



### Comité de Empresa

**A: PRESIDENTE CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE TUSSAM**

**DE: SECRETARIOS GENERALES DE ASC, CCOO, SITT y CGT**

Fecha: 3 de agosto de 2020



Por parte de la representación de los trabajadores y trabajadoras de TUSSAM y por extensión de toda su plantilla, estamos muy preocupados por el futuro a corto y medio de plazo de nuestra empresa y por las repercusiones que ésta pueda sufrir por la crisis sanitaria generada por el COVID 19 y la consecuente crisis económica. A todo ello hay que añadir la crisis energética y medio ambiental en la que ya estamos inmersos.

Sentimos la obligación, la necesidad y el derecho a participar en todas aquellas decisiones, planes y proyectos que puedan suponer una garantía de estabilidad y desarrollo de nuestra empresa y por lo tanto de estabilidad y consolidación de los puestos de trabajo y de progresión de las condiciones de trabajo. Tenemos todos el reto de recuperar los niveles de demanda que alcanzamos antes de la crisis sanitaria, debiendo ser este, según nuestro criterio, un objetivo fundamental.

También nos sentimos obligados y con derecho a participar en aquellas decisiones que ayuden a desarrollar una movilidad sostenible en nuestra ciudad y en su área de influencia, aportando ideas que puedan ayudar a mejorar la calidad de vida de nuestros conciudadanos mejorando la habitabilidad y el medioambiente de nuestro entorno.

Renunciar a la experiencia sobre movilidad que seguro atesoran los trabajadores y trabajadoras de TUSSAM, excluyéndolos de los procesos de elaboración de planes como el de TUSSAM ante la emergencia climática, como el PMUS o como la ampliación del Metrocentro, nos parece poco menos que una irresponsabilidad.

Por parte de la representación sindical, con un afán de colaboración total y absoluto queremos y debemos participar en esos procesos, para ello hemos confeccionado, basándonos en nuestras propuestas y otras elaboradas por la Universidad de Sevilla y otras instituciones, un paquete de medidas para la recuperación de la demanda y la potenciación y garantía de un Transporte Público sostenible.

Tenemos muy claro que todos estos planes y procesos deben contar con el más amplio apoyo posible, tanto político como social.

Por todo lo anterior le solicitamos que, o bien que se convoque un Consejo de Administración Extraordinario para no retrasar en lo posible estos planes o en la próxima sesión ordinaria del mismo, se incluyan en el orden del día, los siguientes puntos:

- Plan para la recuperación de la demanda, la potenciación del Transporte Público y mejora de la movilidad urbana.
- Elaboración nuevo plan de TUSSAM ante la emergencia climática.

Estando seguros que entenderá nuestra preocupación y atenderá nuestra solicitud y nuestras propuestas, le saludamos atentamente.



Fdo. Isidro Fernández Reina

Secretario Gral. ASC



Fdo. Miguel Pereira Lorence

Secretario Gral. CCOO

Fdo. Emilio Cubero Cascajosa

Secretario Gral. SITT



Fdo. Raúl Fernández Hicke

Secretario Gral. CGT





## Comité de Empresa

# PROPUESTAS URGENTES Y DE APLICACIÓN INMEDIATA PARA MEJORAR EL SERVICIO DE TUSSAM EN EL MARCO DE UN PLAN ESTRATÉGICO PARA LA EMPRESA CON HORIZONTE 2030

Resultado del trabajo del Comité de Empresa con el grupo de investigación ADICI de la Universidad de Sevilla.

## Objeto

*Presentar al próximo Consejo de Administración de TUSSAM de septiembre una batería de medidas consensuadas, de rápida implantación y bajo coste, con el objetivo de mejorar el servicio de la empresa e incrementar el nº de pasajeros a los que presta servicio, en un contexto marcado por emergencia sanitaria y climática, así como por la incertidumbre económica. Complementar esas medidas con otras de carácter estratégico para desarrollar a medio plazo. Todas ellas se proponen como aportaciones a incorporar al Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sevilla.*

## Antecedentes

El comité de empresa de TUSSAM, ante la situación de emergencia sanitaria, climática y económica que vive Sevilla y la propia empresa, elabora estas propuestas para mejorar el servicio que la empresa presta a la sociedad sevillana en estas excepcionales y difíciles circunstancias.

Asegurar la viabilidad económica de TUSSAM como empresa pública, en un contexto de reducción importante del número de pasajeros por efecto de la pandemia, requiere garantías por parte del ayuntamiento y medidas de estado, en forma de una Ley de Financiación del Transporte Público. Pero también TUSSAM y el Ayuntamiento, tienen la oportunidad de impulsar medidas urgentes que mejoren la velocidad comercial, la frecuencia de paso, la cobertura y la regularidad del servicio, garantizando al mismo tiempo las condiciones de seguridad sanitarias.

Muchas de las ideas expuestas en este documento vienen siendo planteadas por los trabajadores de la empresa y sus representantes sindicales desde hace mucho tiempo y se han implementado con éxito por otras empresas públicas de transporte en numerosas ciudades españolas y de todo el mundo.

Desde la Universidad de Sevilla, el grupo de investigación ADICI y otros grupos de investigación vienen trabajando desde hace varios años en modelos que permitan implantar en Sevilla y su área metropolitana los principios de la movilidad sostenible e inclusiva. El diseño de redes intermodales de transporte público eficiente, rápidas, regulares, con frecuencia suficiente y amplia cobertura es fundamental para lograr que gran parte de los desplazamientos que actualmente se producen en coche pasen al transporte público en combinación con la bicicleta y otros vehículos de

movilidad personal no contaminantes. Recientemente el grupo de investigación ADICI ha presentado al alcalde y la dirección de TUSSAM una propuesta para implementar una red urbana y metropolitana de Bus de Tránsito Rápido, que podría ser implementada de forma inmediata y mejorada de forma progresiva, diseñada para complementar los otros elementos de la red de transporte: las cinco líneas de Cercanías, el metro y el tranvía. Dicha propuesta fue remitida a los miembros del comité de empresa, expuesta y discutida en la reunión.

Como conclusión de las reuniones de trabajo mantenidas elaboramos un paquete de medidas que entendemos se pueden implementar en un plazo muy corto de tiempo, con el objetivo de que las principales de ellas estén operativas antes de fin de año, otras que podrían estar operativas antes de 2023 y otras con desarrollo hasta 2030. Hemos estructurado las propuestas diferenciando las que son competencia de TUSSAM y las que requieren la actuación del ayuntamiento desde diferentes áreas. También incluimos unos criterios para la renovación de la flota con el objeto de que esta vaya progresivamente moviéndose con tracciones no contaminantes.

## 1/ Medidas para mejorar la velocidad comercial y la frecuencia de paso en las líneas de TUSSAM

Medidas que son competencia de la empresa:

1. Mejora y modernización de los sistemas de pago (tarjetas, móviles)
2. Acceso a los vehículos por todas las puertas
3. Ubicación de canceladoras en todas las puertas (provisionalmente se pueden reubicar las existentes un metro hacia el interior del vehículo para agilizar el acceso)
4. Estudio para optimizar las paradas, incrementar la distancia entre ellas (aproximadamente cada 400 m) y garantizar la accesibilidad universal, ubicando las paradas a nivel de los vehículos, como en el metrocentro

Medidas que son competencia de urbanismo y movilidad

5. Establecer la prioridad semafórica
6. Implementación inmediata de las plataformas reservadas previstas en el PGOU 2006, en el centro de la calzada, mediante intervenciones de urbanismo táctico
7. Ampliación y mejora de la red de carriles bus, con la anchura suficiente

El conjunto de ambos paquetes de medidas permitirá incrementar la velocidad comercial y la frecuencia en todas las líneas mejorando el funcionamiento del conjunto de la red.

### 8. Implantación inmediata y progresiva de la red de Líneas de Bus de Rápido Tránsito

Las líneas que transcurran principalmente por plataformas reservadas, con prioridad semafórica, pueden llegar a estándares propios de las Redes de **autobuses de Rápido Tránsito (BRT)**. Para el diseño inicial de la red principal de Bus de Rápido proponemos partir de las líneas de mayor flujo de pasajeros (más de 2 millones de pasajeros/año). Con el equipo técnico y la dirección de la empresa sería preciso desarrollar estas líneas e introducir las adaptaciones precisas para garantizar que transcurran por calles principales. Las líneas transversales y radiales, a su vez, podrían tener proyección metropolitana más adelante.

- Líneas circulares: C1-C2, C3-C4, más un circular exterior obtenida combinando las líneas 6 y 2
- líneas transversales 1, 3 y 5
- Líneas radiales 12,13,24,27,28,32 y 37

Estas líneas pueden empezar a operar de manera inmediata implementando las plataformas reservadas con operaciones de urbanismo táctico. Tanto las plataformas como los vehículos que den servicio a estas líneas, también se irán mejorando progresivamente conforme a la disponibilidad presupuestaria. La idea principal es que toda la red vaya mejorando en velocidad y frecuencia de forma progresiva en lugar de concentrar las inversiones en determinados trayectos o líneas.

Las paradas o estaciones de estas líneas se irán renovando progresivamente y seguirán el mismo criterio de diseño que las del metrocentro, con plataforma a nivel de los vehículos para garantizar la accesibilidad universal y favorecer el acceso por todas las puertas.

9. Re-estructurar las líneas de autobuses de barrio, o de polígonos industriales, para complementar y alimentar las líneas de Bus de Rápido Tránsito. Esta medida deberá incluirse entre las disposiciones del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

## 2/ Medidas para ampliar la cobertura metropolitana, favorecer la intermodalidad, reducir el tráfico de coches procedentes del área metropolitana e incrementar el número de usuarios de transporte público movidos por TUSSAM

Este conjunto de medidas va dirigido principalmente a mejorar la cobertura de las redes de transporte público para facilitar que este sea el medio más eficiente y económico de acceder al trabajo y a reducir el número de vehículos que procedentes del área metropolitana o de otros ámbitos circulan por la ciudad de Sevilla. Dado que los principales polígonos industriales, son los grandes atractores de movilidad, y están distribuidos por el área metropolitana, será preciso ampliar la cobertura de la empresa, modificando sus estatutos, como hizo EMASESA, para poder dar servicio a líneas que transcurran por Sevilla y alguno de los municipios colindantes, suscribiendo los correspondientes convenios de colaboración. Las primeras líneas de ámbito metropolitano que proponemos podrían estar operativas antes de 2023. En un horizonte hasta 2030 se podrían ampliar las líneas metropolitanas hasta completar una red de rápido tránsito de este ámbito que permita reducir en origen la movilidad en coche en favor del transporte público. Para reducir el tránsito de vehículos procedentes del exterior de la ciudad, se propone implementar aparcamientos disuasorios gratuitos para usuarios del transporte público, ubicados en lugares estratégicos de acceso a la ciudad. También se incluye una medida para mejorar el servicio de la línea del aeropuerto. Todo ello sin renunciar, en el momento que la situación económica lo permita, a la creación de una red de tranvías eficaz y eficiente que conecte los distritos de mayor densidad de población entre si y con el centro de la ciudad.

### Medidas que son competencia de TUSSAM

10. **Modificar los estatutos de TUSSAM** para convertirla en empresa de ámbito metropolitano.
11. **Potenciar la línea EA (Aeropuerto) con vehículos articulados de 18 m** para atender la demanda creciente de dicha línea. Más adelante se podrán sustituir por vehículos biarticulados de 24 metros si la demanda lo justifica.

### Medidas que debería impulsar el gobierno municipal:

12. Poner en marcha de forma inmediata **aparcamientos disuasorios** en los principales accesos a Sevilla, gratuitos para usuarios de transporte público, conectados a la red de líneas de Bus de Rápido Tránsito. Se proponen tres cuya implantación puede realizarse de forma inmediata: Cartuja-EXPO, Blas Infante y Sevilla Este (cedido por club Andalucía Este).
13. **Suscribir un acuerdo con el gobierno municipal de Alcalá de Guadaíra** para crear una línea de TUSSAM que preste servicio a los barrios y polígonos industriales ubicados a ambos lados de la A-92 entre Sevilla y Alcalá. Podría desarrollarse como prolongación de la línea Este.

14. **Suscribir un acuerdo con el gobierno municipal de Dos Hermanas** para crear una línea TUSSAM Norte-Sur que preste servicio al polígono industrial Carretera de La Isla y lo conecte con la red principal de transporte metropolitano (Cercanías San Jerónimo, Estación de Plaza de Armas, Línea 1 de metro en Puerta de Jerez). Esta línea podría tomar como punto de partida la línea 3.
15. **Suscribir un acuerdo con los gobiernos municipales de Camas, Tomares y San Juan de Aznalfarache** para crear una línea de TUSSAM que preste servicio a los barrios y polígonos industriales ubicados alrededor de la SE-30. Esta línea podría ponerse en servicio antes de 2023 si se logra financiación estatal y autonómica.
16. **Suscribir convenios con las Juntas de Compensación de los Polígonos Industriales para promover Planes Municipales de Empresa y lanzaderas de autobuses de las empresas que los conecten con la red de autobuses de Rápido Tránsito**
17. **Unificación de tarjeta** para todo el transporte metropolitano y creación de una tarjeta bonificada, mediante convenio entre administraciones municipal y autonómica semejante al que opera en Madrid (Consortio de Transporte de Madrid) y Barcelona (TMB)
18. **Ampliar progresivamente la cobertura de TUSSAM a la red de Bus de Rápido Tránsito metropolitana**, mediante convenios entre los municipios, complementaria de la red ferroviaria de cercanías y de las líneas de metro y tranvías y con aparcamientos disuasorios en las principales paradas y nodos multimodales. Esta ampliación se debería programar en el horizonte 2020-2030.

## Medidas para mejorar el acceso al centro reduciendo el tráfico interior de coches

Para mejorar el acceso al Centro Histórico de Sevilla y activar el PLAN RESPIRA, propiciando una ampliación de la peatonalización y una restricción del acceso de no residentes, se propone suprimir las entradas de las líneas de autobuses que acceden al Duque y Ponce de León y reemplazarlas por dos lanzaderas de tranvibus eléctricos de doble tracción (delantera y trasera) para acceder al Centro desde el Noroeste y el Este, acompañada de una reordenación completa de los accesos al centro para residentes y vehículos de suministro y servicios.

19. **Metrocentro Cartuja-Duque**, que conecta el Aparcamiento Disuasorio de Cartuja-EXPO con el Duque entrando y saliendo por Barqueta-Alameda. Dicha actuación conllevará la creación del corredor peatonal Campana-Alameda-Barqueta previsto en el PGOU. Esta línea se apoya en el trazado previsto en el PGOU 2006 por el interior del centro.
20. **Metrocentro Santa Justa-Campana-Plaza de Armas**. Esta línea favorece la intermodalidad con los autobuses metropolitanos e interurbanos y los usuarios del transporte ferroviario, así como los transbordos con las líneas circulares, transversales y radiales. Transcurre en el interior del casco histórico por el trazado previsto en el PGOU2006.

## Medidas para reducir las emisiones de la flota de autobuses y mejorar la accesibilidad y el confort de las paradas

21. **Ir renovando progresivamente la flota con vehículos no contaminantes, eléctricos o de hidrógeno**. Para ello la empresa deberá hacer un análisis de alternativas y tomar una decisión estratégica coherente con los compromisos adquiridos al suscribir la Declaración de Emergencia Climática.
22. **Ir renovando progresivamente las paradas siguiendo el criterio de diseño y accesibilidad universal** que tienen las del metrocentro, protegidas de la lluvia y del sol, con bancos para sentarse.