



100

propuestas de
FACUA Sevilla
sobre política municipal
en defensa del consumidor

100 propuestas de FACUA Sevilla sobre política municipal en defensa del consumidor

Ante la celebración de las próximas elecciones municipales al Ayuntamiento de Sevilla el 24 de mayo de 2015, FACUA Sevilla ha considerado de interés redactar un documento que recoja sus propuestas dirigidas a quienes deben desempeñar la responsabilidad del gobierno de la ciudad durante los próximos cuatro años, por si tienen a bien incluirlas en todo o en parte en sus respectivos programas de trabajo.

Este documento tiene como objeto contribuir con nuestras ideas y sugerencias al impulso necesario que merecen las políticas de ciudadanía en general y en el ámbito del consumo y de la protección de los consumidores y usuarios en el ámbito local.

Estas propuestas tratan de sistematizarse en varios apartados al objeto de hacer más asequible y ordenado su tratamiento, si bien pueden existir conexiones y solapamientos evidentes entre las mismas.

Políticas específicas de protección de los consumidores

Hasta la fecha, las áreas competentes en materia de Consumo, generalmente ligadas también a Mercados, han tenido bajo su responsabilidad la Oficina de Información al Consumidor (OMIC), la Junta Arbitral de Consumo, el Consejo Municipal de Consumo, las subvenciones a las asociaciones de consumidores y usuarios y la Inspección de Consumo del Ayuntamiento de Sevilla.

Estas políticas han visto mermado año tras año su peso en los presupuestos municipales, y en los últimos años han sufrido recortes importantes que impiden que se desarrollen unas políticas eficaces sobre protección de los derechos de los consumidores y usuarios.

En estos ámbitos, FACUA Sevilla presenta las siguientes propuestas:

1. Redefinir el papel de la Oficina Municipal de Información al Consumidor para que asuma más competencias en el control del mercado y abrir un proceso para transferir su actividad de atención e información al ciudadano a las organizaciones de consumidores representativas a través de los oportunos convenios. La actividad de mediación, de representación y asistencia a los consumidores debe recaer sobre la sociedad civil organizada, como sucede en otros sectores y colectivos sociales de toda índole. Carece de sentido, al existir un tejido asociativo sólido y representativo en la ciudad y capaz de desarrollar con eficacia esas funciones, que la Administración mantenga ese papel que en su momento hubo de desempeñar para cubrir un vacío en la protección de los consumidores. Los medios materiales y humanos del Ayuntamiento deben orientarse a hacer un efectivo control del mercado a través de su presencia en la calle, reforzando la inspección y sanción de las conductas fraudulentas y perjudiciales para los consumidores, es decir, a través de aquellas actuaciones que no deben postergarse y que entran en la exclusiva esfera de competencias de quien puede ejercer el principio de autoridad.

2. Reforzar el peso de la Junta Arbitral Municipal de Consumo como un instrumento idóneo para suplir, en última instancia, a la vía judicial en la resolución de conflictos de consumo. Por ello requiere de nuevas campañas de adhesión del empresariado y la incorporación de la adhesión al sistema arbitral de consumo como elemento a considerar en los concursos y adjudicaciones de contratos de prestación de servicios de la Administración municipal. Además, debe estimular la participación de todos los sectores con la dotación de los necesarios recursos materiales para un funcionamiento aún más ágil y eficaz. Es necesario reforzar y dignificar el papel de los profesionales designados como árbitros por los agentes sociales implicados, a través de la asignación de dietas adecuadas para el desempeño de sus funciones y cometidos, frente a la inexplicable reducción en las dietas de los árbitros producida en el último periodo.

3. Adhesión al Sistema Arbitral de Consumo de todas las empresas municipales.

4. Establecer la adhesión al Sistema Arbitral de Consumo como requisito para que una empresa acceda a cualquier concesión del Ayuntamiento de Sevilla.

5. Sevilla es sin duda un destino turístico importante de nuestra Comunidad y por ello es necesario que se constituya el Arbitraje en Turismo, con objeto de potenciar una oferta basada en la garantía también en materia de consumo. Un turismo de una mayor calidad debe funcionar como carácter diferencial de la oferta.

6. Fomentar la información y la educación en materia de consumo entre la población en colaboración con las organizaciones de consumidores representativas, a través del concierto con ellas de esta labor de información y formación, y del refuerzo de la vertebración de la sociedad civil en torno a las asociaciones de consumidores y usuarios.

7. Dotar a las políticas de protección de los consumidores de un presupuesto digno y suficiente en el marco del presupuesto global del municipio. Actualmente, la partida presupuestaria destinada al fomento del asociacionismo de los consumidores a través de las asociaciones de consumidores resultan claramente insuficientes para atender las necesidades de una población de setecientos mil habitantes. Esto implica la necesidad de una apuesta decidida en esa línea con objeto de proporcionar los medios para que dichas organizaciones puedan ejercer, tal como establece la legislación vigente y con eficacia, su papel de agentes económicos y sociales e intervenir activamente en el mercado local, tomando como base las actuaciones encaminadas a engrosar su tejido social. Esto no debe ser un obstáculo para la aspiración de las asociaciones de consumidores de lograr la autofinanciación de sus gastos corrientes a través de las cuotas de sus asociados como garantía de su independencia, objetivo alcanzado en el caso de FACUA Sevilla, si bien, no es menos cierto que por imperativo legal es obligación de las administraciones públicas adoptar las medidas para reforzar el asociacionismo de los consumidores a través de las subvenciones necesarias para el desarrollo de campañas y actividades específicas en interés de todos los consumidores y usuarios sevillanos.

En la situación de crisis económica actual se aprecia un aumento de los abusos sobre los derechos de los consumidores. Esta situación provoca la necesidad de reforzar las políticas de protección de los consumidores.

8. Desarrollar programas de educación ambiental y consumo sostenible a través de los distritos de Sevilla. Deben emprenderse medidas eficaces que impliquen al conjunto de los sujetos (Administración, empresarios y organizaciones sociales) del ámbito local y que sirvan para inducir cambios de comportamiento que generen modos de vida más sostenibles y respetuosos con el medio ambiente, y se contribuya a la reducción de la huella ecológica provocada por el consumismo de bienes y recursos naturales.

9. Desarrollar programas anuales eficaces de inspección y control de mercado en el ámbito municipal en colaboración con las organizaciones de consumidores representativas en el municipio y dando participación igualmente al sector empresarial para impulsar acciones y compromisos de mejora en los sectores con peores resultados. Las entidades locales deben elaborar anualmente un programa de control e inspección de mercado en colaboración con los agentes implicados y prioritariamente con las organizaciones de consumidores y usuarios presentes en el municipio.

10. Garantizar el cumplimiento de todas las limitaciones normativas a la publicidad que se realiza en los espacios públicos, mobiliario urbano y transporte público, así como de las restricciones a la de alcohol y tabaco.

11. Defender un modelo comercial urbano socialmente sostenible, un modelo comercial de proximidad, de horarios regulados, plural y diverso, de forma que se garantice el equilibrio de los diferentes formatos comerciales, que apueste por el empleo de calidad y haga posible la conciliación y el consumo responsable.

12. Garantizar la participación de FACUA Sevilla en el Consejo Local de Comercio, siendo imprescindible que dicha presencia sea proporcional al colectivo que representamos y paritaria en comparación con otros agentes sociales y económicos ya presentes.

13. Dignificar el comercio ambulante, entendiendo éste como el heredero directo del mercado tradicional en la ciudad, poniendo un real y adecuado equilibrio ante el resto de los formatos comerciales. Para ello es necesario abordar una ordenación y control del mismo.

14. Revisar las ordenanzas municipales para actualizar las cuantías de las en muchos casos ridículas de sanciones económicas por prácticas empresariales que atenten contra los derechos de los consumidores y cuyo control sea competencia del Ayuntamiento.

Políticas de participación ciudadana y democracia participativa

Los poderes públicos locales deben promover la participación ciudadana. No obstante, la realidad es muy diversa en el ámbito municipal y, en términos generales, presenta hoy por hoy importantes déficits. La ley dice que los Ayuntamientos deberán establecer y regular en normas de carácter orgánico procedimientos y órganos adecuados para la efectiva participación de los vecinos en los asuntos de la vida pública local tanto en el ámbito del municipio en su conjunto como en el de los distritos, en el supuesto en que existan en el Municipio dichas divisiones territoriales.

En la actualidad existen numerosos órganos de participación ciudadana en el marco del Ayuntamiento de Sevilla. Sin embargo, esto no supone que en la práctica podamos hablar de un auténtico ejercicio de democracia participativa, por cuanto determinamos la existencia de serias necesidades cuya satisfacción deben promover los poderes locales de forma directa o indirecta. Por ello, FACUA plantea las siguientes propuestas encaminadas a impulsar la participación social en el ámbito municipal:

15. Fomentar la participación activa y real de las organizaciones sociales en la toma de decisiones que afecten a la ciudadanía. Es necesario que los partidos políticos con responsabilidades de gobierno se conciencien de la necesidad de conseguir una participación real de la sociedad civil a través de las organizaciones ciudadanas en la toma de aquellas decisiones que les afecten. Y ello porque el desarrollo de una sociedad genuinamente democrática no se consigue exclusivamente con la mera convocatoria de los ciudadanos cada cuatro años para que elijan a sus representantes públicos, ya que dicho voto no debe entenderse como un cheque en blanco a los partidos políticos, sino como parte de un compromiso de contar con la ciudadanía que lo ha elegido para ese ejercicio del poder.

16. Promocionar desde los poderes públicos la vertebración de la sociedad sevillana con el fomento del fortalecimiento de organizaciones sociales sin mediatizaciones de tipo partidista.

Es necesario un cambio de cultura en las fuerzas políticas en la que, sin cuestionar el papel fundamental atribuido constitucionalmente a los partidos políticos, se fomente la consolidación y crecimiento de organizaciones sociales fuertes e independientes, superando la vieja cultura de la promoción de organizaciones afines o dóciles que provoca raquitismo en el proceso de vertebración social e impide o hace más lento su propio crecimiento. Los poderes públicos están mandatados legalmente a fomentar el desarrollo de las organizaciones ciudadanas, y deben hacerlo sin temor a que, posteriormente, dichas organizaciones puedan ser críticas con sus políticas, ya que en ello está la riqueza de una sociedad democrática y la propia posibilidad de que la sociedad cuente con los instrumentos para alcanzar los mayores grados de compromiso posible en su propio desarrollo. Una sociedad activa y organizada es una sociedad estructurada y comprometida con los retos de su ciudad.

17. Participación efectiva de FACUA Sevilla en los consejos de administración de todas las empresas públicas municipales.

Si aún es preciso avanzar en el ámbito de la participación social en el seno de la propia administración local, aún se hace más necesario continuar contemplando la intervención de las personas ante los órganos de gestión de los entes instrumentales de las Administraciones Locales, en concreto en los consejos de administración de las empresas públicas municipales que prestan servicios públicos y de interés general (Emasesa, Tussam, Lipasam, Emvisesa...). Por ello, es preciso apostar por la presencia permanente con voz y voto de los representantes de las organizaciones de consumidores y usuarios en los consejos de administración de las empresas municipales prestadoras de servicios públicos, demostrado ya -en los últimos años- su papel fundamental en los mismos.

18. Reconocimiento como entidad de utilidad pública a FACUA Sevilla, que lo lleva solicitando desde hace ya casi veinte años, sin que hasta la fecha se haya culminado el procedimiento administrativo. Este reconocimiento, además de ser de justicia y corresponderse con la realidad de la labor de estas entidades, suponen una herramienta fundamental para diferenciar estas entidades de interés social general de otras que representan intereses meramente corporativos. Además, les permite acceder a un estatus legal y fiscal que es el que le corresponde en función del trabajo que desarrollan en beneficio de la sociedad.

Políticas de agua

19. Mantener el suministro y la gestión del agua con un carácter cien por cien público.

20. Garantía del suministro necesario de agua a las familias en situación de riesgo de exclusión, con objeto de que dispongan de un consumo mínimo imprescindible para el desarrollo digno de sus necesidades básicas.

21. Emprender campañas de gestión de la demanda para fomentar la racionalización del consumo de agua tanto entre los usuarios domésticos como en comercios, industrias y administraciones públicas. Entre las medidas, debe impulsarse la utilización de dispositivos ahorradores entre los usuarios, a la vez que se obliga a la implementación de estas medidas en las viviendas y locales de nueva construcción.

22. Realización de las inversiones necesarias para el mantenimiento y mejora de las redes de abastecimiento, saneamiento y depuración, con garantías de reducción de pérdidas y calidad del suministro.

23. Articular ayudas o instrumentos para fomentar la instalación de contadores individuales.

24. Continuación de los criterios de progresividad en las tarifas, que penalice el consumo excesivo.

Políticas medioambientales

Sevilla debe caminar hacia un proyecto de ciudad sostenible bajo una concepción integral, y a ello deben colaborar diversas líneas de trabajo de las cuales algunas ya se han señalado anteriormente, partiendo de la necesidad de dotar a los servicios competentes de los recursos necesarios para poder desarrollar sus funciones de inspección y control ambiental:

25. La mejora de las zonas verdes. El estado de degradación y falta de vigilancia de muchas de ellas es preocupante. Es necesario garantizar que nuestros parques y jardines sean lugares limpios y seguros, estableciendo medidas eficaces de formación, información y vigilancia ante el vandalismo. Por lo que la clave para llevar a cabo lo expuesto pasa por las necesarias inversiones.

26. El uso racional de los recursos. Progresar en la implantación de la Ordenanza de la Energía con el desarrollo de los instrumentos necesarios para su plena eficacia. Esta ordenanza ha sido una iniciativa de amplio consenso que no debe quedar en papel mojado, sino ser abordada hasta sus últimas consecuencias en la implantación de energías renovables y optimización del consumo energético.

27. Mantener las campañas y medidas orientadas a racionalizar el consumo de agua con un carácter formativo y divulgativo, ya que, si bien en la actualidad no se avistan problemas de sequía en breve plazo, la sequía es una situación que se repite cíclicamente, por lo que hay que usar los instrumentos para aprovechar la especial sensibilidad de los sevillanos sobre este problema.

28. Realización de campañas para la reducción de la generación de residuos por parte del consumidor doméstico y continuación de la potenciación de la recogida selectiva a través de campañas en colaboración con las organizaciones de consumidores y de vecinos.

29. Racionalizar la gestión de los residuos urbanos, potenciando la reducción y la recogida selectiva de los mismos, a través de campañas de concienciación y conocimiento de las infraestructuras existentes. Complementar la implantación de sistemas más limpios con medidas encaminadas a que pague más por la gestión de la basura quien más la genera, de tal manera que se aplique el principio quien contamina paga, y se busquen fórmulas más acertadas en cuanto a la aplicación de las tasas por este concepto.

30. Mayor dedicación y esfuerzo en resolver el deterioro de la limpieza viaria de la ciudad que se ha producido en los últimos años, sobre todo en los barrios, con objeto de mantener nuestras calles en un estado de calidad y habitabilidad.

31. Refuerzo de campañas de concienciación de los propietarios de perros y desarrollo de campañas de inspección y sanción, ante la enorme cantidad de excremento canino que hay en las aceras y calles.

32. Revisión de los criterios de fijación de las tasas, para que se valoren parámetros diferenciados del consumo de agua que poco o nada tiene que ver con el volumen de residuos generados por cada vivienda. Parece más adecuado valorar otros parámetros que puedan ser más indicativos de la capacidad económica como criterio de presunción de la capacidad para generar residuos, mientras no se cuente con técnicas factibles capaces de medir el volumen de residuos generado particularmente.

33. Establecimiento en el sistema tarifario de una tasa diferenciada y reducida para las entidades sin ánimo de lucro en relación a otras actividades lucrativas que, hoy por hoy, pagan por igual. Hay que valorar que la actividad de la entidad sin ánimo de lucro actúa, generalmente, en beneficio de intereses sociales y no particulares, por lo que resulta injusto valorar en igual medida la basura que genera en su actividad que la que se genera con fines lucrativos, orientado al beneficio particular.

34. Abordar medidas para mejorar el ahorro y la eficiencia energéticos.

35. Empezar el desarrollo de campañas de concienciación e información del uso racional de la energía.

36. Continuar con la aplicación de medidas de ahorro energético en edificios públicos.

37. Promover líneas de ayuda para solventar problemas de pobreza energética en la ciudad.

Políticas de urbanismo y vivienda

38. Apuesta por la política de rehabilitación de barrios y de viviendas degradadas y del patrimonio histórico artístico.

39. Mejora del transporte público, dotación de servicios y equipamientos en los nuevos espacios empresariales y zonas residenciales alejadas.

40. Diagnóstico de accesibilidad y barreras arquitectónicas de la ciudad, con objeto de poder llevar a cabo un programa de mejora.

41. Defensa de un modelo de ciudad sostenible e integradora.

42. Incremento, mejora y mantenimiento de las zonas verdes.

43. Desarrollo de políticas que favorezcan el alquiler como mecanismo de acceso al parque de viviendas públicas existentes. Debe darse especial dedicación a los colectivos más vulnerables y familias con personas dependientes.

44. Incorporación de gravámenes para las viviendas vacías, que no obstante planteen excepciones en aquellas situaciones que se justifiquen por razones lógicas, como traslados laborales, personas mayores dependientes, etc.

45. Revitalización y revisión del papel de la empresa pública de la vivienda **Emvisesa**, con la puesta en marcha de sus órganos con la participación de todos los agentes sociales. Es esta empresa la que debe poner en marcha las políticas que garanticen el acceso a la vivienda sobre principios de transparencia, evaluación y seguimiento.

46. Fomentar la realización de obras que palien situaciones de pobreza energética en los domicilios de las familias.

Políticas de movilidad

47. Debe apostarse firmemente por el transporte público colectivo como eje fundamental del transporte urbano. También debe priorizarse este tipo de transporte en detrimento del vehículo privado. Esta apuesta requiere, para que sea efectiva, de la participación de los usuarios en el diseño de las políticas de movilidad en la ciudad, en el modelo de gestión del transporte público, su política tarifaria y planes específicos de mejora del servicio, que permitan acomodar dicho servicio a las necesidades de los ciudadanos, en cuanto a recorridos y frecuencias.

48. Apuesta por el fortalecimiento de Tussam como empresa pública de interés general y la priorización de este tipo de transporte jerarquizando el viario aún más en detrimento del vehículo privado. En este sentido, se tiene que realizar un esfuerzo mayor en crear una autentica red de carriles exclusivos para los autobuses públicos de Tussam, así como en extender los sistemas de prioridad semafórica para los autobuses. Todo ello, para lograr un importante aumento de la velocidad comercial de la flota y mejorar los estándares de calidad del servicio y unos mejores resultados económicos para la empresa.

49. Puesta en marcha de un sistema de título único de viajes que permita la conexión entre los diferentes transportes públicos en todo el área metropolitana. Hoy, sólo la tarjeta del Consorcio de Transporte Metropolitano de Sevilla es compatible con el resto de transportes públicos. De ahí la necesidad de crear un título de viaje compatible que permita al usuario desplazarse utilizando distintos medios de transporte, racionalizando la oferta y ahorrando costes.

50. Las reducciones, bonificaciones o gratuidad de los títulos de viajes deben de estar en función de la capacidad económica de los usuarios.

51. Apuesta por la red de intercambiadores y ejecutar lo dispuesto en el PGOU al respecto, ya que actualmente sólo existen dos intercambiadores, uno en el Prado de San Sebastián (Metro-tranvía-autobuses-bici) y otro en San Bernardo (Metro-tranvía-cercanías-autobuses-bici), de forma que faltan intercambiadores en Santa Justa y Plaza de Armas, donde deberían converger todos los transportes.

52. También parecería adecuado el diseño de intercambiadores de segundo nivel en zonas de la ciudad como Puerta Osario, Puerta Jerez, Macarena y Encarnación-Ponce de León, que mejoraría la situación actual. En el caso de la estación de ferrocarril de Santa Justa es necesaria la construcción en los terrenos aledaños de una estación intermodal.

53. La participación de los usuarios en la toma de decisiones que afecten a la calidad del servicio, reestructuración y modificaciones de líneas y tarifas, así como la garantía de seguridad en el desarrollo de las obras.

54. Puesta en marcha de una actualización del plan de modernización del sector del taxi que realmente suponga una apuesta por la calidad, regularidad y legalidad de las prácticas del sector, la creación de una emisora única y pública.

55. Emprender un cambio sustancial en la composición del Instituto del Taxi de Sevilla, de forma que sea paritaria entre representantes de los consumidores, trabajadores y empresarios autónomos del sector.

56. Eliminación de la tarifa única para los trayectos en taxi desde o hacia el aeropuerto, por resultar desproporcionada.

57. Acciones para acabar con el intrusismo que sufre el sector del taxi y las prácticas fraudulentas que se producen por parte de determinados taxistas en el aeropuerto de Sevilla.

58. Participación efectiva de FACUA Sevilla en la Mesa Provincial del Aeropuerto de Sevilla, para garantizar que los usuarios tengan voz en este órgano.

59. Dotar a la Dirección General de Movilidad de recursos técnicos y personal competente para que pueda desarrollar las actuaciones necesarias y resolver los problemas existentes en la materia. Junto con la dotación, también es imprescindible evitar la dispersión competencial entre las distintas delegaciones municipales. La concentración de atribuciones redundará en una mayor eficiencia y eficacia en el servicio a los usuarios.

60. Reforzar la relación con el Consorcio Metropolitano de Transportes, dado que gran parte de los problemas de saturación y congestión de la capital provienen del desplazamiento diario desde el área metropolitana hacia la ciudad de Sevilla

61. Incentivar y promover el transporte público desde las diferentes zonas metropolitanas hacia la capital mejorando, entre otras cosas, los transportes colectivos y también a través del cumplimiento presupuestario. Estos servicios –tanto por carretera como los de trenes de cercanías– deben ser regulares, de calidad y útiles, esto es, que den respuesta a las necesidades de la población.

62. Dentro de esta relación con el área metropolitana, los tranvías de Alcalá de Guadaíra y del Aljarafe son dos obras inacabadas que mejorarían sustancialmente la saturación del acceso a la ciudad desde estos puntos. Por ello, es necesario el trabajo junto a la Junta de Andalucía para garantizar el compromiso de finalización.

63. Supresión de las ampliaciones ilegales de estacionamiento regulado de zona azul realizadas durante el año 2014, recuperando el necesario consenso con los vecinos, usuarios, trabajadores y empresarios a la hora de realizar la fijación de nuevas zonas y modificaciones de las existentes.

64. Además, dado que el vehículo privado sigue siendo el más utilizado para acceder a la ciudad desde el área metropolitana, apostamos por **instalar aparcamientos en las distintas entradas de la ciudad de Sevilla**, junto a las principales vías de acceso por carretera, cuyo uso debe comportar un bajo o nulo coste para el usuario. Deben estar conectados al centro urbano a través del transporte público y otros modos de desplazamientos como el peatonal y la bicicleta para fomentar su uso.

65. Es fundamental trasvasar usuarios del vehículo privado al transporte público tanto en los accesos a la ciudad como dentro de ella, para evitar la utilización de sistemas como la zona azul. El uso del transporte público es la mejor alternativa a los problemas de aparcamiento dentro de la ciudad. El estacionamiento regulado no es la mejor solución a este problema especialmente conflictivo en algunas zonas de la ciudad, ya que esta medida no disuade del uso del automóvil privado si no existen otras alternativas y, por tanto, no deja de ser más que una medida recaudatoria.

66. Eliminación de los ámbitos de decisión que se le vienen otorgando al Área de Seguridad y Movilidad para determinar las zonas de la ciudad que se establecerán estacionamiento regulado, al trascender de las competencias de ésta. Debe de incluirse anualmente en las ordenanzas fiscales expresamente un anexo de las calles gravadas en la ordenanza en cuestión y los criterios de renta económica o circunstancias familiares en relación con las bonificaciones a los vecinos, trabajadores y empresas.

67. En cuanto al metro, es importante seguir trabajando para la avanzar en el desarrollo de las cuatro líneas previstas y comprometidas. Sin embargo, se trata de una infraestructura que, por su coste y el prolongado periodo de tiempo que se requiere para acometer su construcción, solamente cubrirá las necesidades de movilidad de los ciudadanos en el largo plazo.

68. Es necesario buscar una alternativa menos costosa y que requiera de menos tiempo para su ejecución que las nuevas líneas de metro. En este sentido, **proponemos los Autobuses de Tránsito Rápido** (BRT, por sus siglas en inglés), unas líneas que circulan por plataformas reservadas expresamente para este fin. Cuando el autobús llega a la parada, abre todas sus puertas y los pasajeros suben y bajan por todas ellas de manera ágil. Su principal ventaja es que son sistemas cuya construcción y puesta en servicio son mucho menos costosos y sus plazos de ejecución más reducidos que los sistemas ferroviarios.

69. Por la necesidad de apostar por un transporte público más rápido y eficiente, se hace necesario revisar el uso actual del carril bus, dado que es invadido por los vehículos eléctricos autorizados a circular por ellos. Estamos de acuerdo en potenciar la utilización del vehículo eléctrico, pero su promoción no debe pasar por conceder el privilegio de circular por el carril bus.

70. Aconsejamos que se establezcan condiciones de prioridad en los semáforos, de tal manera que el transporte público tenga siempre preferencia en las intersecciones viarias sobre los vehículos privados.

71. En relación con la necesidad de incentivar el uso del transporte público en la ciudad, y particularmente, en las conexiones de las afueras con los municipios periféricos, es importante considerar que debe incrementarse la intermodalidad metropolitana, que permita usar distintos modos de transportes con la mayor facilidad y comodidad posibles. Los aparcamientos para vehículos privados de bajo o nulo coste para el usuario deben estar conectados con diferentes medios de transporte público que, a su vez, estén conectados dentro de la ciudad, para facilitar trayectos completos de desplazamiento por diferentes zonas de la capital.

72. Por otro lado, es imprescindible abordar el acceso a las zonas industriales de la ciudad. En la actualidad no existen alternativas al transporte privado para llegar a estos lugares, por lo que proponemos que se extiendan las líneas de transporte público existentes o se diseñen rutas nuevas, el acceso en tren de cercanías en las zonas donde sea posible, así como la ampliación del carril bici. Es necesaria, por tanto, la elaboración de planes específicos para estas zonas en las que a diario se producen miles de desplazamientos.

73. Debe atenderse en consonancia con la apuesta por el transporte público y desplazamientos peatonales y en bicicletas una zona de especial crecimiento en los próximos tiempos como es el área de accesos a la Torre Pelli. Es clave la construcción de una plataforma que cruce el río reservada para el transporte público, el acceso peatonal y el carril bici. Se trata de una infraestructura imprescindible para resolver el impacto de dicho edificio a pleno rendimiento en el tráfico de la zona.

74. También son vitales la conexión con los accesos desde el Aljarafe y la comunicación con todo el Parque Tecnológico a través de las líneas dos y cuatro del metro y la ampliación de la red de trenes de Cercanías hasta el edificio de Torretriana y su conexión con la línea 1 de metro en Blas Infante.

75. Respecto al carril bici, es necesario revisar el trazado, dado que desde que se construyó ha presentado problemas. Es fundamental, además, que se le dé a todo el itinerario el necesario mantenimiento continuo, dado que hace tres años que no se le da la más mínima reforma, y proceder a su ampliación.

76. También es conveniente resolver los problemas de señalización en los cruces con peatones y vehículos, especialmente en las zonas próximas a las paradas de los autobuses.

77. En cuanto al servicio de Cercanías de Renfe, nuestras propuestas se enmarcan en el proyecto Tren 2020. En dicho informe se pone de manifiesto que es necesario mejorar la accesibilidad y centralidad de las estaciones, la frecuencia de paso y las tarifas, ya que para que sea una alternativa atractiva se debe acompañar el mejor servicio de una política tarifaria más comercial y competitiva.

78. Dentro de la mejora del servicio de Cercanías, es necesario estudiar las propuestas hechas desde diversos colectivos ciudadanos, como la revisión de la línea circular C-4 Santa Justa-Palacio de Congresos, que está infrautilizada por no tener sentido contrario. También se debe estudiar la oportunidad de habilitar nuevas paradas en la zona de Andalucía Residencial y los polígonos industriales La Negrilla, Store y Calonge. Igualmente, el servicio ferroviario de Cercanías debe enlazar con la línea 1 de metro en la estación de Blas Infante.

79. Es fundamental integrar esta línea de Cercanías con el transporte metropolitano de Sevilla para que resulte una alternativa real al vehículo privado, siempre que permita la conexión con otros servicios, como el autobús y la bicicleta.

80. También en relación a los trenes de Cercanías, es importante abordar la problemática que sufre el Puerto de Sevilla. El tráfico de trenes de mercancías hasta este punto se encuentra saturado por estar relegado al horario nocturno, ya que los itinerarios se ven cortados de día por la alta utilización del trayecto Sevilla Utrera por la red de Cercanías.

81. Para que el Puerto de Sevilla sea de primer orden, tendrían que realizarse las obras necesarias para que el transporte de mercancías no esté subordinado al tráfico de pasajeros por compartir un tramo de vía. Así, se permitiría ampliar la capacidad de tráfico de los contenedores en un 30% y se evitarían riesgos inútiles en las circulaciones ferroviarias.

82. Reiteramos nuestra apuesta por la intermodalidad y, en este sentido, es fundamental conectar el carril bici con otros modos de transporte, a través de los ya mencionados intercambiadores, o que se permita a los usuarios acceder a medios de transporte colectivos, entre otras cuestiones.

83. Es necesario recuperar el espacio público urbano, destinado en su mayoría a la circulación motorizada, para el peatón, para hacer la ciudad más amable y sostenible. Este debe ser el criterio general, repensar todo el espacio urbano y revisar los criterios con los que éste es repartido entre los diferentes usos. En este sentido, proponemos mejorar las condiciones del espacio peatonal para que sea un espacio continuo. Es necesario racionalizar este espacio en relación al mobiliario público mal ubicado. Además, en este sentido, es fundamental exigir el cumplimiento de las ordenanzas de ocupación de la vía pública, de tal manera que se garantice el paso de las personas, especialmente aquellas con movilidad reducida.

84. Priorizar el desplazamiento y la estancia peatonal en zonas residenciales y comerciales. Deben establecerse ejes peatonales para los desplazamientos cortos pero también para los de largo recorrido, teniendo en cuenta, en estos casos, que los itinerarios que excedan los 500 metros deben contar con conexiones con los modos de transportes públicos. Asimismo, es necesario diseñar nuevas zonas peatonales en la ciudad más allá de las zonas históricas y en conexión con el fomento de otros usos como la bici y el transporte público.

85. Revisar aspectos del planeamiento urbanístico para poder aplicar todas estas medidas (anchura de las calzadas y de las aceras, por ejemplo).

Políticas sociales

Consideramos que, íntimamente ligadas a la sociedad consumista, existen prácticas que inciden en el bienestar, la dignidad y la salud de sectores de la sociedad que requieren la intervención de los poderes públicos, en este caso municipales, mediante la adopción de medidas encaminadas a su protección.

86. Dentro de las competencias municipales es necesario el desarrollo de políticas de asistencia y atención a personas dependientes, que garanticen la asistencia a las mismas sin las demoras ni debilidad económica que actualmente padecen.

87. En relación a la juventud, cierto es que hay que adoptar medidas educativas y alternativas para conciliar el derecho al descanso de los ciudadanos con el ocio de los jóvenes. Pero hay que atacar también las causas últimas que inciden en unas determinadas pautas de consumo que son, hoy por hoy, consustanciales a esa diversión, y que constituyen el peligro más real latente en la misma.

88. Realizar políticas de fomento y acercamiento de los jóvenes hacia la actividad deportiva, entendiendo ésta como un elemento fundamental en el desarrollo personal del individuo y que activa el trabajo en equipo.

89. Revisión de las tarifas de los centros del Instituto Municipal de Deportes y control sobre el cumplimiento de los requisitos de calidad por parte de las empresas concesionarias de los servicios, que deben rescatarse para la gestión pública cuando finalicen los contratos o ante el incumplimiento de los mismos.

90. Aprobación y desarrollo de planes de integración destinados al colectivo de inmigrantes que deben incluir campañas de información y orientación sobre sus derechos y obligaciones como ciudadanos consumidores.

Relaciones de los ciudadanos con la administración

Los ciudadanos o administrados son usuarios del servicio que les debe la Administración y sufren frecuentemente errores administrativos, dado el volumen de actividad de la misma. Chocan con una administración opaca, falta de transparencia, e incapaz de dar respuesta motivada a los ciudadanos sobre los temas que se plantean. Esto provoca que buena parte de los procedimientos administrativos tramitados a través de recursos o en ejercicio del derecho de petición terminen como denuncias ante la Oficina de quejas y reclamaciones del Ayuntamiento de Sevilla, el Defensor del Pueblo, ante la imposibilidad de obtener respuesta de una Administración que se ampara en el silencio administrativo con excesiva frecuencia. Esto obliga al administrado a acudir a procedimientos judiciales, lentos, complejos y costosos que, en buena parte de los casos, no están justificados por la envergadura del derecho o interés que se reclama.

Por ello, debemos plantear la necesidad de adoptar las siguientes medidas necesarias para:

- 91.** Debe garantizarse la resolución expresa, motivada y en el plazo legal de las peticiones y recursos administrativos presentados por los ciudadanos.
- 92.** El Ayuntamiento tiene que proceder a la correcta notificación, conforme al artículo 59 de la Ley 30/92 y la jurisprudencia existente, de los actos de los procedimientos administrativos a los interesados en los mismos.
- 93.** Impulsar la administración electrónica, para garantizar la realización de mayor número de trámites administrativos a través de internet, así como dotar a la página web municipal de sistemas ágiles de información con actualización inmediata de contenidos.

94. Dignificar el papel que está realizando en la actualidad el Tribunal Económico Administrativo de la ciudad, que está asumiendo un retraso cercano a los tres años, sin personal ni medios suficientes, lo que significa una indefensión clara para el ciudadano que se ve obligado a acudir al mismo.

95. Todos los teléfonos de atención al ciudadano e información de las empresa publicas y concesionarias deben de ser gratuitos o con prefijo local.

Políticas de transparencia y responsabilidad social

96. Se plantea la necesidad de fijar límites salariales a los directivos, gerentes de las empresas publicas y organismos autónomos, así como de los cargos políticos y cargos de confianza.

97. Transparencia en la contratación de servicios y en las concesiones realizadas, publicando los contratos formalizados, con indicación del importe de la licitación y adjudicación, el objeto, el procedimiento utilizado, los instrumentos a través del que se haya publicitado, números de participantes en el procedimiento e identificación de los adjudicatarios.

98. Publicación de los nombres y retribuciones de los altos cargos del Ayuntamiento y máximos responsables de entidades designados por la corporación, así como de su declaración de IRPF y Patrimonio.

99. Publicación de fácil acceso de los Presupuestos municipales, las modificaciones que se vayan efectuando en los mismos y de su liquidación.

100. Acceso para toda la ciudadanía, a través de la web del Ayuntamiento, a los ordenes del dia de los Plenos municipales, actas y videos y a información sobre el trabajo desarrollado por los cargos electos, agendas, propuestas, votaciones, etc.

