conforme las medidas establecidas en materia de transportes de viajeros. También se implementó la apertura automática de todas las puertas del tren para evitar el contacto de los usuarios con el pulsador.

Por otra parte, también se desinfectan en cada turno y cambio de personal los puestos compartidos como por ejemplo el Puesto de Control Central (PCC). En este departamento en concreto, han creado un segundo PCC totalmente operativo, para independizar a los operadores, que se utilizaría de forma alternativa para evitar el contacto entre ellos.

De cara al personal de línea, se ha cambiado la operativa del trabajo habitual de inspectores y controladores, reduciendo el contacto directo con usuarios, y se les ha dotado de dispensadores individuales de base alcohólica, mascarillas y guantes para su total protección.

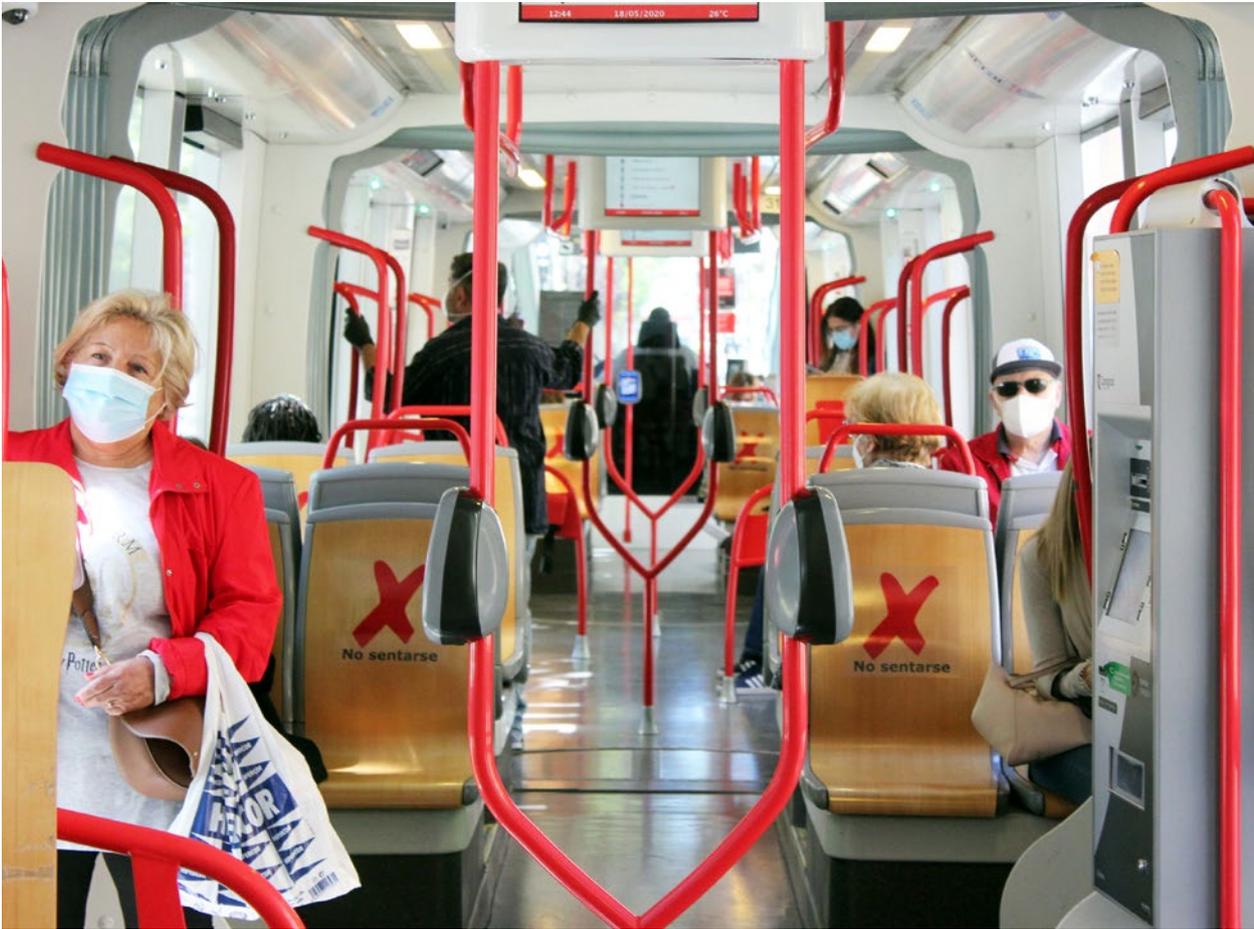
En el personal de estructura, todos los puestos se han podido adaptar a las tareas de teletrabajo, que se continuarán realizando, priorizando las reuniones telefónicas o por videoconferencias, y evitando en la medida de lo posible, reuniones presenciales. También se ha suspendido temporalmente la atención al público de forma presencial, manteniendo la atención telefónica y por correo electrónico.

La media del servicio prestado actualmente es de un 67 por ciento los días de diario y de un 75 por ciento los fines de semana, aproximadamente.

Tranvía de Zaragoza

Mantenimiento íntegro del servicio en términos de kilómetros y capacidad, con la incorporación de unidades dobles, limpieza máxima, colocación de dispensadores de gel hidroalcohólico y viajes sin coste para los sanitarios son las principales medidas adoptadas por el Tranvía de Zaragoza.

La línea ha funcionado como un medio de transporte fundamental, propiciando las actividades esenciales que se han ido marcando en este periodo de pandemia. Con frecuencias más am-



plias que las habituales, se han dispuesto de unidades dobles, con toda la infraestructura móvil y fija perfectamente preparada para ello, desde las 04.52 horas hasta las 24.00 horas, con pasos de 10 minutos en las horas punta.

La demanda del número de usuarios cayó en un primer momento en torno al 94 por ciento y, con el establecimiento de las nuevas fases del estado de alarma en Aragón, se sitúa en alrededor de un 85 por ciento. Antes de la pandemia, la línea I del tranvía zaragozano era la de más viajeros diarios en España, con una media en día laborable que superaba los 100.000.

La limpieza y desinfección, con la aplicación pionera de detergente desinfectante clorado, se realizaron desde el primer momento para propiciar las máximas garantías para los usuarios y los trabajadores de la empresa. Además, se incorporaron refuerzos de personal externo y en cada paso de la unidad por el terminal de línea, se realizan tareas de desinfecciones del puesto de conducción, así como una desinfección añadida de la zona de pasaje. También el IV Batallón de la Unidad Militar de Emergencias realizó labores de

limpieza en las marquesinas en los primeros días de emergencia.

Desde el 24 de marzo, el Ayuntamiento de Zaragoza dispuso la gratuidad de los viajes a todo el personal sanitario y auxiliares en hospitales y residencias de mayores, una medida de la que se podrían beneficiar entre 18.000 y 20.000 trabajadores, según estimaciones municipales, dado que dos de los principales hospitales de referencia de la ciudad se sitúan en la traza del tranvía.

Se realizó una activa campaña informativa incidiendo en el distanciamiento social, el marcaje de asientos en el interior de los coches, y el uso obligatorio de mascarillas. Además de la activación automática de las puertas del tranvía y el establecimiento del pago con tarjeta en máquinas para evitar el empleo de dinero, los revisores de la línea han realizado un especial esfuerzo para la normalización del transporte como un ámbito seguro y necesario.

Asimismo, con la colaboración del Ayuntamiento, se instalaron dispensadores de gel hidroalcohólico a disposición de los usuarios, con todos los elementos explicativos para su correcto uso.



Tranvía de Murcia

En Tranvía de Murcia, se han ido ajustando las frecuencias de paso de los tranvías de acuerdo con la demanda de usuarios. Desde el comienzo del estado de alarma, las frecuencias pasaron de 15 minutos inicialmente (lo que supuso una reducción del 35 por ciento del servicio habitual), a 20 minutos en una segunda fase y una última reducción, a 30 minutos de tiempo de paso.

Estas frecuencias comenzarán a ajustarse conforme se avance en las fases de desescalada fijadas por el Gobierno. Así, desde el 11 de mayo las frecuencias en días laborables pasaron a ser de 15

minutos hasta las 21.30 horas y de 30 minutos desde esa hora al cierre del servicio a las 23.00 horas; los sábados, domingos y festivos, las frecuencias son cada media hora

La ocupación estipulada de los tranvías durante el estado de alarma ha sido del 30 por ciento hasta el 4 de mayo, fecha en que se incrementó hasta el 50 por ciento, y se obligó al uso de mascarillas a todos los usuarios del transporte público en España. Además, los viajeros deben continuar manteniendo la distancia de seguridad y se mantendrá siempre vacía la fila posterior a la butaca ocupada por el conductor.

Como en el resto de operadoras, en el tranvía de Murcia se han puesto en marcha medidas de limpieza y desinfección exhaustivas, que en las unidades afectan a todas las zonas accesibles a los usuarios después de cada expedición y a las cabinas de conducción, entre cambio y cambio de conductor, a lo que se suma una limpieza y desinfección integral al final de la jornada.

Además, semanalmente, los vehículos se desinfectan mediante un procedimiento de nebulización con un producto de desinfección bactericida y viricida de amplio espectro. Asimismo, se ha activado la apertura automática de todas las puertas en los vehículos, para evitar contactos. Los refuerzos de limpieza y desinfección se extienden a todos los elementos de las paradas y a los talleres y oficinas.

A todos los trabajadores se les ha dotado de equipo consistente en una mascarilla tipo FFP2, una mascarilla de tela reutilizable y guantes. El uso de mascarillas y guantes para los conductores es obligatorio. Además, se ha puesto a disposición de los trabajadores gel hidroalcohólico y desde el 4 de mayo se instalaron dispensadores en el interior de las unidades para los usuarios.

Se ha establecido el teletrabajo para todos aquellos trabajadores que pueden realizarlo y, en los departamentos de operación y mantenimiento, la reducción del servicio ha permitido establecer grupos de trabajadores de forma que no coincidan. De esta forma, se previene la posibilidad de contagios y, en caso de que sucediera, poder trazar con total seguridad una línea de posibles contactos internos.

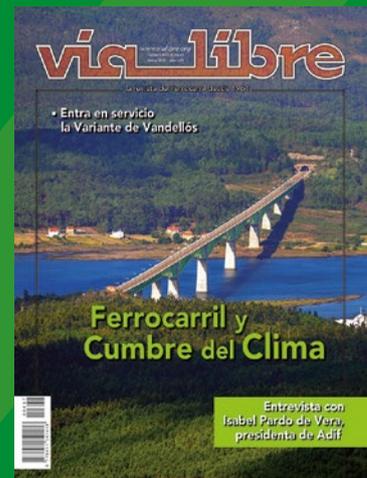
Por otra parte, se han colocado carteles informativos sobre la recomendación del uso de mascarilla, obligación de mantener la distancia social, forma de lavarse las manos con agua y jabón, tanto dentro de los trenes, como en las vitrinas de parada y en las instalaciones fijas. ■

INFORMACIÓN ELABORADA POR
BELÉN GUERRERO Y ÁNGEL RODRÍGUEZ

OFERTA + 11 números de la revista impresa + versión digital 40€/año



Disponibile también para móvil, ordenador y tablet



via libre

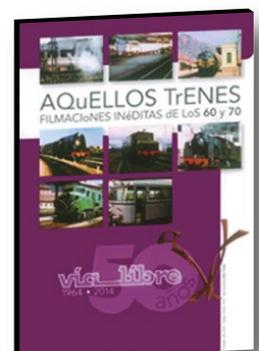
la revista del ferrocarril desde 1964



PROMOCIÓN

Obsequio "aQuELLOS TrENES"
DVD con vídeos ferroviarios de los años 60 y 70

Más de dos horas de vídeos ferroviarios de los años sesenta y setenta con los trenes de entonces, líneas desaparecidas, locomotoras, estaciones, ferroviarios, etc. en un recorrido que comienza en Madrid hacia el norte para terminar en Andalucía.



suscripciones@ffe.es
911 511 025
www.vialibre.org