

INFORME 2011 SOBRE LA SITUACIÓN DEL COMERCIO EN LAS PRINCIPALES ÁREAS COMERCIALES DE LA CIUDAD DE SEVILLA Y POSIBLES SOLUCIONES Y ALTERNATIVAS:

- **Alcentro** (Federación de Comercio y Servicios del Centro de Sevilla)
- **CCA – Asunción los Remedios.**
- **Paseo Comercial Luis Montoto**
- **Pickman – Gran Plaza CCA**
- **Asociación de Comerciantes Casco Antiguo de Triana**

miércoles, 29 de junio de 2011



INTRODUCCIÓN

El presente documento tiene como objeto servir de documento base de las situaciones que inciden en la actividad comercial en la ciudad de Sevilla. Conviene recordar que Sevilla constituye la cuarta área comercial más importante de España por volumen de negocio, sobrepasando los límites provinciales al abarcar el norte de la provincia de Huelva y el sur de la de Badajoz.

Según el III Plan Integral del Comercio de Andalucía la distribución comercial se configura como un sector estratégico que ejerce un papel fundamental en el conjunto de la economía, por el valor añadido y el empleo que genera, con una amplia participación del autoempleo. Esta importancia también radica en la participación de este sector en la vida cotidiana de los ciudadanos, en el diseño urbanístico de las ciudades. A su vez, la evolución de su eficiencia y de su estructura productiva afecta a la formación de los precios. La distribución comercial desempeña una doble función dentro del sistema económico. Por una parte, el dinamismo y la innovación comercial se traducen en un aumento del Valor Añadido Bruto, y por consiguiente de la riqueza. Por otra, las estrategias que persiguen el aumento de la eficiencia a lo largo de la cadena de valor tienden a reducir los costes de distribución.

El sector comercial está sometido a profundas transformaciones procedentes tanto de las pautas que fija el mercado, como de la incorporación de tecnologías aplicadas al comercio, que se manifiestan con distinto grado de intensidad en una estructura sectorial, todavía dual, en la que coexisten empresas con modernas técnicas de Marketing en mercados globales, con empresas de reducido tamaño en las que todavía no se ha producido una renovación en sus modelos de gestión comercial.

Desde el lado de la demanda, los cambios en los hábitos de compra se manifiestan en la búsqueda de un mayor número de servicios comerciales, más adaptados a los nuevos estilos de vida, lo que implica modificaciones en la estructura de la oferta. El comercio, al ser punto de encuentro entre la producción y el consumo, se configura como un aspecto esencial en el funcionamiento de cualquier sistema económico, y en particular para la economía andaluza, toda vez que el sistema de distribución comercial ha de ser eficaz, eficiente y lo suficientemente flexible como para generar respuestas a las transformaciones que se producen en el propio sistema económico, respetando los principios de libertad de empresa, de libre y leal competencia, libre circulación de bienes y servicios, y de garantía de los intereses de los consumidores.



Por ello, en el marco del VI Acuerdo de Concertación Social, el Gobierno andaluz y los Agentes Económicos y Sociales consideraron la necesidad de abordar la elaboración, de manera consensuada, de un III Plan Integral de Fomento del Comercio Interior de Andalucía que contemplara entre sus líneas de actuación las siguientes:

- Renovación y mejora tecnológica de las pymes comerciales, mediante ayudas financieras para nuevas tecnologías que mejoren la eficiencia directiva y permitan un mayor crecimiento de su dimensión organizativa.
- **Impulso de planes de desarrollo de comercio, especialmente en los cascos históricos, que permitan reducir las desigualdades territoriales.**
- Análisis de la realidad del comercio ambulante.
- Desarrollo de nuevas ofertas formativas sobre la base de las necesidades del sector en este ámbito.
- Impulso del asociacionismo comercial y la cooperación empresarial.

En definitiva con este documento pretendemos tener un índice de todos aquellos aspectos que inciden sobre la actividad comercial y se apuntan algunas soluciones, pero deberá ser el órgano competente el que desarrolle cada uno de los puntos recogidos, para lo que ofrecemos nuestra sincera y leal colaboración.

Atentamente,
Enrique Arias



ÍNDICE

- 1.- Situación administrativa
- 2.- Movilidad
- 3.- Obras en la vía pública
- 4.- Turismo y comercio
- 5.- Eventos en la ciudad
- 6.- Urbanismo y comercio
- 7.- Acciones institucionales de apoyo

1.- Situación administrativa

1. Tramitación Licencias de obra
2. Tramitación Licencias de apertura
3. Ocupación vía pública (veladores, etc...)
4. Ordenanza de Peatones y Ciclistas
5. Comercio Ambulante
6. Declaración de zona saturada
7. Señalética
8. Horarios comerciales
9. Carga y Descarga
10. Comercio Ilegal
 - a. Mercadillos
 - b. Bazares chinos
 - c. Manteros
 - d. Ferias del stock
11. Actuaciones puntuales: entoldados, alumbrados, etc...
12. La Navidad

ALCENTRO
Sevilla Tienda Ciudad

2.- Movilidad

1. Plan de movilidad integral: conexión entre nodos de la red
2. Plan Centro
3. Sentido Único
4. Transporte Público
5. Zona Azul
6. Parkings
7. Metro y Tranvía
8. Taxi
9. Intercambiadores de transporte
10. Carriles Bici



3.- Obras en la vía pública

1. Consecuencia de anteriores transformaciones: estudio
2. Plan de Impacto Social para obras nuevas
3. Oficina de coordinación e información de obras
4. Ordenanza reguladora de actuaciones en la vía pública (acometidas)
5. Cubas en la vía pública y coches abandonados
6. Locales vacíos y fachadas degradadas en zona comerciales

4.- Comercio y Turismo

1. Actuaciones conjuntas
2. Único interlocutor con el Ayto.
3. Promoción de Sevilla ciudad de compras

5.- Eventos en la ciudad

1. Situación actual:
 - a. Semana Santa
 - b. Feria
 - c. Corpus
2. Reparto anual de eventos: nuevas ocasiones
 - a. Navidad
 - b. Velás
 - c. Otras oportunidades
3. Potenciar eventos culturales
4. Promoción de Congresos
5. Potenciación de Sevilla Siglo XVI y América
6. El Río como oportunidad de promoción
7. Eventos puntuales en zonas comerciales

6.- Urbanismo y comercio

1. Zonas comerciales en el PGOU
2. Itinerarios comerciales
3. Dotaciones en Zonas comerciales:
 - a. Ubicación
 - b. Accesibilidad
 - c. Mobiliario Urbano
 - d. Diseño de exteriores



- e. Rotulación comercial
- f. Señalética
- 4. Actuaciones agresivas: Torre Pelli
- 5. Nuevas zonas comerciales en desarrollo
- 6. Política sobre Grandes Superficies
- 7. Representación en los Distritos.

7.- Acciones institucionales

- 1. Sevilla Global
- 2. Reforma de Ordenanzas
- 3. Campañas de imagen
- 4. Persecución de actuaciones ilegales
- 5. Seguridad ciudadana: cámaras de vigilancia
- 6. Consumo: Política Municipal
- 7. Otras ayudas al sector

8.- Consejo Municipal de Comercio



1. Situación administrativa

1. Tramitación Licencias de obra

Es una necesidad que la tramitación de las licencias de obras de locales comerciales tengan un procedimiento con mayor agilidad que el actual, entendiendo que el tiempo, en un local arrendado, supone un enorme costo para el operador comercial que tiene que soportarlo. Habría que explorar la posibilidad de establecer procedimientos abreviados para este tipo de intervenciones, al menos, en determinados casos en los que no se vean afectados elementos esenciales del inmueble.

En cualquier caso, incrementar la agilidad de estos trámites es fundamental para nuestro sector.

No entendemos que desde la propia administración pública se pongan trabas a los proyectos redactados y visados por profesionales que debieran tener autorización inmediata, con la reserva de la actuación inspectora ante eventuales incumplimientos de la normativa reguladora. Es decir no tratar a todos como presuntos infractores, sino como ciertos inversores.

2. Tramitación Licencias de apertura

Por razones similares a las expuestas para las Licencias de Obra, la Licencia de Apertura es un trámite que no debería impedir el rápido comienzo de la actividad empresarial de una forma legal. Para ello, creemos que es fundamental adecuar la actual Ordenanza a lo establecido en la Ley Omnibus, que a su vez es una Transposición de la Legislación Comunitaria en la que se insta a los gobiernos a establecer mecanismos simplificados para estos trámites.

En definitiva volvemos a entender que los proyectos redactados y visados por profesionales debieran tener autorización inmediata, con la reserva de la actuación inspectora ante eventuales incumplimientos de la normativa reguladora. Por las mismas razones habría que levantar las trabas municipales a la contratación de servicios y suministros (Luz / Agua), bastando para ello los obligatorios Boletines de Instalación convenientemente diligenciados y visados. Nuevamente proponemos NO tratar al inversor como presunto infractor.

3. Ocupación vía pública (veladores, etc...)

La ocupación de la vía pública puede suponer un verdadero problema para el comercio de la zona afectada o una gran oportunidad. Por ello, es fundamental definir una política clara a este respecto que haga compatible el uso de la vía pública con esta ocupación y que, a su vez, sirva para potenciarla al dotarla de espacios que sirvan de esparcimiento y atracción para los viandantes.



Las últimas actuaciones en el sentido de la restricción del tráfico, no se han visto acompañadas de una regulación clara que, a nuestro juicio, es completamente necesaria para asegurar esta compatibilidad.

Así, nos encontramos con zonas peatonales como la Plaza Nueva, sin autorización de veladores o, en cambio, otras zonas en las que los veladores prácticamente, hacen casi impracticable el paso, como p.e. en la Avda. de la Constitución.

Mención especial merece la ocupación de la vía pública en calles eminentemente comerciales (Tetuán, Sierpes, Nervión, Marqués de Pickman..) con comercio ilegal y dificultando el tránsito peatonal, con venta de mercancías falsificadas y absoluta permisividad policial; lo que trataremos más adelante.

4. Ordenanza de Peatones y Ciclistas

El enorme impulso que la anterior corporación dio a los carriles bici, no se vio acompañada de la necesaria regulación que debe tener la utilización de este elemento de transporte.

La Ordenanza de Peatones y Ciclistas fue recurrida por multitud de colectivos, entre los que nos encontramos, al contener diversos puntos que lesionan claramente los intereses de nuestros representados.

La bicicleta creemos que es un medio de transporte de extraordinaria eficacia siempre que se utilice en combinación con los demás recursos existentes; por ello, creemos necesaria una regulación del tráfico generado por los ciclistas, aclarando derechos y obligaciones, que haga compatible el uso de la bicicleta con la utilización de la vía pública por otros colectivos cuyos derechos no deben ser vulnerados. Véase que no decimos prohibición de este tránsito, sino regulación de forma que se haga compatible con los demás tránsitos.

Acompañamos a efectos informativos, como ANEXO I, las alegaciones realizadas en su día a la citada ordenanza.

5. Comercio Ambulante

El comercio ambulante es una actividad protegida por nuestro marco legislativo respecto de la cual manifestamos el apoyo que prestamos a cualquier actividad empresarial que cumpla con la legislación vigente.

Sin embargo, en los últimos años, hemos comprobado con enorme preocupación cómo, en nombre de esta actividad, se vulneraba la ley de forma flagrante con la connivencia de nuestro Ayuntamiento.



Al igual que otras formas comerciales, esta actividad necesita contar con licencias urbanísticas (en la actualidad, sólo Parque Alcosa cuenta con Licencia Urbanística), sin que nadie haya intervenido.

Por otra parte, entendemos que las reglas del juego deben ser claras e iguales para todos, evitando tratos diferenciados que proporcionen ventajas competitivas a determinados colectivos. Así, pues, de la misma manera que los comerciantes debemos ocuparnos de la limpieza, vigilancia y buena conservación de nuestros establecimientos, entendemos que es injusto que, con nuestros impuestos, se realicen estas labores en los llamados “mercadillos” de nuestra ciudad, sin ninguna contraprestación por el servicio.

Igualmente, creemos que supone un trato discriminatorio la “vista gorda” que se hace frente al incumplimiento de algunos de los operadores que realizan su actividad en estos espacios públicos en cuestiones tan importantes como la legislación laboral, de consumo o incluso fiscal.

Y, lo que nos parece más grave, la tolerancia que hay frente al flagrante delito (venta de falsificaciones, material robado, etc...) en estos recintos ante la pasividad de la Administración.

Todo ello, en un entorno de constante vigilancia que llega en ocasiones al hostigamiento por parte de la Administración sobre el comercio establecido en locales permanentes.

6. Declaración de zona saturada

Con objeto de adecuar la situación actual de nuestra ciudad a la realidad legislativa, entendemos que debería replantearse el concepto de “zona saturada” mediante el cual, en determinadas zonas, se impide la apertura de determinados tipo de establecimientos.

7. Horarios comerciales

Tema polémico el de los horarios comerciales y, sin embargo, fundamental para nuestro sector. Especialmente importante es la consideración o no del Centro de Sevilla como zona Turística de especial consideración, con horarios adaptados para este tipo de espacios en fechas concretas.

Solicitamos la apertura de un debate que permita afrontar los diferentes aspectos que plantea este asunto, estableciendo un marco adecuado a la nueva realidad, siempre que cuente con el mayor consenso de los afectados.



8. Carga y Descarga

Asunto de capital importancia para nuestro sector, debe ser abordado con los responsables directos del transporte y distribución de mercancías en el interior de nuestra ciudad.

En la actualidad, encontramos numerosos problemas en la actual normativa que hace que se incumpla de forma sistemática, dando lugar a una anarquía que no beneficia a nadie.

Se debe abordar desde la ubicación de las zonas reservadas para la carga y descarga, pasando por los sistemas o elementos de transporte a utilizar en zonas de tráfico restringido, hasta los horarios de restricción de esta actividad.

Creemos que nuestra ciudad resolvería muchos problemas si se regularizara con el debido consenso esta actividad. Otras ciudades han logrado articular plataformas logísticas para zonas peatonales durante todo el horario comercial y los aparcamientos que se construyen contemplan este hecho. En su día se propuso un proyecto de Centros Logísticos para el centro de la ciudad que con la utilización de plataformas eléctricas (no contaminantes) y neumáticas (no agresivas), pudiera realizar el reparto incluso durante horario comercial sin colapsar tránsitos y actividad.

9. Comercio Illegal

Especial mención para un problema de primera magnitud que, en la actualidad, genera enormes perjuicios económicos y de imagen para nuestro sector y para nuestra ciudad.

- a. Mercadillos: Aunque ya ha sido tratado desde otro punto de vista en un apartado anterior, insistimos aquí en la necesidad de vigilar por parte de la Administración el cumplimiento de la Ley en el ejercicio de este tipo de fórmula comercial ya que, junto a una venta ambulante legal, se amparan actividades realizadas al margen de la legalidad o, incluso, claramente delictivas que provocan una lamentable situación de desamparo tanto a usuarios como a competidores. Necesitamos clarificar cuáles son los mercadillos y días aprobados para esta actividad y el procedimiento de la concesión para evitar, en un futuro, la alegación de esta actividad fomentada por la propia Administración.
- b. Bazares chinos: Al igual que la venta ambulante, la venta en bazares por ciudadanos chinos es una actividad perfectamente legal que nuestras organizaciones defienden y amparan.

Sin embargo, lamentablemente, en los últimos tiempos, hemos podido constatar cómo, al amparo de esta denominación, ha proliferado una gran



cantidad de establecimientos donde la ley se vulnera de forma flagrante sin que la Administración intervenga.

Esta situación es particularmente grave ya que el consumidor no siempre es capaz de reconocer los riesgos que supone comprar en establecimientos cuyos controles no son homologables al del resto y donde encuentra precios muy ventajosos como consecuencia, en muchos casos, del incumplimiento de las obligaciones que establece la legislación española en cuestión de condiciones de apertura (Competencia Municipal), laboral, fiscal, de consumo, etc...

Así, es fácil encontrar bajo esta denominación a establecimientos donde encuentran a la venta artículos prohibidos por la legislación, por ser potencialmente peligrosos, falsificaciones, o artículos defectuosos sin ningún tipo de garantía; también encontraremos locales que no cumplen con la normativa Municipal en materia de Licencias de Apertura, o incumplimientos en la legislación fiscal, cuando no prácticas laborales próximas a la esclavitud.

Es importante que el marco legislativo sea claro y la Administración asegure su cumplimiento por todos los operadores en una determinada actividad pues, en otro caso, aparte del grave perjuicio para la sociedad, se establecen diferencias competitivas que, a la larga, provocan la sustitución de los cumplidores por aquellos que, al incumplir la ley, disponen de mayor margen.

- c. Manteros: Con la excusa del problema social que plantean determinados colectivos, la tolerancia que hay frente a este tipo de delincuencia está causando un grave daño tanto a las marcas (falsificaciones), como a los comerciantes (venta sin control en zonas comerciales).

Sin entrar en la cuestión social sobre quién es el responsable de que organizaciones mafiosas utilicen a personas sin recursos para lucrarse en este negocio, lo cierto es que el comercio legalmente establecido tiene un grave problema por la dejación de funciones de una Administración que encuentra más lucrativo vigilar el estricto cumplimiento de la ley en sus establecimientos que perseguir el delito que se comete justo a sus puertas.

- d. Ferias del stock: Bajo la denominación de “Ferias del Stock”, están proliferando en nuestra ciudad, en algunas ocasiones con la colaboración de FIBES, determinados “mercadillos” gestionados por empresas comercializadoras y puestos a disposición de fabricantes que pueden deshacerse de sus stock sin ninguna cortapisa.



En estos eventos, el flagrante incumplimiento de la legislación vigente, se pone de manifiesto en la falta de respeto hacia las garantías al consumidor y en la competencia desleal que supone para un sector cuyo funcionamiento se encuentra muy regulado. Entre otras cuestiones, cabe señalar por llamativos los siguientes puntos en los que basamos nuestra afirmación:

1. Falta de garantías protegidas en la Ley de Comercio Interior para las ventas del comercio minorista.
2. Apertura de una gran superficie comercial sin la correspondiente autorización.
3. Apertura en festivo de una superficie comercial.
4. Condiciones laborales contenidas en los Convenios Colectivos del Sector
5. Falta de control fiscal

Especialmente grave nos parece que esta situación sea amparada y organizada por una Institución presidida por nuestro Ayuntamiento y financiada con los impuestos pagados, entre otros, por los empresarios de nuestro sector a los que tan grave daño causa.

Conviene recordar que esta iniciativa fue propuesta por los comerciantes de Sevilla para realizarla en el centro de la ciudad en fechas concretas y por comerciantes con licencia de apertura en la ciudad, iniciativa que fue copiada y trasladada a Fibes con nuestra expresa oposición e introduciendo competencia desleal.

10. Actuaciones puntuales: entoldados, alumbrados, etc...

Engalanar las zonas comerciales y turísticas de nuestra ciudad para determinadas ocasiones y hacer más agradable el uso de sus zonas públicas contribuye, sin duda, a trasladar la imagen de una Sevilla acogedora y preocupada por el bienestar de sus visitantes, algo imprescindible si consideramos que el sector del turismo y el del comercio representan la mayor aportación a nuestro PIB.

La colaboración del comercio ha sido tradicional siempre que ha sido requerido para ello y estamos seguros de que así seguirá siendo en el futuro.

Deben clarificarse presupuestos y fechas concretas para estas instalaciones.



11. La Navidad.

Con un claro respeto al sentimiento cristiano de estas fechas, a nadie se le escapa que la NAVIDAD es un motor económico de primer orden. Debe de cambiar la consideración municipal de la Navidad como gasto, puesto que el desembolso realizado será más bien una INVERSIÓN. Máxime cuando muchas de las actividades que pueden y deben realizarse pueden ser financiadas en su integridad por la iniciativa privada.

Ya hemos tratado anteriormente la necesidad de contar con eventos que tengan efecto llamada sobre nuestros visitantes en las diferentes épocas del año. Dentro de este contexto, reivindicamos la Navidad como un momento fundamental, en dos aspectos:

- a) Dentro de las actuaciones puntuales del punto anterior, merece destacarse por su enorme importancia, el llamado **"Alumbrado navideño"**.

En este sentido, es conocida la posición de nuestro sector que considera que "el alumbrado navideño" es algo de primerísima importancia en aquellas ciudades en que el sector servicios tiene una relevancia como en Sevilla", de modo que "ciudades como Madrid o Barcelona, Londres o Viena, hacen un esfuerzo enorme para crear un ambiente navideño que atraiga a personas de fuera para visitar la ciudad en esa época". "Son las administraciones las que hacen un esfuerzo gigantesco y en Sevilla tenemos la triste realidad de **un alumbrado ramplón, hortera y con muy pocos medios** a lo que nos llevó la anterior corporación con sus extravagancias y constantes ataques al comercio, además de la utilización de conceptos decimonónicos como la *socialización del alumbrado o las fiestas del solsticio de invierno*"

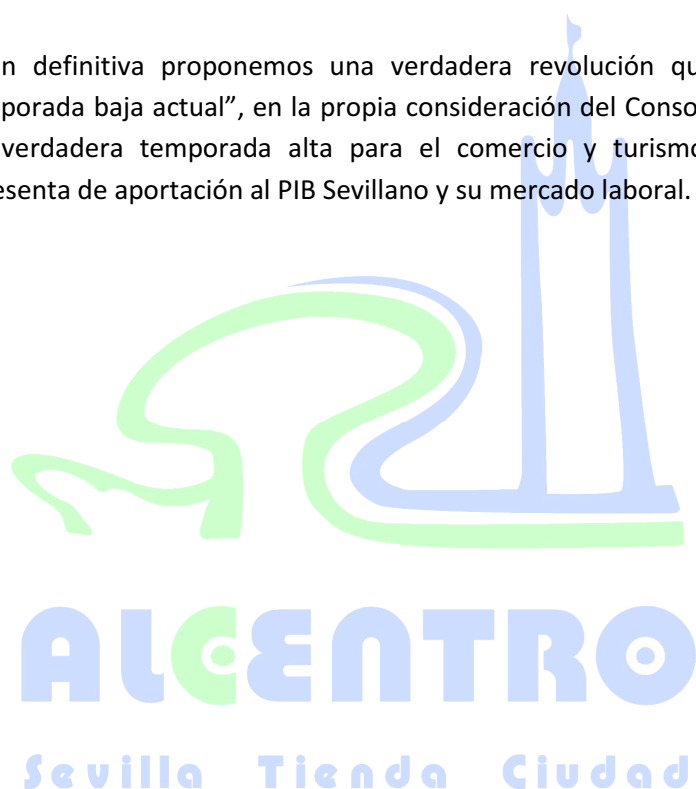
Queremos hacer una llamada a la normalidad de un asunto que consideramos de capital importancia para Sevilla y ofrecer nuestra sincera colaboración para reconducirlo de manera que pase de ser un arma arrojadiza a ser un evento capital en nuestra ciudad que atraiga a los potenciales visitantes en una época que, de otra manera, queda desaprovechada en beneficio de otras ciudades competidoras.



Siempre hemos propuesto que aquella delegación de Fiestas Mayores que instala la mayor fiesta de luces de España sería la mejor situada estratégicamente para negociar la instalación del alumbrado navideño.

- b) “Otras Actividades”, Hay que conseguir que nuestras zonas comerciales “se transformen” no solo con el alumbrado sino con otras actividades tales como mercadillos navideños, pistas de patinaje sobre hielo, campanilleros, conciertos, bandas, paseos teatralizados... y con una utilización extensa de toda la zona comercial. Muchas de estas actividades podrán ser autofinanciadas por los propios participantes.

En definitiva proponemos una verdadera revolución que transforme esta “temporada baja actual”, en la propia consideración del Consorcio de Turismo, en una verdadera temporada alta para el comercio y turismo, con lo que ello representa de aportación al PIB Sevillano y su mercado laboral.



2. Movilidad

La responsabilidad y las competencias sobre las modificaciones de la trama urbana y las modificaciones de uso del espacio público corresponden a los políticos, cuyo mandato proviene del resultado de las urnas que legitiman el programa electoral. Sin embargo, la participación ciudadana es imprescindible a la hora de acometer modificaciones en la ciudad. Así, es fundamental tener en consideración los siguientes principios:

- a) Las nuevas tendencias llevan a intentar resolver la rehumanización de nuestras ciudades. Pero cualquier modificación de uso del espacio público debe ser planteada, consensuada y, sobre todo, motivada.
- b) Una alteración de uso de un espacio público sólo es aceptable si beneficia a la mayoría de los ciudadanos y éstos asumen el coste que tenga para las minorías afectadas.
- c) Las zonas de actividad empresarial necesitan tener accesibilidad, movilidad y posibilidad de dejar el medio de transporte en un punto cercano.
- d) Existen herramientas para hacer compatible las nuevas tendencias y la actividad comercial y profesional en nuestras ciudades. Pero es fundamental planificar considerando:
 - a. Estudios de movilidad urbana
 - b. Transporte público
 - i. Autobuses
 - ii. Metro
 - iii. Taxis
 - iv. Bicicletas
 - v. Otros
 - c. Aparcamientos cercanos a zonas comerciales
 - d. Estudios de nuevas formas de movilidad compatibles
- e) El aprovechamiento del subsuelo de una ciudad permite multiplicar la capacidad de movilidad en una ciudad. De ahí la importancia del metro, los pasos subterráneos, o los aparcamientos subterráneos y los intercambiadores de transporte.

1. Plan de movilidad integral: conexión entre nodos de la red

De acuerdo a los anteriores principios, es fundamental restaurar las conexiones entre los diferentes “nodos” o centros de actividad de nuestra ciudad.

Para que puedan funcionar y establecer las sinergias necesarias, las diferentes zonas comerciales deben tener garantizada su conexión entre sí y con las diferentes zonas residenciales, administrativas, de esparcimiento, de restaurantes, dotacionales, etc.



Así, es urgente restaurar las conexiones mediante diferentes medios de transporte entre zonas hoy deficientemente conectadas. Ejemplos dramáticos son Los Remedios y la Plaza Nueva, Nervión con Heliópolis o El Centro de nuestra ciudad con todas las demás zonas de la ciudad. A corto plazo se pueden restaurar estas conexiones con oferta y frecuencia suficiente.

Mención especial merecen la conexión de LOS BERMEJALES con NERVIÓN/GRAN PLAZA, que debería fortalecerse la comunicación de transporte público.

Con relación a TRIANA las anteriores políticas de inmovilidad han llevado al colapso de ambas zonas. Sería imprescindible actuar inmediatamente en la recuperación de la movilidad.

2. Plan Centro

Es evidente que uno de los principales responsables de esta falta de comunicación está, precisamente, en el llamado “Plan Centro” que ha dejado prácticamente aislada a esta importante zona de nuestra ciudad.

Pensamos que debe ser derogado de inmediato para evitar que siga el proceso de desertización comercial y profesional en la zona de mayor tradición de estas actividades que, además le han dado la personalidad que entusiasma a nuestros visitantes. Y consideramos necesario un anuncio público inmediato de la desactivación del sistema.

No obstante, con posterioridad a la desactivación, apoyamos la necesidad de realizar un estudio en profundidad que, garantizando el acceso y movilidad de las personas desde los diferentes barrios hasta todos sus puntos, haga de nuestro casco histórico una zona más limpia y tranquila.

Por tanto, reiteramos la necesidad de realizar un plan de movilidad general de la ciudad de Sevilla que será quien determine finalmente la forma de abordar el tráfico en el Centro de nuestra ciudad. En este plan consideramos necesario restaurar, aunque sea con carácter limitado a vecinos y servicios públicos, los pasos norte sur y este oeste.

Entendemos que el Plan de Tráfico de Sevilla, aunque ha provocado un indudable daño al comercio, nunca ha entrado en funcionamiento. Es por ello que deberán determinarse los posibles responsables del incumplimiento del plan y la exigencia de los daños y perjuicios irrogados.

3. Sentido Único

Las actuaciones llevadas a cabo por la anterior Corporación Municipal en determinadas calles de nuestra ciudad, han llevado a una modificación drástica en el perfil de las personas que las utilizan, propiciando en demasiados casos, la desaparición del comercio existente.

Centraremos nuestro análisis en el caso de la Avda. de Luis Montoto, por ser el más conocido y cuyas consecuencias han sido las más evidentes. En esta intervención, entendemos que no ha sido suficientemente justificada la decisión de modificar su forma de uso; pero,



además, creemos que el funcionamiento después de esta intervención ha empeorado considerablemente la situación, reduciendo la movilidad y provocando un éxodo masivo de comercios y establecimientos hosteleros.

Probablemente, las razones de este fracaso han sido, por una parte, la falta de un estudio previo del perfil de usuarios que frecuentaba la zona y, por otra, la actuación descoordinada de un plan de movilidad general que ha llevado a un estudio parcial del uso de la zona con resultados claramente erróneos.

Aquí sería necesario replantearse un estudio general de tráfico, dentro del Plan General de Movilidad que demandamos y buscar la forma de restablecer un uso comercial de la calle que tantos puestos de trabajo llegaron a crear en su mejor momento.

Igual razonamiento podríamos hacer de otras vías donde la Actuación precipitada ha producido efectos similares a los descritos en Luis Montoto y que, desgraciadamente, podemos ver en diferentes puntos de nuestra ciudad.

4. Transporte Público

Piedra angular de cualquier estudio que pretenda mejorar la movilidad en nuestras ciudades, es el transporte público.

Creemos fundamental la apuesta por este tipo de transporte que optimiza la asignación de recursos y, por tanto, reduce la contaminación al permitir la racionalización del transporte privado; pero esto no nos debe llevar a eliminar con prohibiciones la circulación de los vehículos privados, sino a ofrecer una alternativa verdaderamente competitiva que invite a los ciudadanos a su uso frecuente.

Para abordarlos, vuelve a ser imprescindible el Plan General de Movilidad en el que tanto insistimos y que permitirá la conexión entre los diferentes “nodos” de actividad de nuestra ciudad entre sí mediante este medio de transporte.

- a. Autobuses: Tussam Pensamos que necesita una amplia transformación en la que prime sobre todo la intermodalidad.

La eliminación de la parada de Plaza Nueva, hace necesario la búsqueda de una nueva solución que sea verdadera alternativa y que permita la interconexión entre las diferentes líneas y otros medios de transporte.

Por otra parte, la eliminación de la parada de Plaza de la Encarnación, ha terminado por desconectar al Centro de las líneas de autobuses cuyo recorrido termina en la periferia del mismo y muy alejado de los puntos de destino de los potenciales usuarios. A corto plazo, conservando la plaza Ponce de León como parada regulatoria, podrían suprimirse las lanzaderas que serían



sustituidas por las líneas de mayor afluencia que funcionaría de forma gratuita desde Ponce de León a la Encarnación (pueden ampliarse a cuatro carriles dos de tráfico y dos de parada) y vuelta en Duque.

Por otra parte, la falta de conexión en un tiempo razonable (debido a los recorridos) entre las zonas comerciales de Los Remedios, Nervión, Centro Histórico, Sevilla Este y Heliópolis entre sí debería ser una barrera a eliminar si queremos restaurar las sinergias entre estas zonas.

Por último, la falta de conectividad entre las líneas de autobuses de Tussam y el transporte metropolitano, el metro e incluso el tranvía, disminuye notablemente la efectividad global de nuestro transporte público.

Todo ello hace que, a nuestro entender, se deba replantear de forma global y, a la luz del Plan General de Movilidad el diseño actual de la red de Tussam.

En fin, destacar que los ciudadanos somos los verdaderos beneficiarios de un buen funcionamiento de los transportes públicos y que, un adecuado funcionamiento debe venir acompañado de una campaña de información en la que estaríamos encantados de poder colaborar.

- b. Taxi: De indudable valor como transporte público, el taxi, a nuestro entender, debe poder acercar al usuario entre cada uno de los “nodos” de actividad.

Nuevamente aquí debemos hacer hincapié en la necesidad imperiosa de restaurar la movilidad y establecer unos recorridos entre nodos que sean rápidos y económicos.

Para ello, debería tener especial tratamiento en el demandado Plan de Movilidad Integral, con asignación de paradas en el corazón de cada uno de los nodos de actividad y con asignación de recorridos de entrada y salida a las mismas de forma optimizada.

Si queremos recuperar la movilidad, no puede seguir costando ir desde Plaza Nueva a Plaza de Cuba p.e., más tiempo y dinero en taxi que en cualquier otro medio. Aunque esto nos obligue a reconsiderar algunas de las “falsas peatonalizaciones”

- c. Metro y Tranvía: El tren es el único medio de transporte capaz de circular con seguridad por un túnel de reducidas dimensiones.



A nuestro entender, esta es la verdadera justificación de que el Metro sea el transporte colectivo que verdaderamente soluciona los problemas de una ciudad moderna: el que se pueda “enterrar” y, por tanto, permita aumentar la limitada capacidad del viario de nuestras ciudades.

Este aumento de aprovechamiento de nuestro espacio en superficie será lo que permita desarrollar con mayor probabilidad de éxito toda una serie de medidas que hagan la superficie más agradable.

Por otra parte, la velocidad media que puede alcanzar un transporte con uso exclusivo de la infraestructura es, sin duda, la mayor de las posibles, limitada sólo por cuestiones técnicas. Esto permite acercar rápidamente a poblaciones que, de otra manera, están muy alejadas en el tiempo.

El tranvía, con menor velocidad media y el enorme inconveniente de utilizar la infraestructura existente en competencia con otros medios de transporte, puede ser un buen complemento (nunca un sustituto) del Metro siempre que se asegure su conectividad y sirva para repartir los flujos en zonas cuya protección medioambiental sea necesaria. No obstante proponemos dos iniciativas para este medio de transporte. La primera es nominarlo correctamente TRANVÍA (No MetroCentro), la segunda la petición expresa al Delegado del Gobierno por el Ayuntamiento que desautorice cualquier tipo de manifestación que interfiera con este medio de transportes, al igual que desautoriza el corte de la SE30, las vías del Ave o el Aeropuerto.

Pero, mientras sea posible disponer de una red de metro efectiva, creemos que se debe hacer un esfuerzo por recuperar una red de transporte convencional bien conectada y con penetración hasta los verdaderos destinos de los usuarios que no son sino el corazón de cada una de las zonas comerciales, residenciales y de ocio.

Acompañamos como **ANEXO II**, nuestras alegaciones a los anteproyectos de Líneas 2 y 3 de metro de Sevilla que en síntesis solicitan las siguientes paradas en el centro:

- L2: Cristo de Burgos y Duque (L3).
- L3: Alameda, Duque (L2), Plaza Nueva y Puerta Jerez (L1)

Propuesta que es coincidente con la del nuevo consistorio. De la mano de esta infraestructura vendrá la verdadera revolución en materia de movilidad a la ciudad de Sevilla, no obstante no entendemos las razones que llevan a la Junta de Andalucía a retrasar *sine die* la resolución de las



alegaciones presentadas en su día y la reanudación de este proyecto vital para nuestra ciudad y sus habitantes.

Igualmente acompañamos como **ANEXO III**, nuestras alegaciones a la ampliación del Tranvía que consideramos plenamente vigentes.

5. Zona Azul

Respecto al aprovechamiento del escaso espacio de aparcamiento en superficie, probablemente la zona azul es la única herramienta con la que cuentan las ciudades modernas.

Esta herramienta es especialmente útil en las zonas comerciales y, la diferencia en el precio de utilización es lo que sirve para obtener una mayor o menor rotación.

Defendemos que el vehículo privado pueda acceder hasta el mismo corazón de las zonas comerciales, pues entendemos que no funcionarían en otro caso y, por tanto, nos vemos obligados a reconocer que esta fórmula impopular es una herramienta necesaria.

Las zonas comerciales del Centro, Luis Montoto, Triana, Los Remedios, Viapol y cualquier otra zona comercial deberían contar con suficientes plazas de aparcamiento en superficie reguladas en su utilización para que resulten efectivas.

La utilización del transporte público tiene que venir determinada por su comodidad, rapidez y utilidad, nunca por la prohibición del vehículo privado. A los centros comerciales cerrados se les dota de transporte público, pero nunca se les obliga a cerrar sus aparcamientos rotatorios.

Sería deseable además la consideración del comerciante como residentes en la instauración de este sistema.

6. Aparcamientos subterráneos

La necesidad de aprovechar el espacio subterráneo para ampliar la capacidad de nuestro viario en superficie ya ha sido comentada con anterioridad. Esto incluye los parkings.

La conveniencia indicada antes de que el vehículo privado pueda acceder hasta lo más próximo posible del mismo corazón de las zonas de actividad hace necesario una política de aparcamientos subterráneos que hagan compatible esta utilización con una superficie que no esté desbordada por estos desagradables pero necesarios elementos de transporte.

Entendemos que el Plan de Movilidad Integral debería completarse con una red de aparcamientos subterráneos (o en altura) en diferentes puntos de la ciudad que permita cubrir este objetivo.



Consideramos por tanto necesarios parking intra y extra muros como: Prado, Alameda, Resolana, Torre de los Perdigones, Torneo, Colón 2, Reyes Católicos, Marqués de Paradas, Encarnación. Igualmente en otras muchas zonas, por ejemplo en Triana: San Martín de Porres y Pagés del Corro.

Ahora bien es necesario que el costo sea razonable por lo que se debería ampliar el tiempo de concesión para aumentar el plazo de amortización y redundando todo ello en el costo de utilización final.

7. Intercambiadores de transporte

Todo lo anterior quedaría absolutamente incompleto si no se dotara a la ciudad de diferentes puntos de intercambiadores de transporte, a poder ser, subterráneos.

Estos intercambiadores deberían, a nuestro entender, estar situados en puntos estratégicamente situados de acuerdo con lo establecido por el Plan de Movilidad Integral y deberían permitir cambiar desde un transporte a otro con completa conectividad y facilidad.

Así, creemos fundamental conectar el vehículo privado (aparcamientos) con autobuses, taxi o metro; los autobuses metropolitanos con Tussam, taxi, metro y bicicleta; o el tren de cercanías con los autobuses metropolitanos, Tussam, taxi y bicicleta.

Los intercambiadores de transporte se han convertido en las ciudades que han apostado por ellos, en la verdadera revolución que ha permitido optimizar las redes de transporte interior.

Nuestras propuestas en este sentido son Alameda y Prado.

8. Carriles Bici

Destacamos la bicicleta como un medio de transporte eficaz y no contaminante que sirve como complemento ideal para determinados desplazamientos.

Sin embargo, esto no puede hacerse en competencia con el resto de sistemas de transporte, sino como parte de la red y, por supuesto, necesita de una regulación para que estos usuarios no se conviertan en verdaderos tiranos con los derechos de otros colectivos.

Es imprescindible asegurar que el tráfico ciclista no se convierta en un peligro para los peatones o para otros usuarios de la vía pública, mediante una normativa clara que regule los derechos de los ciclistas y delimite sus responsabilidades frente a terceros.



3. Obras en la vía pública

Como antecedente a este punto es importante comprender que cualquier afección de la vía pública afecta directamente al comercio allí instalado. Y si esta actuación resta afluencia de público y por ello de ventas el comercio sufre el doble castigo de la caída de ventas y la imposibilidad de dar salida a un stock acumulado para una previsión de ventas sin incidencias.

Teniendo en cuenta que las compras de mercaderías se realizan con un año de antelación es el plazo de seguridad que necesitamos tanto para reducir compras, como para aprovechar y realizar las obras privadas que se deban realizar en el propio establecimiento y que pudieran compaginarse temporalmente con las de la vía pública.

1. Consecuencia de anteriores transformaciones: estudio

La transformación habida en la ciudad con las últimas actuaciones, han provocado cambios de uso en diversas zonas cuyas consecuencias creemos que deberían ser objeto de un estudio para poder tomar medidas que palién en lo posible las consecuencias negativas de dichas modificaciones y, por el contrario, otras que potencien los efectos positivos.

Es evidente la alteración producida y el desplazamiento de las zonas de actividad comercial. Pero este proceso, no es gratuito. En muchas ocasiones, esta situación está llevando a situaciones dramáticas a muchas familias que han visto definitivamente alterada la forma de desarrollar su actividad laboral y, en demasiadas ocasiones, a perder su trabajo y comprometer su patrimonio como consecuencia de las pérdidas registradas.

En otras ocasiones, el proceso de deterioro aún no se ha detenido; la esperanza de recuperar el pulso perdido y remontar la situación, lleva a muchas otras familias a tratar de mantener su medio de vida contra viento y marea.

Por último, también hay quien se ha beneficiado de los cambios en nuestra ciudad.

Por todos ellos, creo que estamos obligados a replantearnos lo hecho y continuar con reformas que no perjudiquen a los que han salido beneficiados, pero que permita salir de la situación lamentable en la que se encuentran aquellos que aún resisten con la esperanza de salir adelante.

En la actual situación de crisis creemos que, además de una obligación, es una urgencia la realización de este estudio y la implementación de las medidas necesarias.

2. Plan de Impacto Social para obras nuevas

Precisamente para evitar las consecuencias negativas que han tenido la ejecución de las obras que han dado lugar a estas transformaciones, el Ayuntamiento de Sevilla, a instancias de



Aprocom, encargó a la Universidad de Sevilla la elaboración de un documento llamado “Buenas Prácticas para minimizar las externalidades negativas sobre el tejido económico de la obra en la vía pública”, coordinado por el Profesor D. José Ignacio Castillo.

En la redacción de este documento, intervinieron más de cuarenta entidades, llegando a conclusiones que, aunque entendemos insuficientes, también pensamos que son del mayor interés y que merecerían la atención de la nueva Corporación.

En este documento se recogen elementos de indudable interés, cuya observancia evitarían a buen seguro una buena parte de daños irreparables como los asumidos por algunos colectivos durante las obras del Metro en la Avda República Argentina, la modificación de la Calle Asunción o el cambio de sentido en la Avda. Luis Montoto entre otras.

3. Oficina de coordinación e información de obras

Aunque es parte del documento citado en el punto anterior, creemos fundamental que los ciudadanos y, muy especialmente, los comerciantes y hosteleros por lo enormemente sensible que es la actividad que realizan frente a la situación del entorno, cuenten con información anticipada, precisa y detallada de las obras que se vayan a ejecutar implicando a la vía pública.

Es por esto por lo que consideramos fundamental el establecimiento de reuniones periódicas de coordinación en las que nuestros colectivos reciban información sobre la planificación de dichas obras.

Por idénticas razones, entendemos necesario que las correspondientes asociaciones tengan puntual información con el fin de poder trasladarla a los interesados en el caso de cualquier evento.

Para todo ello y, como complemento de las reuniones periódicas, entendemos que el acceso a la web del CECOP es una buena herramienta para ello.

4. Ordenanza reguladora de actuaciones en la vía pública (acometidas)

También este aspecto se aborda en el documento “Buenas Prácticas para minimizar las externalidades negativas sobre el tejido económico de la obra en la vía pública”; sin embargo, la necesidad de resolver esta situación que genera un clamor entre la ciudadanía y que nos perjudica muy especialmente, nos lleva a destacarlo en este punto.

Creemos intolerable que inmediatamente después de la finalización de una obra, la calle vuelva a verse afectada por el comienzo de una nueva intervención.

Reconociendo que en casos excepcionales se pueden producir situaciones de emergencia que haga imposible evitar estas nuevas intervenciones en zonas donde se acaba de finalizar



una obra, creemos justificado exigir que esta situación de excepcionalidad no se convierta en regla.

Para ello, en ciudades como Madrid, se han promulgado Ordenanzas que regulan específicamente las intervenciones en la vía pública, especialmente en el caso de calicatas para suministros.

5. Cubas en la vía pública y coches abandonados

Otro de los problemas que encontramos en nuestro viario es la gran cantidad de coches abandonados o de cubas para desechos de construcción que ocupan plazas de aparcamiento y que afean el entorno en el que se encuentran, cuando no representan un verdadero peligro.

Se trata de un problema quizá de difícil solución pero para el que demandamos que la Administración Local no se desentienda.

6. Locales vacíos y fachadas degradadas en zona comerciales

El abandono de locales y fachadas por parte de sus propietarios representa también un grave problema en las zonas comerciales.

No se trata sólo de un problema estético y de seguridad, sino que, además, representan un auténtico problema para el buen funcionamiento de las zonas comerciales. Esto lo saben bien en los Centros Comerciales cerrados, donde toman todas las medidas para evitar que se degrade el espacio ocupado por los locales vacíos.

Esto nos lleva a demandar medidas concretas para luchar contra estas situaciones, en forma de nueva normativa que, complementada con algún tipo de medida económica, desincentive el mantenimiento de estos espacios vacíos en esa situación de abandono.



4. Urbanismo y comercio

1. Zonas comerciales en el PGOU

El PGOU de Sevilla, mientras esté vigente, representa el único documento válido de planificación de nuestra ciudad. Sin embargo, su interpretación y, sobre todo, los tiempos en los que se vayan dando cumplimiento a sus directrices, condicionan de forma determinante su contenido.

De sus especificaciones depende el que una determinada zona reúna o no condiciones para poder denominarse como “zona comercial” propiamente dicha ya que, no basta con esta denominación en un documento, sino la concurrencia de una serie de características que hagan viable el desempeño de esta actividad en la zona considerada.

Según recientes estudios, los requisitos que debe cumplir un espacio comercial son:

1. Lo primero que necesita definir una zona comercial es el área de población a la que servir contando:
 - a. Población residente en la zona
 - b. Transporte público
 - c. Accesibilidad y aparcamientos
 - d. Condiciones del entorno
 - e. Señalización
2. Condiciones básicas para el desarrollo de la actividad
 - a. Disponibilidad de locales adecuados
 - b. Infraestructura y accesos suficientes
 - c. Posibilidad de carga y descarga para el abastecimiento
 - d. Estabilidad normativa
 - e. Dotaciones en el entorno inmediato a los establecimientos
3. Para que una zona comercial pueda llamarse así debe existir competencia interna entre los comercios allí establecidos.

Para que una zona comercial sea viable, debe cubrir la totalidad de la oferta de bienes y servicios de una determinada población, considerando la escala económica del área de atracción, o bien, cubrir una oferta especializada en determinados sectores, alimentación, textil, hogar, ocio, etc... siempre que dichos sectores estén representados en su totalidad y se mantenga un equilibrio de oferta en el conjunto del área de influencia.

Es decir, en una zona propiamente comercial hay que considerar, no sólo la fisonomía de la propia zona, sino su ubicación, entorno y comunicaciones que son las que determinan los potenciales usuarios.



2. Itinerarios comerciales

Consecuencia del punto anterior es reconocer la necesidad de establecer itinerarios comerciales que permitan aprovechar las sinergias entre las diferentes zonas. Establecer recorridos peatonales, pero también conectados por otros medios de transporte que permitan a un consumidor abarcar la oferta que reúnen todos ellos de una forma sencilla y cómoda.

Sevilla siempre ha sido una ciudad de gran tradición comercial, en la que los itinerarios comerciales eran por todos conocidos:

- Francos/Álvarez Quintero, Plaza del Pan/Salvador, Lineros/Puente y Pellón, Encarnación, Regina, Feria.
- Plaza nueva y centro – plaza de cuba y los remedios

Pensamos que es indispensable adoptar las medidas necesarias para recuperarlos, pero también creemos que hay más posibilidades que se deberían valorar y poner en funcionamiento.

3. Dotaciones en Zonas comerciales:

También en línea con todo lo anterior, entendemos que se deberían establecer los principios básicos para optimizar el entorno de las zonas comerciales con el fin de hacerlas más agradables y potenciar así su utilización. Para ello, es muy importante plantear reformas y dictar criterios en cuestiones de capital importancia como son:

- a. Mobiliario Urbano
- b. Diseño de exteriores
- c. Rotulación comercial
- d. Señalética

4. Nuevas zonas comerciales en desarrollo

Creemos fundamental prestar especial atención a las zonas comerciales que se encuentran en estado embrionario o de inicio de su desarrollo, haciendo un censo de las mismas y previendo que en su desarrollo se tengan en cuenta las medidas necesarias para evitar errores conocidos.

5. Política sobre Grandes Superficies

Dentro de estas nuevas zonas comerciales emergentes, damos tratamiento específico a las grandes superficies comerciales. Su implantación, puede representar un gran impulso al empleo y a la oferta comercial de nuestra ciudad pero, si no se adoptan las medidas adecuadas, también pueden representar un gravísimo peligro para el comercio tradicional.



La tentación de un gran número de puestos de trabajo generados de forma rápida, no debe impedirnos ver que, si se hace de forma inadecuada, puede acarrear la pérdida de muchos más empleos y de mayor calidad que los nuevos.

Por ello, creemos que se debe estudiar con gran cuidado la ubicación de una nueva gran superficie comercial y, una vez elegida, adoptar todas las medidas para que este nuevo foco de atracción genere sinergias con el comercio ya existente y no una competencia desleal que degenera en canibalismo comercial.

6. Señalización urbana de zonas comerciales y turísticas

Estamos convencidos de que en nuestra ciudad, la señalización es nuestra gran asignatura pendiente.

Sin embargo, la necesidad de señalar convenientemente creo que es universalmente compartida. La dificultad está en encontrar el equilibrio entre la profusión de señales y la eficacia de las mismas.

No obstante esta dificultad, entendemos que se debería afrontar de forma seria una política de señalización que permita a nuestros visitantes moverse fácilmente por nuestras calles. Además de una reposición del nomenclátor de nuestro viario y la correspondiente numeración de portales, creemos que se deberían señalar en diversos puntos del viario, las zonas e itinerarios comerciales, de ocio y los hoteles de nuestra ciudad.

Igualmente, esta señalización entendemos que debería hacerse extensiva a todos los transportes públicos, en especial, a los autobuses de Tussam, tanto en el interior de los mismos como en las paradas.

7. Actuaciones agresivas: Torre Pelli

Por último, en este punto resaltamos una actuación que entendemos que debería ser revisada.

No entramos en el valor arquitectónico ni en su ubicación pues, aún teniendo nuestra posición como ciudadanos, entendemos que no nos corresponde como comerciantes. Sin embargo, hay un problema que no vemos resuelto: el del tráfico generado por tan enorme actuación en un entorno ya muy colapsado.

Antes de que su construcción pueda convertirse en un error irreparable para nuestra ciudad que perjudicaría de forma muy especial a las comunicaciones del Centro histórico con el área metropolitana, creemos que deberían realizarse las infraestructuras necesarias para evitar el colapso de las existentes.



5.- Comercio y Turismo

1. Actuaciones conjuntas

Comercio y turismo son las dos actividades que mayor aportación hacen al PIB y al empleo de nuestra ciudad.

Ambas actividades se encuentran íntimamente relacionadas en cuanto a que comparten el público objetivo en muchas ocasiones.

Por ello, creemos que nuestras Instituciones deberían contar con planes de revitalización que consideren a ambos sectores de manera conjunta y poder contar con un representante en el Consorcio de Turismo de esta ciudad que traslada bidireccionalmente la visión comercial.

2. Único interlocutor con el Ayto.

Creemos, por tanto, que debería establecerse un canal de comunicación con nuestra Ayuntamiento unificado para ambos sectores, de forma que pudiera coordinar aquellos puntos que afectan de forma semejante a los dos sectores.

3. Promoción de Sevilla ciudad de compras

Además de una ciudad con indudable atractivo turístico, Sevilla ha sido tradicionalmente un punto de destino para nuestro entorno más próximo e, incluso, para otras poblaciones más alejadas, como ciudad de compras.

Esta situación es la que ha permitido, durante años, que nuestra ciudad tuviera un pujante comercio que le ha dado parte de su gran personalidad. Sin embargo, lamentablemente, esta situación no es la actual; o, al menos, no en la medida que sería deseable y que lo fue en tiempos pasados.

Por esto creemos imprescindible hacer una campaña que permita a nuestra ciudad recuperar la posición que le corresponde y que ha permitido el desarrollo de los dos sectores que más puestos de trabajo mantienen: el comercio y el turismo.



6.- Eventos en la ciudad

Los eventos en la ciudad, son los que permiten realizar una llamada a posibles visitantes para que vengan a Sevilla y, de esa manera, contribuyan a generar riqueza y, al final, en la creación de puestos de trabajo.

Esto es así en todas las ciudades donde el sector de los servicios tiene una gran importancia relativa; es decir, en el caso de Sevilla.

Por eso es muy importante que nuestras Instituciones cuiden de forma especial los eventos que se producen en nuestra ciudad y colaboren para la organización de todos aquellos que supongan un atractivo para nuestros visitantes.

1. Situación actual:

Actualmente, los eventos de mayor repercusión en nuestra ciudad se reducen a dos, aunque hay un tercero que contribuye en menor medida:

- a) Semana Santa
- b) Feria
- c) Corpus

Los tres eventos representan un modelo de organización Institucional y se reconocen como de una gran generación de ingresos para nuestra ciudad (especialmente la feria y la Semana Santa); sin embargo, parece que hubiéramos renunciado a extender este buen hacer a otras ocasiones en las que Sevilla puede presentar también un gran atractivo para nuestros visitantes.

2. Reparto anual de eventos: nuevas ocasiones

Cabría reflexionar sobre la idoneidad de concentrar la mayor parte de los esfuerzos en dos únicos acontecimientos extremadamente cercanos en el calendario. Habría que valorar la posibilidad de establecer otros hitos en los que proyectar nuestra ciudad hacia el exterior y efectuar una llamada a nuestros posibles visitantes; sirva de ejemplo:

- a) Navidad
- b) Velás y otras tradiciones
- c) Potenciar eventos comerciales: Pasarelas Flamencas y de Novias.
- d) Potenciar eventos culturales. (Acompañamos como **ANEXO V** propuesta Murillo/17 a modo de ejemplo)
- e) Promoción de Congresos
- f) Organización de eventos deportivos



3. Potenciación de Sevilla Siglo XVI y América

Posiblemente es un universo sin recordar. Aunque nos parezca increíble por su escasísima presencia en nuestra vida diaria, Sevilla fue capital del mundo en el momento del descubrimiento de América.

Creemos que, en torno a este asunto, sería posible crear toda una serie de eventos que situaran a Sevilla en el centro de atención en determinadas épocas en las que hoy no hay nada: 12 de Octubre, p.e. y que, en otros países, se festejan sin escatimar en medios. Conviene recordar que podemos presumir de tener la tumba de Colón en la Catedral, el Archivo de Indias colindando y el propuesto museo Colón en el Edificio de Correos (permuta con La Gavidia.), una oportunidad que no debemos perder.

Pero, además, este tema podría potenciar el flujo de visitantes si tuviera ocasiones para recordar nuestra historia con fechas marcadas en el calendario.

En fin, aunque represente una idea más dentro de los posibles eventos recogidos en el punto anterior, hemos querido destacarlo por las posibilidades que presenta.

4. El Río como oportunidad de promoción

Al igual que el punto anterior, se trata de una nueva fuente de inspiración para organizar eventos en nuestra ciudad con fecha fija en el calendario.

Pero, en este caso, también encontramos algunas posibilidades complementarias de promoción:

- El proyecto denominado Sevilla Cruise Destination
- Puerto deportivo
- Zona franca
- Zona Comercial en la cabecera de cruceros.

5. Eventos puntuales en zonas comerciales

La tendencia actual de organizar eventos culturales, sociales o lúdicos, en los espacios donde se encuentran ubicadas las zonas comerciales, nos llevan a considerar esta posibilidad en nuestra ciudad.

Se trata de ofrecer a los posibles consumidores un evento que proporcione un efecto llamada y acercar así las zonas comerciales a potenciales clientes que no tenían previsto visitarlas.

Este tipo de eventos se desarrollan en espacios públicos abiertos de forma puntual y deben desarrollarse en estrecha colaboración entre la Administración local y los comerciantes y hosteleros ubicados en la zona, con objeto de determinar la fecha más adecuada y los medios disponibles.



7.- Acciones institucionales

Nada de lo anterior es posible si no hay una acción institucional decidida para cambiar el progresivo deterioro que está sufriendo nuestro tejido empresarial en el sector del comercio.

Esta acción, para ser eficaz, debe venir desde varios frentes:

1. Sevilla Global

Entendemos que es necesario que algún organismo del Ayuntamiento coordine las actuaciones en las que sea conveniente la colaboración con los comerciantes. Hasta ahora, Sevilla Global ha venido prestando esta colaboración con aportación de ayuda técnica y presupuesto.

2. Reforma de Ordenanzas

Para poder concretar las medidas expuestas en los puntos anteriores, es necesario acometer la reforma urgente de algunas de las Ordenanzas. Concretamente, creemos necesario acometer con urgencia la reforma de la Ordenanza de Peatones y Ciclistas, así como la de Actividades, con objeto de adecuarlas a la legalidad.

Igualmente importante, sería derogar el Plan Centro, no sólo para dar cumplimiento al compromiso electoral, sino para evitar que siga desangrándose su tejido comercial.

También sería necesario introducir las reformas normativas para evitar que actos en la vía pública provoquen la parada de elementos de transporte fundamentales como el tranvía en horario comercial.

3. Campañas de imagen

Es muy importante reforzar la imagen de nuestra ciudad como acogedora y sorprendente para el visitante. De esta promoción se verían beneficiados tanto el sector comercial como el turístico, con los que se podrían estudiar diferentes formas de colaboración para las correspondientes campañas de imagen.

4. Persecución de actuaciones ilegales

Para que la competencia sea limpia y leal, es imprescindible que las reglas del juego sean iguales para todos. Es decir, que haya una gran seguridad jurídica en el escenario donde se desarrolla la actividad.

Esto sólo es posible si la Administración establece unas normas proporcionadas y sencillas, pero luego es muy estricta en su cumplimiento por parte de todos los intervinientes.

Lamentablemente, no tenemos hoy este escenario en nuestra ciudad: demasiadas normas, algunas imposibles de cumplir incluso por la propia Administración (caso de lo establecido para las Licencias de Apertura) y una gran sensación de impunidad en su incumplimiento.



Pero, incluso aquí, hay que actuar con cautela; reformar primero de forma consensuada con los sectores afectados, la normativa, despojándola de todo lo superfluo y facilitando luego la adaptación a los que no cumplen alguno de sus preceptos.

Pero, lo más urgente es eliminar las prácticas que podríamos llamar “de los grandes incumplidores”; esos que han hecho de la vulneración de la legislación vigente un medio de vida y que, con este procedimiento obtienen una ventaja competitiva que hace imposible mantener un trato igualitario con quien se esfuerza en cumplir con lo establecido.

5. Seguridad ciudadana: cámaras de vigilancia

Aspecto muy importante a tener en consideración a la hora de revitalizar una zona comercial es la seguridad ciudadana. Aunque hoy no es el principal problema en la actualidad, si habría que hacer un esfuerzo por evitar la imagen que generan pequeños delitos que, al cometerse de forma reiterada, dan una sensación de impotencia a los que los padecen y transmiten una imagen muy negativa de nuestra ciudad.

En este punto, consideramos de gran interés las medidas que, en colaboración de la Policía nacional con el Ayuntamiento, se han implantado en otras ciudades como es el caso de Málaga; se trata de las cámaras de vigilancia en las zonas comerciales.

Nuestras organizaciones ofrecerían en este punto toda la colaboración que sea necesaria por nuestra parte con objeto de poder llevar a cabo este sistema de protección.

6. Otras ayudas al sector

En un momento de crisis como el actual, otros colectivos han venido recibiendo ayudas de la Administración para tratar de salvar el mayor número posible de puestos de trabajo.

Sin embargo, en este mismo tiempo, el sector del comercio ha visto como subían el IVA al consumo, se imponía el impuesto sobre el uso de bolsas de plástico y le hacían soportar obras interminables para dar empleo a trabajadores de la construcción.

No somos especialmente partidarios de las ayudas sin contrapartida pero, sin embargo, creemos que sería necesario evaluar la posibilidad de crear algún tipo de ayudas al sector que se podrían concretar en el marco de las adaptaciones propuestas en puntos anteriores (señalética y rotulación, adaptación de instalaciones a la normativa, etc...)

7. Representación en los Distritos.

Entendemos irrenunciable nuestra participación en la administración más cercana, LOS DISTRITOS, y por ello solicitamos la modificación del Reglamento de las Juntas Municipales de Distrito para articular la reserva de un puesto de sus miembros a organizaciones comerciales zonales más representativas, con independencia de que actualmente se accede, sin reserva, por el epígrafe de “otras asociaciones”.



8. Propuesta de creación de un Consejo Municipal de Comercio.

Como consecuencia de todo lo expuesto, entendemos que sería muy conveniente la creación de un órgano de vocación permanente que, desde el Ayuntamiento, coordinara las reformas y propiciara el consenso con los sectores implicados en todas y cuantas actuaciones se planteen sobre aspectos comerciales de la ciudad.

Entre sus funciones estarían:

- Realizar estudios del posicionamiento de la oferta de servicios en nuestra ciudad, analizando los puntos débiles y fuertes y, proponiendo soluciones para reforzar nuestro posicionamiento en competencia con otras ciudades mejor situadas.
- Proponer actuaciones concretas para potenciar las sinergias dentro de la variada oferta de servicios en nuestra ciudad, permitiendo obtener un mejor aprovechamiento de los recursos existentes.
- Analizar consecuencias sobre el tejido productivo existente, en los casos de alteraciones de uso de espacios públicos que se planteen en nuestra ciudad, con el objeto de poder evaluar posibles alternativas para minimizar los efectos negativos.
- Servir de vehículo de comunicación entre los diferentes servicios municipales y las organizaciones representativas de los sectores implicados en la oferta turístico-comercial de nuestra ciudad.

Para su composición y, con objeto de asegurar su representatividad y eficacia, proponemos que sea un Órgano Paritario, compuesto por un responsable municipal y responsable de los diferentes representantes del comercio, así como otros sectores como hosteleros, hoteleros, transportes o distribución de mercancías.

Por último entendemos que su actuación necesita contar con los recursos necesarios de ubicación, personal y presupuestos.

En Sevilla, a 29 de junio de 2011



Zoido propone un Consejo Municipal de Comercio y actuar para una mejor accesibilidad a zonas comerciales

El candidato del PP a la Alcaldía de Sevilla, Juan Ignacio Zoido, ha presentado su plan para fortalecer el comercio de la ciudad, que pasa por una batería de medidas, entre las que destacan la creación de un Consejo Municipal de Comercio y fomentar una mejor accesibilidad a las zonas comerciales de la capital hispalense mediante acciones como la instauración de parkings en el entorno del casco histórico o una red de microbuses que conecten tramos de gran longitud.

Durante su intervención, Zoido ha señalado que el comercio es un sector de importancia a la hora de luchar contra el desempleo, aspecto en el que se necesita “generar confianza y seguridad jurídica”. “Hay que mirar al pequeño y mediano comercio como parte del gran tejido empresarial de Sevilla”, ha señalado, dada la cantidad de “gente joven” que el segmento del comercio tradicional es capaz de contratar.

Así, el candidato popular ha abogado por facilitar la accesibilidad y ha criticado la “descoordinación” que en muchos casos se ha producido respecto a las obras “mal planificadas” promovidas en estos entornos sin que los profesionales del comercio tuvieran información de los detalles.

Zoido ha insistido en la “planificación”, la “coordinación” y el “consenso” como la clave para acometer proyectos, por lo que, en primer lugar, ha recalcado la conveniencia de crear un Consejo Municipal del Comercio como “foro de debate permanente en distritos y barrios”.

También ha abogado por facilitar la accesibilidad tanto al casco histórico como a las zonas comerciales de gran importancia, lo que pasa por medidas a largo –desarrollar la red de metro, con cuatro líneas– y a medio plazo –aparcamientos rotatorios vinculados a las zonas comerciales, tarjeta de viaje única que englobe autobús urbano, tranvía y metro y mejorar las líneas de la empresa municipal de transportes (Tussam)–.

Más concretamente, Zoido ha expuesto la necesidad de establecer aparcamientos en los entornos de Glorieta del Cid, Torneo, Paseo de Colón o la Glorieta Duquesa de Alba, así como instaurar microbuses en trayectos como Macarena-Puerta Jerez o Puerta Carmona-Plaza de Armas, tramos largos que “las personas de más edad no siempre puedan hacer andando o en bicicleta”. Además, y a preguntas de los vecinos, ha desvelado que tiene a técnicos trabajando para ver qué solución se puede dar a la supresión de aparcamientos en el entorno de la Ronda Histórica motivada por la implantación del sentido único.

Asimismo, el alcaldable del PP apuesta por dinamizar los ejes comerciales en declive, a los que se daría un impulso específico; colaborar con los distintos programas del sector y poner a su servicio la administración electrónica del Ayuntamiento; la inclusión a efectos promocionales del sector turístico; y actuaciones urbanísticas consensuadas en los entornos comerciales.

<http://www.zoido.es/?p=2737>

