

Informe PMUS 2030 CESS

Contenidos:

1. Introducción.....	2
✓ Integración de la ciudad con el área metropolitana.....	7
2. Resumen de las propuestas de actuación.....	10
✓ Movilidad peatonal y ciclista.....	10
✓ Transporte público.....	13
✓ Movilidad motorizada cero emisiones.....	20
✓ Viario y circulación.....	21
✓ Distribución urbana de mercancías.....	23
✓ Estacionamientos.....	25
✓ Mejora de las conexiones metropolitanas.....	27



Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	1/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==			

Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	1/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==			


1. Introducción.


El Consejo Económico y Social de Sevilla, en adelante CESS, es un órgano municipal de carácter consultivo que se encuentra constituido por agentes económicos y sociales del municipio de Sevilla: Sindicatos, Organizaciones Empresariales, Entidades Vecinales, Asociaciones de Consumidores y Usuarios, y expertos en determinadas materias, además de los grupos políticos con representación municipal.

Hemos recibido el encargo de realizar, en base a la pluralidad de nuestra composición y al interés de nuestro trabajo, aportaciones al conjunto de propuestas para el desarrollo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, impulsado por el Ayuntamiento. El objetivo es que estas aportaciones sirvan para lograr el desarrollo e implementación de proyectos específicos que den respuesta a las necesidades de la movilidad y que permitan afrontar los grandes retos que tiene la ciudad para los próximos años en materia de sostenibilidad y lucha contra el cambio climático. Partimos de que es innegable que la crisis provocada por el Covid-19 va a tener un importante impacto social y económico y que, junto a las medidas sanitarias, necesarias y prioritarias, se hace imprescindible articular otras desde la cooperación de las instituciones, públicas y privadas, y la ciudadanía, que ayuden a la ciudad en su conjunto a volver a la senda del crecimiento y el bienestar.

La base de estas aportaciones, parten de un documento como es el Borrador del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Sevilla. Un documento que desde el CESS ponemos en valor por su minuciosidad, su extensión y el alto valor como documento técnico que demuestra.


pág. 2


Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	2/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==			

Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	2/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==			

El reparto y el equilibrio entre los diferentes modos de movilidad urbana estaba profunda, radical e injustamente descompensado a favor del vehículo motorizado individual desde hace décadas. La tesis central es que el equilibrio de modos de movilidad, pero sobre todo del peatonal, no sólo es un ejercicio de justicia para con los peatones y ciclistas sino para toda la ciudadanía, y es la base, o centro de gravedad de la solución para toda la movilidad y seguridad vial urbana. La dicotomía entre hacer todo el recorrido andando o ir en coche, u otro medio motorizado, de origen a destino, debe desaparecer, de manera que todo lo que se pueda hacer andando, o en medios no contaminantes como modo único, principal o complementario de movilidad, así debe ser. Precisamente por esta razón tenemos la necesidad de contar con herramientas que faciliten esta transición hacia este nuevo modelo de movilidad y, por ello, la idoneidad de elaborar estos planes de movilidad sostenible, los cuales exponen a nuestro entender los procedimientos, los aspectos y criterios que deben incluirse en nuestra vida cotidiana, ocio y desplazamientos al trabajo con el fin de transformar el modo cotidiano de cómo se desplazan miles y miles de personas diariamente en Sevilla y hacia Sevilla.

Entendemos de la dificultad que esto puede conllevar, ya que estamos hablando de un Plan a 10 años vista, pero en la medida de lo posible es el instrumento que nos permitirá por un lado valorar si alcanzamos los objetivos propuestos, y por otro valorar que las medidas a implementar guarden el necesario equilibrio entre los diversos sectores e intereses. Tras la aprobación del PMUS por el Pleno del Ayuntamiento de Sevilla, creemos que es necesario establecer una calendarización de las medidas y proyectos a implementar lo antes posible, con los recursos económicos que conllevan tales medidas. Como muy bien plantea el resumen ejecutivo del PMUS, “este


Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmi1G8q7GtT7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	3/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmi1G8q7GtT7yqGpg==			


Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	3/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==			

asunto de la movilidad es susceptible de generar tantas ilusiones como inquietudes en una u otra parte de la ciudadanía”. La movilidad junto con los residuos sólidos urbanos y la limpieza pública, son algunos de los problemas más importantes de Sevilla, por tanto, estas medidas tienen que venir acompañadas de unas asignaciones presupuestarias que posibiliten la ejecución de este plan. Probablemente esto conlleve varios ejercicios presupuestarios, pero si conseguimos que cuente con el consenso de todos los partidos políticos, es un ejercicio de responsabilidad el llevarlo plenamente a su finalización. Valga en estos momentos de crisis y de tanta incertidumbre, quizás a título propositivo, la sugerencia para que sean implementadas aquellas acciones, que de forma coherente, y con el objetivo de la reducción de la contaminación, requieran una menor ejecución presupuestaria en la medida de lo posible, al estar los presupuestos tan enfocados en estos momentos a paliar la salida de la crisis económica originada por la Covid19, que hacen muy complicado la calendarización de las mismas.

Quizás para una mejor comprensión de todo el proceso y del mismo documento, valga la propuesta de incluir un capítulo 0 a modo de introducción, donde se haga un resumen ejecutivo, que explique, entre otras cuestiones los antecedentes, los objetivos de PMUS, los principales hitos administrativos, los próximos pasos a dar, las principales medidas, su priorización (su contribución al objetivo) y su cronograma.

Para facilitar la comprensión del documento, muy extenso en su desarrollo, debería proponerse un redactado claro con la definición de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) redactados en consonancia con las 3 dimensiones de la Sostenibilidad: Social, Medioambiental y Económica y ser

Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	4/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==			

Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	4/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==			

definidos de un modo más explícito. En este sentido podemos proponer la siguiente redacción definitiva:


Objetivo Social: Contribuir a consolidar la movilidad como un derecho social, aspirando a lograr “la ciudad en 20 minutos”, apostando por la peatonalización y las zonas de acceso restringido para mejorar el bienestar ciudadano.


Objetivo Medioambiental: Luchar contra el cambio climático, reduciendo las emisiones GEI en un 55% en el horizonte de año 2030, potenciando el transporte público, la movilidad activa, inteligente y descarbonizada, minimizando el “tráfico de paso” por la ciudad.

Objetivo Económico: Desarrollo e integración de la ciudad de Sevilla en un área metropolitana, como espacio de desarrollo económico del sur de Europa, que fomente la creación de empresas y empleo.

Estos objetivos podrían desglosarse en subobjetivos y medidas, debiendo establecerse una serie de indicadores que permitan conocer el grado de desarrollo de las medidas y del cumplimiento de los objetivos y del plan en su conjunto.

Desde el CESS pensamos que, pese a la ingente cantidad de medidas incluidas en el PMUS, el cumplimiento de los objetivos del plan no será posible sin la ejecución por parte de otras administraciones de importantes infraestructuras como el metro, la SE40, la conexión ferroviaria con el aeropuerto, la mejora del transporte de cercanías y por supuesto la consolidación del área metropolitana. Para ello, consideramos que el Ayuntamiento debe jugar un papel más activo y reivindicativo en ambos asuntos, para lo que ofrecemos la colaboración de las organizaciones

Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	5/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==			

Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	5/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==			


representadas en este grupo de trabajo y sus organizaciones territoriales asociadas.


En un momento tan convulso como en el que nos encontramos, y con la disponibilidad de acudir a los fondos europeos de resiliencia “New Generation”, entendemos que es prioritario aprovecharse de las oportunidades de financiación que ofrecen los fondos europeos relacionados con la sostenibilidad. En este sentido debería indicarse qué proyectos acudirán a este tipo de financiación concreta y cuales partirán de financiación autónoma.

En relación al apartado Gestión de la movilidad, se concreta la Oficina Técnica de Movilidad Sostenible, pero echamos en falta, tal y como se propuso en el documento de Consideraciones y Propuestas al “Plan de Movilidad Urbano Sostenible de Sevilla 2030” elaborado por el CESS, y que consideramos fundamental, un espacio donde dar cabida a la participación de entidades y colectivos de especial relevancia a la hora de planificar la movilidad urbana y participar por tanto en la toma de decisiones a la hora de abordar medidas e implantar las mismas, así como en su evaluación.

Entendemos que es acertada la modificación de la ordenanza de circulación, así como una ordenanza de movilidad sostenible puesto que hay aspectos como los Vehículos de Movilidad Personal donde es preciso establecer normas claras de uso y estacionamiento de los mismos (patinete, moto ...) y garantizar su cumplimiento.

Reiterar la disposición del CESS para seguir colaborando y trabajando en común con las distintas organizaciones e Instituciones para hacer que este PMUS llegue a buen puerto.

Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GTt7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	6/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GTt7yqGpg==			

Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	6/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==			

Nuestra ciudad y su ciudadanía se lo merecen.


✓ **Integración de la ciudad con el área metropolitana.**


En relación con los problemas del área metropolitana, ya manifestamos que era necesario que el plan sea abordado desde una perspectiva metropolitana, que a su vez impone de la generación de espacios estables de coordinación pública y social a este nivel, y donde el Ayuntamiento de Sevilla debía liderar las actuaciones sobre el área metropolitana por el impacto que supone la movilidad de dicha zona para la ciudad, señalándose como necesario aliviar el flujo de vehículos procedentes de la zona metropolitana del Aljarafe, zona de Alcalá de Guadaíra, el eje de la carretera de Utrera, así como de Carmona y demás vías de acceso a la ciudad.

Lo coherente con el diagnóstico que hace el propio PMUS sería un plan con un enfoque metropolitano, puesto que, de no ser así, no sería un instrumento útil para reducir significativamente el tráfico en la ciudad. Es fundamental trasvasar usuarios del vehículo privado al transporte público tanto en los accesos a la ciudad como dentro de ella. El uso del transporte público es la mejor alternativa a los problemas de colapsos de tráfico, calidad del aire y ocupación del espacio público por las zonas destinadas a aparcamientos dentro de la ciudad.

En este sentido, hay que apostar por la intermodalidad, resultando fundamental conectar los diferentes modos de transporte públicos con el fin de que las personas usuarias puedan combinar los mismos en diferentes lugares, sin necesidad de recurrir al vehículo privado.

pág. 7

Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmi1G8q7GtT7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	7/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmi1G8q7GtT7yqGpg==			

Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSoRw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	7/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSoRw==			


Tal y como hemos planteado en la elaboración del Plan Estratégico 2030, el Área Metropolitana es fundamental para la planificación y ejecución del Plan de Movilidad para la ciudad de Sevilla, y tanto el Plan Estratégico 2030 y el propio PMUS hacen referencia a la importancia del mismo, constatando de diversas maneras la importancia que tiene para la reducción de la contaminación en la ciudad, ya que casi la mitad procede de esta área.


No obstante, consideramos que este diagnóstico debe ir acompañado de propuestas e iniciativas tanto organizativas como de acción, para que todas las Administraciones Locales afectadas, Junta de Andalucía, Diputación Provincial y los actores económicos y sociales coordinen y planifiquen las actuaciones a desarrollar en la misma.

El Ayuntamiento de Sevilla, como la Administración Local mayor de la provincia, está llamado a liderarlo, promoviendo iniciativas políticas y organizativas, sin menoscabo del papel que les corresponde a las diversas administraciones, que evidencien y concreten el abordaje de la movilidad desde dicha Área Metropolitana.

Por ello, consideramos que es necesario dar un mayor impulso político, que ponga en la Agenda Política la actual problemática Metropolitana abordando la movilidad y la reducción de la contaminación que se padece en la misma.

A nuestro entender, hacen falta más campañas de Sensibilización Social, así como Jornadas sobre el Modelo de Gobernanza Metropolitana”, que puedan finalizar en un “Acuerdo Político Metropolitano” que impulse las políticas de movilidad de forma coordinada, dotando a las medidas de la necesaria coherencia y eficiencia. Un calendario de actuaciones con la financiación de las medidas a implementar por cada uno de los agentes implicados, darán la

Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	8/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==			


Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSoRw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	8/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSoRw==			


necesaria credibilidad social para que el conjunto de la ciudadanía apueste en la misma dirección.

En el estudio se habla con bastante minuciosidad del Área metropolitana, e incluso de la conveniencia de una tarjeta “única multimodal”. Desde el CESS incidiríamos en este aspecto y en algo que no queda suficientemente claro, y es que la tarjeta única multimodal sirva para todo tipo de transporte como ocurre en ciudades como Valencia, Barcelona o Madrid.

Es importante el dialogo con otras administraciones, Junta de Andalucía, Estado y municipios del Área metropolitana para llegar a los acuerdos pertinentes (da la impresión de que en una posible tarjeta única, se deja fuera a Renfe), ya que son miles las personas trabajadoras y estudiantes, las que se trasladan desde los pueblos de la provincia y alrededores a Sevilla para trabajar o estudiar y utilizan el tren como medio de transporte.

Con respecto a la participación ciudadana, recogido en varios documentos incluidos los del CESS, nos parece fundamental para involucrar a los colectivos afectados en cada momento, ya sea por peatonalizaciones, cambios intermodales o acometidas de obras de infraestructuras de movilidad sostenibles. La comprensión y participación de colectivos específicos afectados, puede resolver incluso problemas técnicos, con la suma y proposición de ideas.

Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	9/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==			

Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSoRw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	9/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSoRw==			


2. Resumen de las propuestas de actuación.


✓ Movilidad peatonal y ciclista.

En relación a la movilidad ciclista, con independencia de que se prevé la finalización de los tramos ya previstos en el plan de la bicicleta 2020 y PGOU, en el plano que se adjunta aún se encuentran zonas donde no existe una continuidad en la red y ello debe abordarse. No obstante, Sevilla es proporcionalmente la ciudad española con más km de carril bici, y la tercera en valor absoluto (180Km), muy cerca de Barcelona y Madrid. Se trata de una infraestructura bien valorada por los ciudadanos, pese a las deficiencias que el propio PMUS refleja con precisión. Por tanto, compartimos todas las medidas para su ampliación y mejora, si bien deberían ser priorizadas, cuantificando las variables que se proponen mejorar (Km, plazas de aparcamiento ...)

Señalar aquí la importancia de que una red de carriles bici como la de Sevilla, con más de 180 kilómetros, precisa de un mantenimiento para que el deterioro y el abandono no se apoderen de ella. Valoramos desde este CESS el esfuerzo que realizan empresas como Lipasam, que tiene entre sus objetivos la limpieza del carril bici, aunque detectamos que quedan algunos puntos en cuestiones de mantenimiento estructural y limpieza que deben ser mejorados. Ponemos como ejemplos puntuales, el mantenimiento de la pintura en algunos lugares, las grietas que por motivos de la rotura de la pavimentación pueden resultar peligrosas para las personas ciclistas, o la existencia de algunos lugares donde la falta de mantenimiento del arbolado puede entorpecer el tránsito.

pág. 10

Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GTt7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	10/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GTt7yqGpg==			


Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	10/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==			


Igualmente la definición de itinerarios alternativos para limitar a la bicicleta y vehículos no contaminantes (patinetes, etc...), que permiten su convivencia en zonas peatonales, en horas de mucha afluencia, debería ser opción para evitar posibles accidentes/incidentes entre las personas viandantes y usuarios de estos vehículos.

En cuanto a los vehículos de alquiler de motos, monopatines, coches o bicicletas, creemos que es acertado lo que se propone en el plan. No obstante, nos gustaría enfatizar la prioridad de paso para los peatones, las calles están hechas para los viandantes y no para servir como aparcamiento. Por tanto, consideramos necesario el impulso de una ordenanza municipal que regule la movilidad urbana peatonal, que regule esto y establezca como tienen que ser los aparcamientos de los vehículos de alquiler, diferenciándolos por clase de vehículos, y atendiendo a sus características y necesidades.

Los procesos de peatonalización, restricción del tráfico y reurbanizaciones de calles han despertado siempre un gran debate social, y casi siempre se ha mutado de una oposición inicial de vecinos y comerciantes a una aceptación y aprobación generalizada. Por tanto, debe propiciarse este debate, para una mejor comprensión de las medidas, lo que probablemente incluya la aceptación por parte del Ayuntamiento de algunas de las propuestas de modificación.

Es importante también, establecer la priorización de las actuaciones y la coordinación con otro tipo de medidas, en especial las obras del metro, la propuesta de tráfico restringido, la reconfiguración de las líneas de autobús y el plan de aparcamientos.

Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GTt7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	11/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GTt7yqGpg==			


Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	11/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==			


Sería interesante conocer una estimación de las magnitudes básicas de esta propuesta (km peatonalizados, restringidos y reurbanizados, plazas de parking en superficie eliminadas y alternativas ofrecidas, número de árboles plantados, elementos ornamentales instalados Tn. CO2 evitado...).

En este punto se echa en falta una referencia al papel de las motos en la ciudad, que si bien han permitido eliminar de la ciudad y del centro un gran número de coches, causan ciertos problemas, especialmente de mal aparcamiento, que se incrementan con la llegada de los patinetes y motos compartidas. Hay que mantener un adecuado equilibrio entre facilitar su uso y evitar ciertos abusos, planteando además la barrera arquitectónica que puede suponer para personas con problemas de movilidad o alguna discapacidad. Planteamos desde aquí la idoneidad de evaluar la construcción de parkings específicos para ellas.

En relación a la movilidad peatonal, con carácter general echamos en falta que no haya una propuesta de red peatonal que conecte la ciudad. En concreto, en relación a la "implantación de zona de tráfico restringido" que se prevé tanto para el distrito Casco Antiguo como Distrito Triana, dada la baja disponibilidad de espacios públicos para el estacionamiento de vehículos en las zonas afectadas, hay que garantizar siempre la entrada a los residentes, dando los permisos oportunos. Los residentes deberán disponer del permiso de estacionamiento regulado, cuya emisión deberá estar limitada por ser vecino de alguna de las zonas habilitadas como de "tráfico restringido".

Por otro lado, en relación al Casco Antiguo, debe concretarse qué medio de transporte público garantizará las conexiones en el caso de la peatonalización de la plaza del Duque al eliminar las paradas de TUSSAM, calle Trajano y Ponce de León.

Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	12/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==			


Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	12/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==			


En cuanto a la reurbanización de la Avenida de Reina Mercedes, se hace descansar en la futura línea tres de metro, con lo cual, dada la incertidumbre e indefinición de la medida, es necesario la previsión de otra alternativa antes de acometer dicha reurbanización, dado el número de alumnos que deben acceder a esa zona con independencia de los residentes de la misma.

En cuanto a los distritos Macarena, Distrito Norte, Cerro-Amate, Bellavista- La Palmera, Este-Alcosa-Torreblanca y Sur, con independencia de las medidas tendentes a la regeneración del entorno y reurbanizaciones que evidentemente mejoran dichos barrios y el espacio para el peatón, no se prevé la peatonalización de calles dentro de dichos barrios, fomentando espacios de interacción entre los vecinos y de esparcimiento libres de vehículos, priorizando así el desplazamiento y la estancia peatonal en zonas residenciales y comerciales. Así mismo y en esta línea no recoge ninguna propuesta para implementación de “supermanzanas”, dejándose a un estudio posterior.

✓ **Transporte público.**

En relación al transporte público y en el apartado relativo “Recomendaciones para la reordenación y optimización de la red de Transporte Público Urbano, se parte de diversas opciones a seleccionar en función de la valoración global que de la misma se haga y de la decisión que se adopte por otras administraciones, en concreto la Junta de Andalucía en lo que respecta a la ejecución del metro. En este sentido entendemos que no existe una propuesta de restructuración del transporte público de superficie y prácticamente se renuncia a proponer una red de BRT como alternativa a


Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GTt7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	13/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GTt7yqGpg==			


Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSoRw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	13/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSoRw==			

corto y medio plazo. Por tanto, como ya hemos manifestado en otras ocasiones, atendiendo a la intemporalidad de la ampliación del metro, a lo costoso de la medida, y al tiempo requerido para su ejecución, así como que no depende sólo del Ayuntamiento de Sevilla, es por ello que proponemos se estudie como alternativa la instalación de tranvías en ciertas áreas a través de plataformas en superficie y/o el desplazamiento a través de los Autobuses de Tránsito Rápido. Son sistemas cuya construcción y puesta en servicio son mucho menos costosos y sus plazos de ejecución más reducidos que los sistemas ferroviarios. En todo caso, siempre sujetas estas acciones a los criterios técnicos oportunos.

En cuanto al apartado relativo a “Mejora del sistema tarifario para el transporte urbano como metropolitano” en las propuestas realizadas por el CESS se instaba a poner en marcha un sistema de título único de viajes que permita la conexión entre los diferentes transportes públicos en toda el área metropolitana. Es necesario crear un título de viaje compatible que permita al usuario desplazarse utilizando distintos medios de transporte, racionalizando la oferta y ahorrando costes. En el borrador del plan sólo se indica que se realizará un estudio sin mayor desarrollo.

En las consideraciones y propuestas que desde el CESS se enviaron al PMUS, ya se planteaba la necesidad e importancia de trasvase de vehículos privados al transporte público tanto en los accesos a la ciudad como dentro de ella, con la llegada del transporte a los polígonos industriales. Y para implementar políticas de transportes sostenibles y públicas eficaces es imprescindible la “COORDINACIÓN DEL AREA METROPOLITANA” por encima de las políticas localistas. En el mismo sentido, el CESS coincidía en la apuesta por el fortalecimiento de TUSSAM como empresa pública de

Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GTt7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	14/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GTt7yqGpg==			

Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSoRw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	14/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSoRw==			


interés general, donde se hace necesario que la empresa cuente con los medios y recursos económicos suficientes que garanticen su solvencia, para la prestación de un servicio público fundamental en nuestra ciudad.


Así mismo instamos a la difusión por los medios publicitarios oportunos de las diferentes tipologías de títulos de transporte disponibles en Sevilla, nos referimos por ejemplo al Bonobús Social y Solidario, ya que creemos que la existencia de estas bonificaciones de transporte no son lo suficientemente conocidas por la población, y en estos momentos donde la crisis económica hace estragos, puede suponer una notable ayuda para las personas que así lo necesiten.

La situación de pandemia que padecemos desde marzo de 2020 ha venido a agravar la situación económica de la empresa, motivada por el escaso uso para evitar los contagios de la COVID-19, impulsada necesaria y lógicamente por el Ayuntamiento de Sevilla.

Por ello esta situación extraordinaria necesitará recursos extraordinarios que afronten la situación creada, y doten de la necesaria solvencia para la prestación adecuada y eficiente del Servicio a la ciudadanía. Se solicita a las distintas administraciones el desbloqueo definitivo de la situación, y la ejecución de la infraestructura completa a la mayor brevedad posible.

Compartimos las medidas favorecedoras para mejorar la prestación del servicio de TUSSAM, como son: la eliminación de los 3 tramos de carril bus de anchura insuficiente, los nuevos 12,2 Km de carriles reservados en la zona Sur, la aplicación de la tecnología para el control de la invasión de carril, el cambio a plataforma adelantada, las actuaciones para la eliminación del aparcamiento en doble fila o en acera, la prioridad semafórica para Tussam,

Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	15/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==			

Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSoRw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	15/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSoRw==			


la eliminación de solapes de paradas, los nuevos sistemas de pago y de lucha contra el fraude en el abono del título, la mejora de la accesibilidad y la renovación de la flota con modelos menos contaminantes.


Ante esta situación el Comité de Empresa de TUSSAM ha presentado a la Empresa un conjunto de propuestas urgentes y de aplicación inmediata para mejorar el Servicio en el horizonte de un Plan estratégico 2030 de la Empresa, que aquí pasamos a enumerar para que puedan ser tomadas en consideración para su futura implementación en el PMUS. Estas propuestas son el resultado del trabajo del dicho Comité de Empresa con el grupo de investigación ADICI de la Universidad de Sevilla.

Estas 22 medidas propuestas se pueden agrupar:

- ✓ Medidas para mejorar la velocidad comercial y la frecuencia de paso en las líneas de TUSSAM.
- ✓ Medidas para ampliar la cobertura Metropolitana, favorecer la intermodalidad, reducir el tráfico de coches procedentes del Área Metropolitana e incrementar el número de usuarios de transporte público movido por TUSSAM.
- ✓ Medidas para mejorar el acceso al Centro reduciendo el tráfico interior de coches.
- ✓ Medidas para reducir las emisiones de la flota de autobuses y mejorar la accesibilidad y el confort de las paradas. Adjuntamos documento consensuado y presentado en el Consejo de Administración de TUSSAM del pasado Agosto, donde se concretan cada una de las medidas anunciadas.

pág. 16

Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	16/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==			

Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSoRw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	16/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSoRw==			


Respecto a la ampliación del metro-centro, el documento induce a cierta confusión, ya que, en algunos capítulos, se habla hasta Santa Justa, en otros hasta La Campana y en la alternativa 6 (que es la que defiende el documento) llegaría hasta Torre Triana.


En el CESS consideramos que el Ayuntamiento debe liderar y jugar un papel mucho más activo en la configuración del área metropolitana, para mejorar el transporte metropolitano, propiciando la intermodalidad (incluyendo la bicicleta y motos compartidas), las conexiones, frecuencias de paso y sistemas de gestión.

En este sentido, es prioritario exigir a las distintas AAPP la puesta en marcha de manera urgente de la conexión de Sevilla con el Aeropuerto San Pablo.

Igualmente, sería ideal que a la mayor brevedad se realizara la puesta en funcionamiento de la conexión de la L1 de metro con el tranvía de Alcalá de Guadaira (afecta a 80.000 potenciales usuarios), y las conexiones con la zona Centro del Aljarafe y Dos Hermanas mediante un BUS rápido por plataforma reservada.

Compartimos la necesidad de actualizar la gestión del sector con la introducción de nuevas tecnologías y la renovación con vehículos híbridos enchufables, proponiendo la instalación de puntos de recarga en las paradas. En relación al apartado “Mejora de las líneas de conexión metropolitanas” en este sentido venimos a subrayar la falta de enfoque metropolitano del plan, ya que en el propio borrador se indica que “Si bien el Área Metropolitana está fuera del alcance de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, es tan fuerte la relación existente entre el municipio de Sevilla y el área metropolitana que en este apartado se recogerán ciertas recomendaciones de cara a la mejora de

Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GTt7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	17/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GTt7yqGpg==			

Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSoRw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	17/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSoRw==			

la conexión entre ambas zonas” y por tanto nos reiteramos en lo indicado al respecto en las consideraciones generales de este mismo documento.


Así mismo y en cuanto a la red de tren de cercanías, es importante también hacer gestiones para que Renfe mejore la frecuencia y la calidad de las líneas de cercanías, que aun sin ser una red adecuada, podría prestar mucho mejor servicio a la ciudad para evitar el tráfico privado de entrada.


Debe ser prioritario el proyecto y realización del enlace entre Santa Justa y el aeropuerto, bien sea por medio de tren o por medio de tranvía. Sevilla es de las únicas ciudades europeas con gran carga turística y número de vuelos que no tiene este tipo de conexión, y la conexión de autobús que actualmente existe es insuficiente y no satisfactoria para las personas usuarias.

Urge también el cierre del anillo de cercanías hasta la estación de Blas Infante que permitiría conectar el Cercanías de la Cartuja con la estación del Metro de Sevilla de Blas Infante, logrando así la intermodalidad tan necesaria entre el Cercanías y otros medios de transportes.

Al igual que se recogía en el diagnóstico, se pone de manifiesto las deficiencias que a día de hoy presenta el tren de cercanías, de forma que el modelo de sistema multimodal de transporte aparta al tren como servicio público basándose principalmente en que carece de estructura y frecuencia necesaria para poder considerarlo una alternativa viable como transporte público colectivo urbano e interurbano, y donde no existen planes concretos para llevar a cabo actuaciones en este sentido.

Desde nuestro punto de vista, se deberían tomar iniciativas en orden a considerar el tren un elemento más en el sistema multimodal, y para ello es

Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GTt7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	18/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GTt7yqGpg==			


Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSoRw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	18/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSoRw==			


necesario que se facilite el acceso a las estaciones a pie, en bicicleta y en transporte público colectivo y que se mejore la política tarifaria.

En el texto se pone de manifiesto mejorar y recomienda tomar las medidas necesarias tanto para estas dos líneas C2 y C5 por la zona a la que da cobertura y que genera un gran número de desplazamientos en vehículo privado, pero no menciona la línea C4 con la habilitación de nuevas paradas así como el sentido contrario, ni se da solución alguna a los problemas de conexión con el aeropuerto.

La realización de las cuatro líneas de metro tiene que ser uno de los objetivos prioritarios para el Ayuntamiento de Sevilla, ya que con ello mejoraría muchísimo la movilidad y se verían disminuidos los tiempos de recorrido, a la vez que la contaminación en la ciudad, entendiéndose que deben primar siempre los aspectos técnicos en la decisión de si debe ser en parte subterráneo o en superficie. Esto supone apostar abiertamente por un transporte público en sustitución paulatina del vehículo privado, al tiempo que conserva y preserva una casuística tan particular como la de la ciudad de Sevilla, con innumerables bolsas arcillosas subterráneas y yacimientos arqueológicos de incalculable valor.

Vemos en muchas ciudades modernas, desde Ámsterdam, Gantes, Lisboa, etc. como los metros o tranvías de superficie, combinados con la opción subterránea, van ganado terreno a los vehículos privados, son mucho menos contaminantes, permiten en mayor medida la intermodalidad peatonal, bicis, patines eléctricos, etc. y dan una visión menos caótica y mucho más amable de las ciudades. Realizar grandes inversiones en infraestructuras va a ser un grave problema financiero porque a nadie se le escapa que, tras la crisis del 2008, de la que aún no nos habíamos recuperado, y aún en plena crisis del

Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	19/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==			


Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSoRw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	19/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSoRw==			


COVID 19 de la cual no sabemos qué consecuencias económicas nos traerá, los presupuestos destinados a este fin pueden sufrir todavía muchas variaciones.

Todas las personas queremos que el metro se acometa de forma inmediata y a ser posible en todos los trazados previstos, pero los informes económicos que en su día se han aportado, y son de dominio público, dejan sin lugar a dudas que el soterramiento de 4 líneas de metro en Sevilla, con las dificultades técnicas añadidas por el subsuelo poroso y lleno de bolsas de agua, es al menos tres veces más caro que por superficie. Por tanto, no hay que perder la perspectiva de que estos planes tarden más de una generación en cumplimentarse, por lo que parece una buena opción apostar por una posibilidad técnicamente menos complicada, ecológicamente más comprometida, y económicamente viable. Esta podría ser el compatibilizar el metro en superficie con el soterrado todo ello argumentado técnica, económica y ambientalmente, y con razones justificadas.

✓ **Movilidad motorizada cero emisiones.**

El medio ambiente deber ser una prioridad para la ciudad de Sevilla, por ello es básico en este punto la temporalización de los objetivos en general, y muy especialmente en la descarbonización de los transportes públicos, que en definitiva dependen de las administraciones públicas. La sustitución de las flotas de vehículos debe tener un horizonte planificado anualmente, que facilite por una parte las inversiones que se deben realizar, y por otra el decrecimiento contaminante que queremos y tenemos que acometer, de otra manera serían brindis al sol y buenas intenciones y que, a estas alturas del

Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	20/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==			

Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	20/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==			

problema climático, no podemos permitirnos. La implantación de una amplia red de cargadores de vehículos eléctricos (estaciones de servicio de recarga para vehículos eléctricos) potenciaría le utilización de estos. En el municipio en la actualidad existen muy pocas, además se debería de potenciar este tipo de estaciones en las empresas para que mientras el personal trabaja, su vehículo eléctrico se vaya recargando. Hoy en día, un coche eléctrico puede costar aproximadamente un 50% más que uno equivalente de combustión.


Esta realidad de hoy cambiará en los próximos años a medida que evoluciona la tecnología de las baterías y aumenta su producción, sin embargo, este efecto todavía tardará más de un lustro en hacerse palpable, y actualmente es muy complicado si valoramos la actual renta per cápita de nuestra población, que las familias puedan acometer una inversión de este tipo de una manera inmediata.


En este sentido, tanto a nivel municipal como de otras administraciones competentes, sería importante recoger en normativas y reglamentos medidas que faciliten el poder instalar cargadores de vehículos eléctricos en todos los edificios y viviendas, sean de nueva construcción o en los ya existentes

✓ **Viario y circulación.**

Con carácter general compartimos las 3 grandes estrategias y sus objetivos, si bien se tienen dudas sobre la eficacia o idoneidad de algunas medidas concretas. Proponemos que se establezcan las prioridades de las distintas propuestas y si es posible una estimación de su fecha de inicio y finalización.

Sobre algunos aspectos concretos:

Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	21/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==			

Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	21/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==			

Sobre **Estrategia 1**. Paliar los problemas que genera el tráfico procedente del área metropolitana de Sevilla.


La medida 2.2.2 sobre la gestión de la demanda en los accesos. Sin duda mejorará el tráfico en el interior de la ciudad, pero dificultará su acceso a ella, colapsando los accesos y tal vez prolongando el tiempo total del viaje entre el origen y el destino dentro de la ciudad, por lo que se propone realizar las pruebas que sean necesarias, antes de implantar la medida.


Se propone colocar pantallas informativas tanto en los accesos como en el interior de la ciudad recomendando -en tiempo real- las rutas más rápidas para cruzar o circular por la ciudad.

Sobre la **Estrategia 2**. Consolidación de la jerarquización del viario.

Entendemos la figura de los soterramientos, especialmente en la ronda de Tamarguillo y la ronda Urbana Norte, han sido claves para favorecer en el tráfico en el interior de la ciudad, aunque siempre debemos observarlo desde el prisma de la solución a una congestión acumulada del tráfico, y no desde el punto de vista de incentivar el uso privado del automóvil. Una estrategia del soterramiento en algunas zonas concretas colapsadas, puede ser también una gran solución para la descongestión vial al tiempo de la promoción del transporte público.

Pensamos que el concepto Ciudad 30 (30 Km/h) puede confundirse con el objetivo Ciudad 20 (referido a un tiempo de 20 minutos de intervalo entre origen y destino) y deberían explicarse más claramente en la introducción ambos conceptos, así mismo acompañar a las tablas de las páginas 47 y

Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	22/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==			

Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	22/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==			

siguientes, de un plano de la ciudad con las calles principales y secundarias coloreadas según la velocidad propuesta.

Sobre la **Estrategia 3**. Potenciación de las Rondas Exteriores frente a las Interiores o a los viarios transversales.

Con carácter general compartimos los objetivos de la estrategia, si bien pensamos que las medidas que faciliten la movilidad en las rondas exteriores deberían desarrollarse antes que las del calmado de la velocidad en la ronda histórica, para que se ofrezcan alternativas eficientes a esta.


Se propone definir con claridad qué calles configuran cada una de las Rondas, ya que puede generarse confusión entre Ronda Histórica, Ronda Interior, Rondas Exteriores, Ronda urbana Norte, SE-30. (Por ejemplo: en el segundo párrafo de 2.4.2. Mejora de las Rondas Exteriores se define a la Ronda del Tamarguillo como ronda interior y en otros puntos como ronda exterior)


Sobre Reordenación Viaria del Casco Histórico (Zona de Tráfico Restringido). Debería estar condicionado a las medidas de mejora del tráfico en las rondas exteriores, del transporte público y de las nuevas líneas de metro.

Por su importancia, se propone sacar esta medida del capítulo 2.5 “Otras medidas complementarias”, y desarrollarla con el nivel de detalle requerido, estableciendo el área que se desea proteger, los puntos de acceso de entrada, los colectivos autorizados y los sistemas de gestión.

✓ **Distribución urbana de mercancías.**

La logística es un sector empresarial en sí mismo, que resulta clave para la cadena de valor de sectores como la hostelería, el comercio y otros. Por eso,

Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	23/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==			


Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	23/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==			


entendemos que todas las medidas que se planteen en el PMUS deben ser analizadas entre todas las partes implicadas y las que definitivamente se aprueben deben tener el máximo consenso.

Debería profundizarse más en la distribución a la hostelería y el comercio, y en medidas a largo plazo, así como en la ubicación y modelo de gestión de las plataformas. La concentración en pocas horas además supone un encarecimiento del servicio al tener que reforzar los medios en dicho horario (puntas) y tenerlos con poca actividad gran parte del día (valle).

Se deben abordar los temas de plazas y horarios, y deben analizarse otros asuntos como: modelos de otras ciudades, digitalización de las operaciones, el “reparto multiproductos”, la posible asignación de días a los distintos establecimientos, las futuras plataformas (que dejan mal atendidas las zonas de Triana y Alameda), y la señalización al transporte pesado.

Considerando adecuado que la regulación para usos profesionales incluya franjas horarias por cada tipo de vehículo, proponemos que se considere el distintivo ambiental de la DGT como criterio para asignar franjas horarias, siempre y cuando estén disponibles en el mercado este tipo de vehículos y tonelajes y se dé un plazo razonable para su cambio y sustitución, permitiendo a los vehículos ‘cero emisiones’ poder entrar en una horquilla horaria más amplia, lo que serviría para incentivar la renovación de flotas y reducir el ruido, así como restringir el acceso a los vehículos de reparto sin distintivo ambiental (clase A) en un plazo determinado de forma que pueda acometerse su renovación. No obstante pedirle hoy a buena parte de las empresas que sustituyan toda su flota de transporte por vehículos 100%

Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	24/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==			

Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSoRw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	24/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSoRw==			


eléctricos, inmersos en una crisis económica donde el músculo financiero está muy resentido, se hace una labor a priori muy complicada.


✓ **Estacionamientos.**

En relación al aparcamiento regulado en superficie, se propone en el documento a estudio una nueva ordenación y regulación orientada al tipo de usuario (residentes), definiendo una nueva área de servicio que además minimice el efecto frontera, y que permita un control efectivo de la duración máxima del estacionamiento, así se prevé la inclusión de zonas que encontrándose fuera de zonas de alta ocupación residencial o rotacional, presentan según el estudio una fuerte demanda de estacionamiento.

Así observamos que la zona O.R.A. no sólo se mantiene en las zonas donde ya existía, zonas de uso de estudiantes, sanitarias y residenciales, sino que se va expandiendo a nuevas áreas alejadas del centro. El Plan debe tener como objetivo primordial la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles dentro de la ciudad, que favorezcan la protección del medio ambiente, la cohesión social y el desarrollo sostenible para garantizar una mejora de calidad de vida de los ciudadanos, por lo que no compartimos la extensión propuesta al considerar que no se ha motivado de forma suficiente la necesidad y conveniencia de utilizar la herramienta de la rotación de aparcamientos en lugares en los que estos están ligados a estancias largas de la ciudadanía, y por tanto obedecer a un afán recaudatorio de la Administración.

Desde el CESS defendemos que los aparcamientos O.R.A cercanos a los hospitales contemplen algún tipo de tarjeta bonificada, para los enfermos

Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	25/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==			


Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSoRw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	25/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSoRw==			


crónicos que obligatoriamente y debido a su enfermedad se desplazan de manera periódica para administrarse tratamientos crónicos, y que deben aparcar sin más en la zona de aparcamiento limitada (nos referimos por ejemplo a personas enfermas que se hemodializan, o enfermos con tratamientos oncológicos, entre otros).

Igualmente, la idea de una bonificación para personas trabajadoras por cuenta ajena y autónomos, que deben desarrollar su trabajo en una zona rodeada por zonas de aparcamiento regulados debería tenerse también en cuenta, por la importante merma económica mensual que puede suponer el mero hecho de acudir al trabajo.

La construcción de aparcamientos en Sevilla es un asunto sin resolver desde hace más de 20 años, sin llegar a ejecutarse los planes de anteriores corporaciones, por tanto, creemos prioritario que los nuevos planes se materialicen en realidades, más aun, cuando las actuaciones sobre el viario y el tráfico podrán reducir las posibilidades del aparcamiento en superficie.

Se propone incluir en el documento la dotación actual de aparcamientos en la ciudad con el número de plazas de cada tipo, las nuevas plazas previstas, así como la estimación de las plazas en superficie a eliminar, y que al menos para la zona centro se dibujen en el plano de la página 300 los aparcamientos actuales y los previstos, con distinción de su tipo (residente/rotación/mixtos) sombreando si es posible sus zonas de influencia. No debemos olvidar los barrios periféricos de la ciudad, ya que el problema de aparcamiento no se circunscribe solo al área del centro y aledaños, sino que ya en barrios alejados del centro de la ciudad se

Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	26/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==			

Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJBlpgVspnJSorw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	26/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJBlpgVspnJSorw==			

detectan problemas de aparcamiento, por lo que sería necesario realizar un estudio de prospección para valorar la generación de nuevas bolsas de aparcamiento, que alivien la presión de espacio que ya sufren algunas zonas de la ciudad.


Son compartidas las propuestas de aparcamientos disuasorios en las zonas de entrada a la ciudad conectados tanto a la red de transporte urbano, especialmente con lanzaderas en las horas punta de entrada y salida como al servicio de bicicletas compartidas. En este sentido, pensamos que además de los dos emplazamientos propuestos podrían estudiarse nuevas ubicaciones en las zonas de entradas a la ciudad


✓ **Mejora de las conexiones metropolitanas.**

En las consideraciones y propuestas que desde el CESS se enviaron al PMUS, ya se planteaba la necesidad e importancia del trasvase de vehículos privados al transporte público tanto en los accesos a la ciudad como dentro de ella. Y para implementar políticas de transportes sostenibles y públicas eficaces es imprescindible la “Coordinación del Área Metropolitana” por encima de las políticas localistas.

La construcción en los terrenos aledaños de la estación de Santa Justa de una estación de autobuses favorecería la intermodalidad tren, autobuses y tranvía, así mismo como el tren o tranvía al aeropuerto.


En el mismo sentido, el CESS coincidía en la apuesta por el fortalecimiento de TUSSAM como empresa pública de interés general, donde se hace necesario que la empresa cuente con los medios y recursos económicos suficientes que garanticen su solvencia y la prestación de un servicio público fundamental en nuestra ciudad.


Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	27/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==			

Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	27/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSorw==			

Resaltar que Sevilla se encuentra en una situación privilegiada, en un cruce de caminos importantes, por ella deben pasar las personas que vienen desde Huelva, las de Cádiz y atravesarla los que van de Málaga a Extremadura o Huelva y así en todas direcciones. Cuando todos estos vehículos la atraviesan dejan su emisión contaminante en la ciudad o sus alrededores, por ello es fundamental la finalización de la S40. La finalización de la S40 debe ser objeto de reivindicación del Ayuntamiento de Sevilla, que mejoraría no solo el aspecto medioambiental sino también el tráfico en nuestros alrededores, lo que sin lugar a dudas complica a los que se desplazan a la metrópolis.

Las denominadas ondas verdes podrían ser efectivas como disuasorias para entrar en la ciudad con los vehículos privados propios, pero su efectividad y aceptación por parte de los potenciales usuarios, quedará supeditada a que exista un transporte eficaz desde las mismas hasta el centro de la ciudad, para ello este transporte debe ser barato y con frecuencia suficiente sobre todo en horas punta. Estas ondas verdes tendrían que estar en todas las entradas de la ciudad.

Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	28/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==			


Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJB1pgVspnJSoRw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	28/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJB1pgVspnJSoRw==			


Diligencia: Para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado por el Pleno del CESS, el día 10 de diciembre de 2020.

El Secretario del CESS
Fdo.: Jorge Antonio Ramón Montoro

Vº Bº
La Presidenta del CESS
Fdo.: Milagro Martín López

pág. 29

Código Seguro De Verificación:	CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jorge Antonio Ramon Montoro	Firmado	11/12/2020 09:38:50	
Observaciones		Página	29/29	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/CxZNmpmilG8q7GtT7yqGpg==			

Código Seguro De Verificación	+Ht43QwNJBlpgVspnJSoRw==	Fecha	11/12/2020	
Firmado Por	MARIA MILAGRO MARTIN LOPEZ	Página	29/29	
Url De Verificación	https://pfirma.us.es/verifirma/code/+Ht43QwNJBlpgVspnJSoRw==			