

LA MOVILIDAD EN SEVILLA ANTE LA CRISIS DE LA COVID-19

ASOCIACIÓN SEVILLASEMUEVE



La crisis del coronavirus que el mundo está viviendo nos está llevando a escenarios tan inauditos como insospechados en la historia reciente. Las medidas de fuerte confinamiento y reducción de actividades han dado lugar a una **reducción de la movilidad y de la contaminación del aire en ciudades de todo el mundo**. En esta situación, la salud se ha demostrado como el principal valor a defender, por encima de la economía, el ocio o las relaciones personales.

Los resultados a medio plazo de esta situación son aún inciertos, pero parece que las medidas de **distanciamiento social** prevalecerán durante las distintas estrategias de desescalada hacia la “**nueva normalidad**” que debe asomar en los próximos meses. Ante tal panorama, la sociedad post

COVID-19 tendrá que afrontar necesarios cambios de paradigma: estos, esencialmente, tendrán lugar en las ciudades, al ser los espacios con mayor posibilidad de contagios. Ello tendrá implicaciones en materias clave como la **movilidad** que requerirán medidas en un horizonte inmediato de tiempo donde habrá necesariamente que establecer prioridades.

La ciudad de Sevilla no escapa a esta nueva realidad e, indudablemente, tendrá que dar una **respuesta a la crisis**. Ciudades de todo el mundo están empezando a plantearse cómo deben ser los desplazamientos en escenarios de distanciamiento social, siendo un debate y una reflexión a la que es necesario enfrentarse en lugar de permitir que los hechos consumados sobre la realidad previa al virus se acaben imponiendo. Esta situación, sin embargo, puede ser también una oportunidad que aprovechar para establecer las bases de una movilidad más sostenible y saludable para todos.

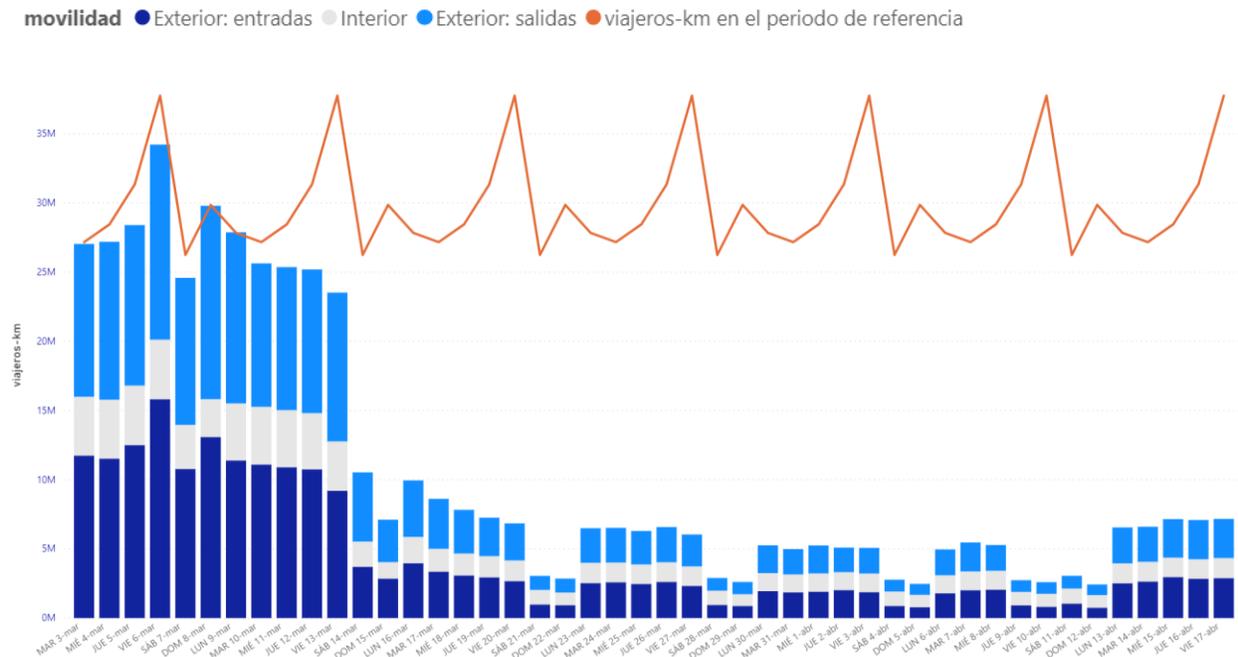
Consecuencias a corto plazo

La vida de los ciudadanos comenzó a cambiar paulatina pero rápidamente ante la evidencia de los hechos, crecimiento de casos positivos y de pacientes delicados por la nueva enfermedad, a partir del pasado 9 de marzo. Pocos días después, se decretó en todo el territorio español el confinamiento obligatorio y el cierre de actividades. Bares, parques, espacios culturales, centros educativos o espacios comerciales cerraron sus puertas de un día para otro, las competiciones deportivas dejaron de disputarse, la actividad turística se esfumó y las empresas que pudieron iniciaron un vertiginoso tránsito hacia un teletrabajo casi generalizado mientras que las actividades básicas y esenciales que se mantuvieron priorizaron el distanciamiento social, empezando a ser comunes las colas a las puertas de los supermercados.

En estas semanas, pues, las consecuencias han sido de una importante magnitud ante el nuevo escenario social impuesto. En Sevilla, además de la cancelación de las fiestas primaverales, situación inaudita en la historia, que hace no tanto habría resultado objeto de sorpresa y asombro, podemos individualizar aspectos de relevancia.

Desplazamientos

Los desplazamientos en Sevilla, tal como muestran los datos del estudio que está realizando el [Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana](#) comenzaron a reducirse de manera apreciable el 11 de marzo, cuando la crisis era ya patente. Este hecho se observó claramente, no obstante, a partir de la aplicación del estado de alarma el 16 de marzo: desde ese día, **la movilidad se redujo en el entorno del 65% de un día normal, llegando a picos del 78% el Viernes Santo (10 de abril)**, momento en el cual la paralización de toda actividad económica no esencial era total.



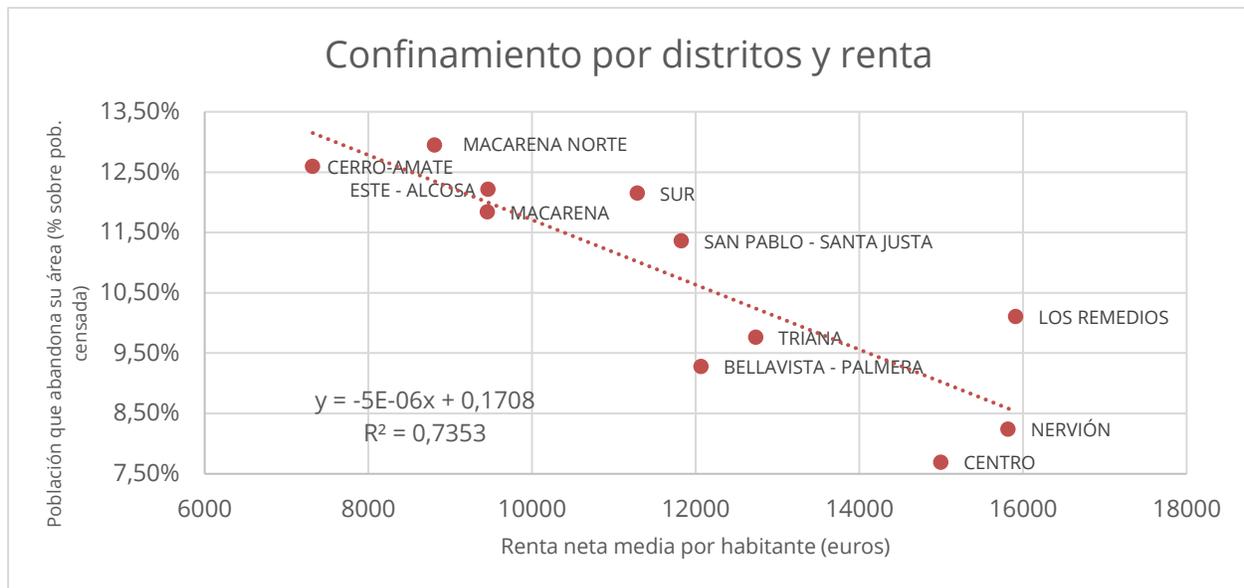
Fuente: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Sin embargo, puede apreciarse una paulatina y progresiva recuperación de la movilidad a partir del 13 de abril, tendencia que continuará en los próximos días en vista de la “desescalada” anunciada por el Gobierno Central. Igualmente, otros datos del [Instituto Nacional de Estadística](#) atestiguan que **los sevillanos que abandonan su área de residencia² han descendido un 67%** en el confinamiento respecto a una semana normal en noviembre de 2019. Más concretamente, si en la semana normal

¹ La movilidad se considera en desplazamientos superiores a 500 metros, medida en viajeros-km. Es decir, si 20 personas han viajado una media de 10km, la movilidad sería de 20*10=200 viajeros-km.

² Lo que llamamos “área de residencia” es el área submunicipal que emplea EUROSTAT para el proyecto europeo *Urban Audit* o lo que el INE ha llamado celda de movilidad. Se corresponden con entidades menores al distrito y superiores al barrio, siendo un conjunto de estos con características similares. El municipio de Sevilla está dividido en 38 “áreas de residencia” con poblaciones que oscilan entre los 31999 y los 7589 habitantes.

de noviembre un 33% de la población abandonaba su área de residencia, durante lo que llevamos de crisis de la COVID³ sólo lo han hecho un 11% de media. Además, si estos datos se correlacionan con la renta por habitante⁴, se observa una cierta correlación por la que **el confinamiento está siendo más fuerte en los distritos más ricos**, probablemente debido a que los trabajos esenciales, aquellos que siguen desarrollándose presencialmente (personal sanitario, de reparto, supermercados, etc), se corresponden con distritos con menor renta por habitante.



Fuente: Elaboración propia, INE.

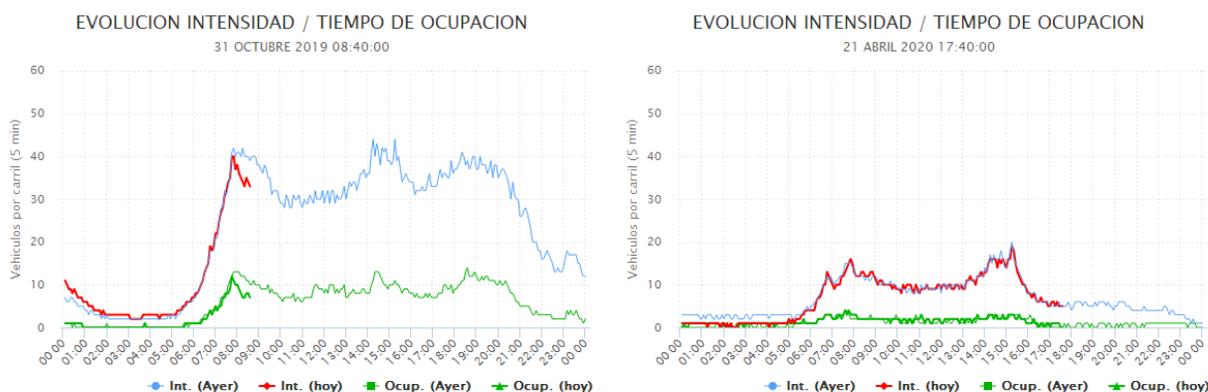
Sin embargo, los valiosos y extensos datos que ofrecen las citadas entidades gubernamentales estatales no ofrecen desagregación de los datos por modos de transporte, algo especialmente interesante puesto que parece que no todas las opciones son igual de sensibles: los medios de transporte públicos, como el bus o el metro, parecen más vulnerables ante la crisis del coronavirus que el coche o la bicicleta en un escenario de mantenimiento de la distancia interpersonal, lo cual abre la puerta a consideraciones que por ahora no son preocupantes ante el acusado descenso de los desplazamientos pero que sí lo serán en el escenario post crisis.

Los pocos datos conocidos muestran que **los pasajeros han caído un 92 por ciento en TUSAM** ([Europa Press, 26 de marzo](#)) o un **91 por ciento en el Metro** ([Andalucía Información, 24 de marzo](#)), si bien en los accesos por carretera a la ciudad esta reducción ha sido de un **86%** de media durante

³ Datos recabados entre el 16 de marzo y el 14 de abril.

⁴ Los datos de renta son de 2016

marzo ([ABC de Sevilla, 31 de marzo](#)) mientras que la intensidad de circulación en el interior de la ciudad también ha caído, si bien en menor medida si se observan los datos de la Delegación de Movilidad del Ayuntamiento actuales (21 de abril) y de una fecha sin eventualidades (30 de octubre del pasado año), estimándose en una caída de la intensidad del 62% en la hora punta de la mañana y del 57% en la hora punta del mediodía, como se desprende de las imágenes siguientes. Por otra parte, datos de desplazamientos en bicicleta no se tienen, si bien el sistema público de alquiler dejó de prestar servicio a inicios del estado de alarma, retomándose el servicio el pasado día 20 de abril ([Diario de Sevilla, 20 de abril](#)).

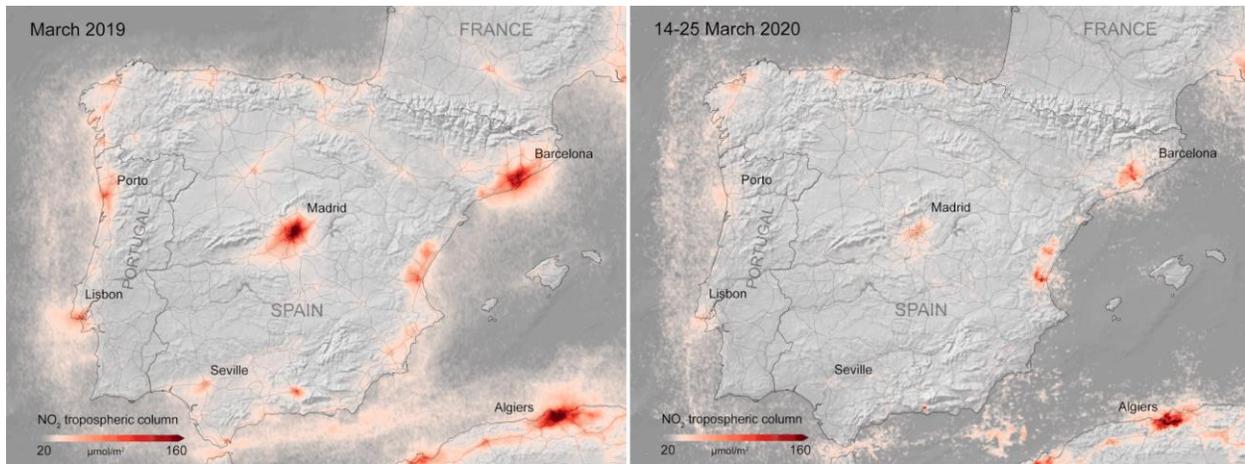


Fuente: Delegación de Movilidad del Ayuntamiento de Sevilla

Si bien hay que tomar estos datos con la suficiente cautela, **puede intuirse que el reparto modal puede volcarse hacia el coche ante la nueva situación**, un escenario insostenible si se mantiene a medida que la actividad vaya recuperándose en las calles.

Calidad del aire

Otra de las consecuencias de la situación actual es una mejora notable de la calidad del aire. Si bien la percepción de aire limpio y cielos claros supone más bien una sensación cualitativa, existen datos que respaldan estos hechos a lo largo del continente. Ya en los primeros días de la crisis, los datos del satélite [Copernicus Sentinel-5P](#) reflejaban un apreciable descenso en las concentraciones de dióxido de nitrógeno (NO₂), como se observa en la imagen inferior. Este gas es uno de los principales que producen los automóviles, afectando directamente al deterioro del sistema respiratorio, generando además elementos aún más dañinos como las partículas PM 2,5.



Fuente: Agencia Espacial Europea

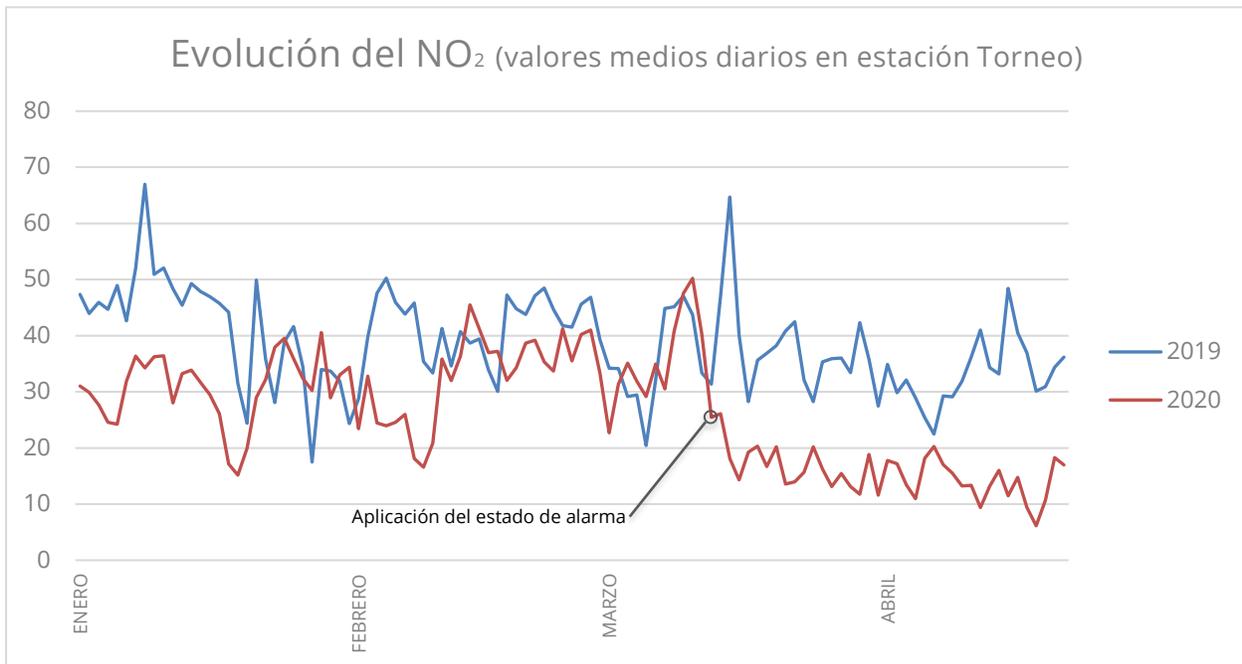
La reducción de los desplazamientos y, por tanto, del tráfico, se encuentra detrás de la reducción de estas emisiones: en Madrid, por ejemplo, **un 53.3% del dióxido de nitrógeno en el aire se produce por el tráfico que recorre la ciudad**, siendo el coche responsable de un 86% de estas emisiones⁵. Las concentraciones límite del dióxido de nitrógeno no deben superar los 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en la media anual, siendo el valor límite horario de 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, tal como fija el Real Decreto 102/2011.

En Sevilla, los valores de la calidad del aire, controlados por la [Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible](#), han mejorado sensiblemente desde la aplicación del estado de alarma. Hasta ese momento, la media diaria de concentración de dióxido de nitrógeno en 2020 en la estación de medición de la calle Torneo estaba en 32.11 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, por debajo del límite legal. Desde la aplicación del estado de alarma, los datos de NO_2 han caído hasta los 15.02 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, lo que supone una **mejora de la calidad del aire en un 53.2% con respecto al resto de 2020** o, incluso, de un 57.3% si se compara con el mismo periodo de 2019.

En cualquier caso, **la mala calidad del aire es culpable de la muerte de más de 10.000 personas al año en España**, según alerta la [Sociedad Española de Neumología y Cirugía Torácica \(SEPAR\)](#), cifras que si se ponen en comparación con las muertes actuales por la COVID-19 nos ponen sobre aviso frente a la gravedad de la situación. Es más, se está estudiando la relación entre los fallecimientos por coronavirus y ciudades con mala calidad del aire, algo que no sería sorprendente ya que ambos fenómenos afectan al sistema respiratorio. De hecho, investigadores de la Universidad Martín

⁵ Fuente: Álvaro Fernández Heredia. "Impactos de las Zonas de Bajas Emisiones. Madrid Central". COMUS 2020, Ponencia 4 de la Sala 1.

Lutero de Halle-Wittenberg han observado una correlación entre ambas variables, si bien está por demostrar una relación de causalidad aún ([Science of the Total Environment, abril 2020](#)).



Fuente: Elaboración propia, Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía

Economía y empleo

A nivel económico, el golpe ha llegado rápido: el hecho de que la restauración o el turismo no tengan actividad ha dado lugar a, en los mejores casos, expedientes de regulación temporal de empleo (ERTE), que antes de finales de marzo habían alcanzado las 5.300 solicitudes en la provincia de Sevilla ([Andalucía Información, 24 de marzo](#)). En el peor de los casos, ha dado lugar a una subida del desempleo, con 31.813 parados más en marzo en la provincia ([ABC de Sevilla, 2 de abril](#)).

Un hecho significativo es la **caída de la actividad en el aeropuerto, que registró en marzo 257.189 pasajeros, un 59.9% menos** que en el mes de marzo del año anterior, con un 40.9% menos de operaciones, de acuerdo a las estadísticas que ofrece [AENA](#) y que no mejorarán en los meses sucesivos. De hecho, el turismo espera un fuerte retroceso a lo largo de este año, ante lo cual el Ayuntamiento ya trabaja en un plan de choque con doce millones de euros que busque una “nueva marca Sevilla” y expandir los flujos turísticos por la ciudad más allá de las zonas de mayor concentración ([ABC de Sevilla, 18 de abril](#)). Está por ver, también, el impacto de la crisis en el alquiler de apartamentos turísticos y su posible reconversión a alquileres residenciales.

Otro vértice de la situación actual se encuentra en la hostelería, uno de los sectores más afectados ante el largo horizonte que tiene por delante hasta la recuperación de la normalidad en los negocios. Por su parte, el Ayuntamiento propone una **solución controvertida: ampliar el espacio de los veladores y terrazas** ([ABC de Sevilla, 21 de abril](#)), ya de por sí discutidos con anterioridad por su ocupación de la vía pública y sus externalidades.

Mentalidad y reacción social

A la vista de todo lo anterior y de la potencia de las medidas dispuestas, recuperar la normalidad no será un proceso rápido y la reacción de la población previsiblemente hará aumentar la preocupación por la higiene, evitar aglomeraciones y mantener la distancia social. En ese sentido, las dispersas colas en los supermercados, con separaciones entre clientes de varios metros, ponen la imagen a lo que podemos esperar en los próximos meses.

En materia de movilidad es pronto para sacar conclusiones o hacer predicciones, pero **no serían de extrañar escenarios en los que se ahorren desplazamientos**, optando por trabajar desde casa o evitar ciertos tipos de salidas de ocio. Igualmente hay que prestar atención a los incrementos del uso del coche, ante lo cual los fabricantes de estos vehículos están ya moviéndose, buscando recoger el “miedo al virus” en un supuesto cambio de hábitos de movilidad ([La Vanguardia, 19 de abril](#)).

Desescalada: un nuevo escenario y oportunidades

El escenario actual, pues, es el de una movilidad bajo mínimos y una actividad económica muy reducida. Ello irá, paulatinamente, cambiando en un proceso de desescalada hasta recuperar el estatus de una “nueva normalidad”, lo cual quizá no llegue hasta finales de 2020 ([“Los cierres se extenderán hasta final de año para algunos negocios”, El Economista, 18 de abril](#)) o, incluso, en un horizonte mayor, fijando en 2022 el horizonte para el fin del distanciamiento social, según una investigación de la Escuela de Salud Pública de Harvard ([Science, abril 2020](#)).

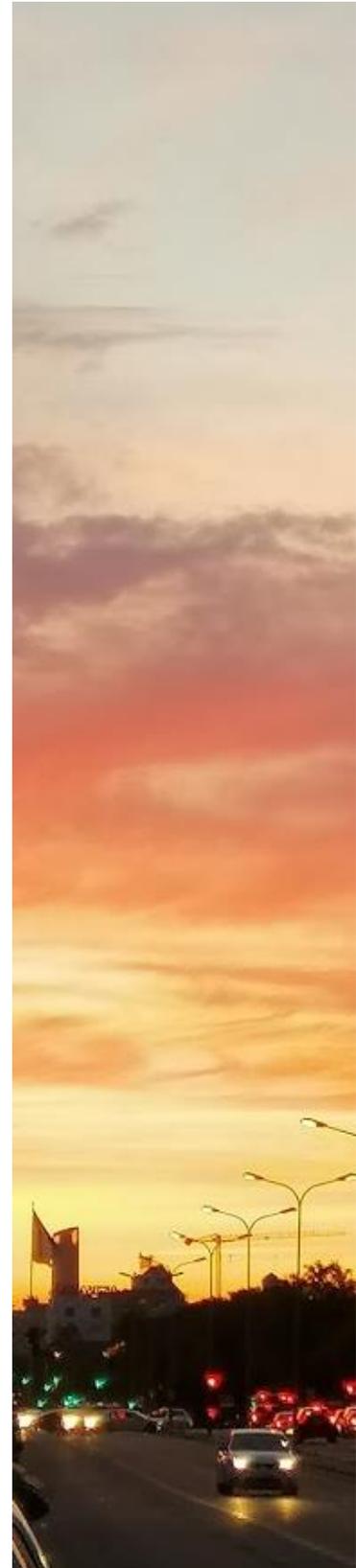
Aunque las previsiones y proyecciones son inciertas y cambiantes, sí que ya parece claro que **la recuperación de la actividad no será inmediata ni cuestión de un par de semanas**. Tenemos por delante, pues, meses en los que los desplazamientos irán creciendo gradualmente a la par que

ciertos sectores económicos se vayan reactivando y ciertas medidas de distanciamiento vayan superándose.

Por tanto, evidentemente, el escenario actual de baja contaminación del aire y bajos desplazamientos en los distintos modos de transporte no durará: irá recuperándose poco a poco. Sin embargo, de la situación actual se pueden trazar estrategias y observar tanto las oportunidades como los riesgos que se nos plantean por delante en pro de una materia clave en la ciudad: su movilidad.

En primer lugar, **el distanciamiento social parece una nueva variable que participará en la movilidad en los próximos meses**, jugando un papel clave tanto en las decisiones individuales de los ciudadanos para sus desplazamientos como para la adaptación de éstos en la ciudad y el espacio urbano. En ese sentido, parece lógico pensar que las aglomeraciones en los transportes públicos, que tenían lugar especialmente en las horas punta del día, se perciban más negativamente por parte de los usuarios, dando lugar a una reducción del uso de bus, metro o cercanías. Al respecto, una posibilidad evidente es que más desplazamientos pasen a realizarse en coche, de manera individual, al ser percibido como un medio más seguro, con menor posibilidad de contagios.

Esto sería lo más probable que ocurriese en un escenario de no actuación, en el que no se desarrollasen medidas específicas para la nueva situación y en el que se correría el serio **riesgo de acabar saliendo de la crisis con patrones de movilidad más insostenibles**, desandando el camino positivo que se pudiese haber realizado en los años previos. En este punto, no hace falta discutir las evidencias que muestran que la movilidad basada en el coche privado es aquella con mayores costes externos: accidentalidad, contaminación, consumo de recursos y espacios o dispersión urbana, entre otros.



La Avenida de Andalucía al atardecer el 12 de marzo, el día antes del anuncio del Estado de Alarma

La pirámide de la movilidad sostenible como base



imagen (aulaenbici.com)), define esa **escala de prioridades**, siendo la máxima que lleve a ciudades más cohesionadas, seguras, saludables, habitables y eficientes. Si bien no está claro que en Sevilla haya sido la regla básica en la toma de decisiones en el contexto urbano y metropolitano, la tesitura en la que nos encontramos ofrece una oportunidad para tomar las decisiones oportunas en base la pirámide de la movilidad sostenible con vistas a enmarcar la movilidad en la desescalada y en el escenario post crisis, **asegurando en primer lugar la seguridad y la priorización de los modos de transporte más beneficiosos** para el interés general y las ciudades.

Por tanto, siguiendo esa lógica, lo primero en lo que hay que pensar a la hora de asegurar el distanciamiento social en las ciudades es en la movilidad peatonal. ¿Son las **aceras** de la ciudad suficientes para asegurar que se puedan caminar peatones manteniendo la **distancia social**, fijada entre uno y dos metros? ¿Hay zonas donde se prevea una cantidad tal de peatones en la desescalada que hagan insuficientes las aceras existentes? Probablemente habrá muchas zonas de la ciudad donde la respuesta a estas preguntas lleve a la conclusión de que **muchas aceras tienen un tamaño reducido en exceso**.

La movilidad peatonal debe ser una base tanto para multitud de desplazamientos que probablemente se realizaban en coche con anterioridad como por motivos de ocio y salud en cuanto la desescalada permita salidas del domicilio para pasear o tomar el aire. Del mismo modo,

siguiendo la pirámide hacia abajo, la movilidad ciclista cumple con un papel similar, que se potencia más en la competitividad frente al coche en las zonas urbanas compactas: potenciar la bicicleta es una de las soluciones clave para la movilidad en la situación actual, al ser un medio individual, sostenible y que no consume grandes espacios.



De hecho, la vicepresidenta y ministra de Transición Ecológica, [Teresa Ribera](#), o el ministro de Sanidad, [Salvador Illa](#), recomiendan y aplauden el uso de la bicicleta en las circunstancias actuales, al igual que la Organización Mundial de la Salud (en la imagen). Afortunadamente, en Sevilla tenemos una infraestructura ciclista consolidada que usan miles de personas a diario, pero en las circunstancias actuales debería tenderse a **captar más viajeros hacia la bicicleta y los vehículos de movilidad personal**. Por tanto, será necesario evaluar si los

carriles bici son suficientes o si son necesarias ampliaciones de los mismos para ganar en capacidad, siguiendo también un criterio de distanciamiento social, algo que puede ser crítico en carriles bici de estrechas dimensiones y con mucho uso. En ese sentido, cabe destacar que la mayoría de los carriles bici en Sevilla son bidireccionales con una anchura de 2.5 metros, existiendo carriles con una anchura inferior, lo cual no ofrece certezas en base a la separación entre usuarios que se crucen.

Por otra parte, como se ha comentado, el **transporte público** es el modo que más inseguridades suscita en la situación actual, al ser un medio donde físicamente se está más próximo a otros usuarios y donde el viajero se encuentra rodeado de superficies por las que pasan muchas otras personas a lo largo del día en un espacio cerrado. No obstante, **en ningún caso se debe deteriorar su oferta**, porque es un medio insustituible que será clave en el escenario post crisis y, además, es esencial para personas que no puedan acogerse a otros medios.

Sin embargo, mientras impere el distanciamiento social, el transporte público tendrá que asegurar la suficiente higiene y que no existan aglomeraciones. En ese sentido, en Madrid ya estiman que a pleno rendimiento de la flota sólo podrán transportar a un 30% de la demanda normal en

condiciones de distanciamiento ([El País, 22 de abril](#)), planteándose además medidas para reducir los picos en la demanda y distribuirla a lo largo de las horas valle. Por tanto, será preciso que el transporte público funcione a pleno rendimiento y, en la medida de lo posible, lo aumente. Para ello, habría que plantearse carriles reservados para el transporte público que permitan mayores velocidades comerciales y mejores frecuencias con los mismos recursos.

Del mismo modo, la **intermodalidad** seguiría siendo un valor clave para poder aprovechar las sinergias entre los tres modos anteriores. Por ello, un abono mensual para todos los medios de transporte públicos que incluya el sistema de bicicletas públicas sería un elemento más que deseable o, incluso, incentivos y descuentos en el transporte público para el personal esencial. Asimismo, aprovechando el distanciamiento social en el transporte público, podría estudiarse incluso ampliar el número de bicicletas que puedan subirse a los vehículos, ya que habría más espacio para ellas, potenciando el radio de acción del transporte público, lo cual es especialmente útil en zonas periféricas o de menor densidad poblacional, que tienen peor oferta y accesibilidad a estos sistemas.

Por tanto, en una lógica de priorizar la movilidad sostenible, las líneas clave de actuación ante la crisis actual podrían resumirse en los siguientes puntos:

- Asegurar que los peatones pueden caminar en condiciones de **distanciamiento y seguridad**
- Promover la **bicicleta y VMP como vehículos prioritarios** con infraestructuras competentes
- Proteger el transporte público durante la crisis como medio soporte social

Todo lo anterior viene a apuntar sobre una clave común: peatones, bicicletas y transporte público necesitarán más espacio en nuestras calles e infraestructuras, algo que sólo puede conseguirse a base de restar espacio a la calzada y los vehículos privados. **La ciudad ahora, más que nunca, necesita el espacio del coche para satisfacer fines más justos: distanciamiento y movilidad sostenible; salud, en definitiva.**

Estrategia y oportunidad

Esta necesidad se abre paso en una circunstancia que nunca se había dado en la historia reciente de las ciudades: la intensidad del tráfico, es decir, la cantidad de coches que circulan está en mínimos históricos, y tardará semanas o meses en recuperarse. Esto abre una **oportunidad para restar el espacio al coche aprovechando el escenario de bajas intensidades y excepcionalidad social**.

Por un lado, al circular menos coches, será más sencillo sustraer ese espacio preciso a las calzadas: en un plazo inmediato los pocos vehículos que circulan no notarán empeoramientos de tiempos de viaje o reducción de la calidad de sus desplazamientos. Por tanto, **se puede reducir la capacidad de las calzadas sin riesgo a congestiones en el corto plazo**, siendo ésta suficiente para absorber la baja demanda existente de desplazamientos en las primeras semanas de desescalada.

Por otra parte, la resistencia al cambio habitualmente presente en la sociedad en escenarios de retroceso del coche supondría ahora un factor menos intenso que nunca enmarcado en un contexto de medidas extraordinarias, algo comprensible en la línea de las duras medidas adoptadas, como el confinamiento o la reducción de las actividades económicas.

Trabajar en esta línea, por tanto, puede permitir que el **avance de los modos sostenibles** de transporte sea más rápido y más sencillo, desarrollando **medidas e infraestructuras provisionales** que puedan aprovecharse en el medio plazo para convertirlas en permanentes. De este modo, al avanzarse en la desescalada hacia un escenario de una oferta más restringida para los coches, durante ese periodo se puede progresar en un escenario transitorio hacia un nuevo equilibrio modal de **“nueva normalidad” donde el uso del coche sea menor y mayor el de bicicletas y transporte público**. Esto, a su vez, colaboraría en mantener mejores niveles de calidad del aire, que contribuirían a una mayor resiliencia frente a enfermedades que afecten al sistema respiratorio, sin ir más lejos del contexto actual.

Para el desarrollo de esta estrategia, no solo de apoyo y sustento de la movilidad sostenible en un escenario de crisis, sino avanzando en ésta aprovechando la coyuntura, es imprescindible la puesta en marcha de soluciones de **urbanismo táctico**.

El urbanismo táctico abarca soluciones de bajo coste, generalmente de un carácter provisional o *pseudo-provisional*, que permite **actuaciones rápidas y efectivas** en el marco de objetivos realistas sobre la base urbana existente, minimizando el riesgo y la resistencia al cambio. Por ejemplo, no es

extraño ver soluciones donde se amplíen aceras por la calzada a base de tratamientos con pintura del pavimento, macetas o bolardos.



Soluciones de urbanismo táctico para ampliar aceras y carriles bici en Estados Unidos (Tactical Urbanist's Guide)

Este tipo de soluciones son la herramienta base para actuar durante la desescalada y, en caso positivo, poder consolidar dichas actuaciones con un carácter y terminaciones definitivas en el medio plazo.

Con todo ello, la visión **de la movilidad sostenible tiene un papel muy importante en la salida a la crisis actual**, demostrándose una ventana de oportunidad inaudita si se cuenta con ideas claras y una estrategia adecuada.

El mundo se mueve

De hecho, prácticamente a diario recibimos noticias de ciudades de cada rincón del mundo planteando soluciones e ideas a las problemáticas mencionadas previamente. La gran parte de ellos

apunta, esencialmente, a ganar espacio para la bicicleta para atraer los pasajeros que previsiblemente perderá el transporte público.

Berlín

La capital alemana se destacó como una de las primeras ciudades europeas en poner medidas concretas y físicas ante el coronavirus: en ese sentido, publicaron un conciso pero útil [manual para desplegar vías ciclistas temporales](#) en la ciudad sobre carriles previamente destinados a la circulación de los coches.



Milán

La capital económica italiana ha reaccionado a la coyuntura con controles automáticos a la capacidad en su red de metro (cuatro líneas, 96.8km), señalética en el suelo de paradas y vehículos del transporte público para representar la distancia de seguridad y un fuerte plan para la movilidad activa: 35 kilómetros de carril bici provisional y ampliación de aceras o peatonalizaciones mediante urbanismo táctico así como despliegue de zonas 30 ([La Repubblica, 21 de abril](#)).



Infografía de Corso Buenos Aires, en Milán, en su situación actual y la propuesta ([The Guardian, 21 de abril](#))

Bogotá

En la ciudad colombiana, también ejemplo por su rápida respuesta a la crisis, se han habilitado 35 kilómetros de nuevas *ciclovías*, a las que esperan sumarse en los próximos días otros 45 kilómetros

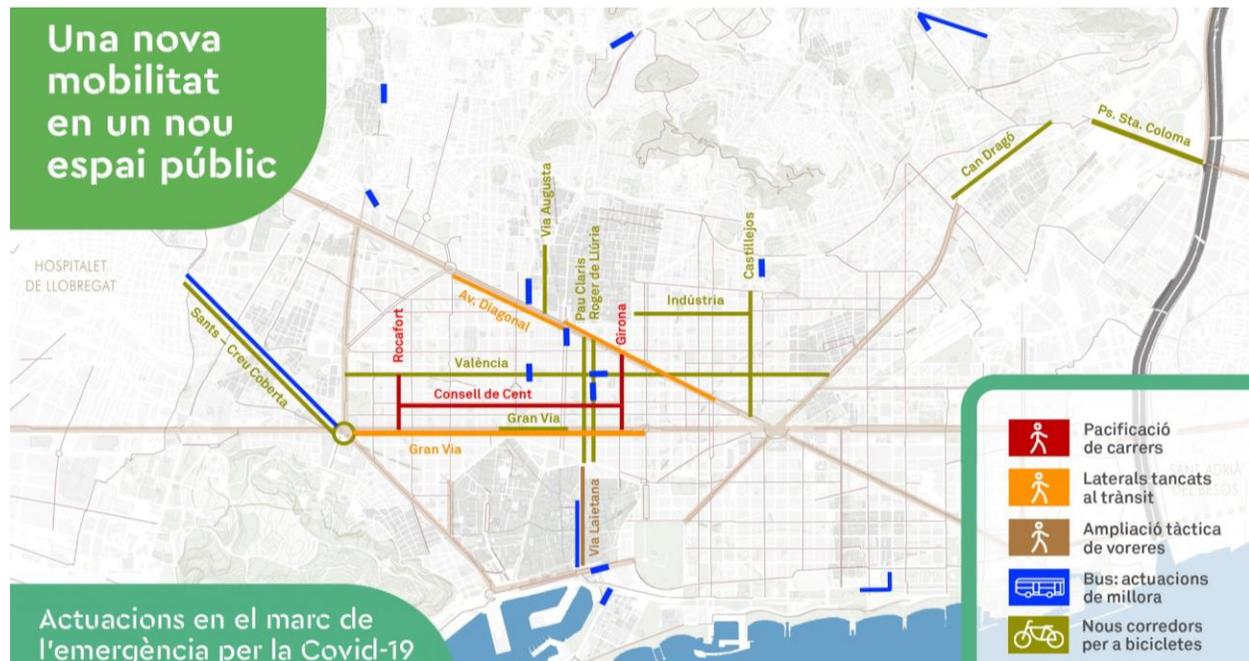
más ([Bluradio, 22 de abril](#)), con objeto de responder a la caída de demanda de su sistema de buses rápidos Transmilenio. En este caso, son carriles habilitados sobre la calzada en las horas punta del día.

París

Por su parte, París se está preparando para absorber la demanda metropolitana que servía el tren de cercanías a través de *coronapistas*, o carriles bici temporales que sigan el recorrido de las nueve líneas ferroviarias, cubriendo un recorrido de 650 kilómetros con una inversión de hasta 300 millones de euros, en la que colaborarán ayuntamientos, departamentos y el estado. ([Le Parisien, 21 de abril](#))

Barcelona

La segunda ciudad española creará 21 nuevos kilómetros de carril bici, favorecerá al bus en ciertos ejes principales de la ciudad, ampliará acerados en grandes arterias como la Diagonal o la Gran Vía y pacificará otros ejes del distrito del *Eixample* restando carriles al tráfico y convirtiéndolos en calles 30. Aún recibiendo críticas de ciertos colectivos por “insuficiente”, el equipo de gobierno local quiere aprovechar la crisis para “dar un empujón y acelerar transformaciones”. ([El País, 25 de abril](#))



“Una nueva movilidad en un nuevo espacio público”, plan del Ayuntamiento de Barcelona.

Granada

Muy cerca de nuestra ciudad, la ciudad de la Alhambra se está preparando para la nueva situación con un proyecto municipal para que el previsible “desplome de usuarios de transporte público no se traduzca en un aumento del uso del vehículo privado”. Para ello, plantean carriles exclusivos para bicicletas y vehículos de movilidad personal, reducción de los límites de velocidad o cambiar la fisonomía de aquellas calles pensadas para el vehículo y que ahora lo serán para peatones ([Ideal, 23 de abril](#))



Esquema de actuación del Ayuntamiento de Granada, recogido por el diario granadino Ideal.

Bruselas

La capital belga ha optado por dar prioridad a peatones y ciclistas limitando la velocidad en el centro de la ciudad a 20 kilómetros por hora, de modo que “se comparta el espacio público de mejor manera” ([Politico, 21 de abril](#)).

Canadá

En Canadá, donde el confinamiento es más laxo, el acceso a los parques y los paseos ha sido cerrado a los coches, buscando priorizar a ciclistas y peatones. En Winnipeg, por otro lado, han destinado calles enteras a ciclistas y peatones, vetando a los coches.

Propuestas y medidas concretas para Sevilla

Siguiendo el contexto de oportunidad existente, así como la estrategia expuesta y la inspiración en otras muchas ciudades del mundo, podemos realizar una batería de acciones para desarrollar en Sevilla para diseñar adecuadamente la salida de la crisis actual en un contexto urbano.

Es evidente que estamos en un momento de cambio, un revulsivo en el que nos encaminamos hacia esa “nueva normalidad” donde, bajo un marco de sostenibilidad, **no podemos admitir que la salida sea el coche como la mejor opción**. Es preciso rebatir de raíz esta idea: los coches contaminan el aire y contribuyen a enfermedades respiratorias, hacen más inseguras las ciudades, tienden al despilfarro de recursos y a la dispersión urbana mientras ahora debemos enfocarnos en la dimensión de barrio, en acceder a lo imprescindible a una distancia alcanzable a pie desde casa. Es preciso entender que la única manera de desplazarnos para salir de la crisis y construir un futuro mejor es la movilidad sostenible, aprovechando la oportunidad que brinda la coyuntura para afianzarla y avanzar en ese objetivo.

Por ello, las propuestas que aportamos a continuación van tanto en esa línea como en la del **distanciamiento social, que hace más preciado y limitado el espacio urbano**. Muchas de esas acciones son de aplicación inmediata, es decir, a ejecutar cuanto antes mejor, aprovechando la coyuntura actual de baja actividad en las calles. Otras acciones pueden estar más puestas en un medio plazo, entendiendo que el mundo que saldrá de esta crisis será necesariamente distinto al que conocíamos hace unas semanas. Quizá muchas de las ideas que se exponen estén muy particularizadas en un caso concreto para Sevilla, pero su espíritu es extrapolable y aplicables en cualquier ciudad.



Corto plazo

En el corto plazo, las ideas pasan por **afianzar caminar, la bicicleta y los vehículos de movilidad personal para los desplazamientos en la ciudad**. Buena parte de los movimientos en la ciudad están por debajo de los 5km de distancia, pudiéndose realizar en estos medios sin problema por gran parte de la población. Al mismo tiempo, dando por hecha la reducción de la oferta de plazas en el transporte público por el distanciamiento, también es preciso proteger y reforzar este medio para quienes quieran seguir usándolo o no tengan otra alternativa durante la desescalada, especialmente en los desplazamientos con carácter metropolitano.

La aplicación de estas ideas depende de una concepción de las **inversiones y la planificación bajo criterios de urgencia y dinamismo, primando a las personas y su salud sobre otros factores**. En ese aspecto, el papel de las administraciones locales es clave, si bien la participación de entidades supralocales es fundamental (como el caso del Consorcio Metropolitano de Transportes o la Junta de Andalucía) así como coordinación y apoyos del Gobierno Central.

Tras la reflexión realizada y la puesta en común de ideas entre los socios de 'sevillasemueve', se ha llegado a unas **quince propuestas concretas** para la ciudad y su área metropolitana, que sirvan como respuesta sostenible a la crisis del coronavirus, pero también como cimiento para un futuro donde la movilidad activa y eficiente sean denominador común.



Calle Águilas antes del estado de alarma: situaciones a evitar. (Foto, Belén Vargas, [Diario de Sevilla](#))

1. Aplicación de restricciones al acceso del coche en el casco histórico.

El centro de Sevilla constituye el principal polo de atracción de movilidad de la ciudad, por lo que es de esperar que el tránsito de peatones se recupere en la zona a medida que se retoma la actividad. El casco histórico es un entramado de calles estrechas, donde muchas son de plataforma única o cuentan con limitadas aceras, por lo que en un contexto de distanciamiento social la prioridad peatonal debe primar más si cabe. Aunque la prioridad peatonal es norma de circulación a través de las zonas 20 y zonas 30 definidas en todo el perímetro, es sencillo imaginar que en calles estrechas o con poco espacio para caminar es difícil mantener el distanciamiento si hay un flujo continuo de coches, como ocurre por ejemplo en arterias como Águilas, Baños, Calatrava o Jáuregui.

Por ello, es muy necesario **evitar el acceso indiscriminado de vehículos al centro**, limitando el tránsito únicamente a vehículos de residentes y de reparto de mercancías (si bien deberían priorizarse éstas en medios de menor ocupación, como bicicletas de carga). Por todo ello, **ahora es el momento de volver a instaurar el Plan Centro** (actualmente llamado Plan Respira) a la mayor brevedad posible e indefinidamente en el tiempo aprovechando la infraestructura existente, con señalización o con refuerzo policial.



Restricciones al tráfico privado permiten a los peatones caminar por las calzadas: distanciamiento. Fuente: Infografía propia.

2. Ampliación de aceras con urbanismo táctico

Las medidas de distanciamiento social aconsejan una distancia de entre uno o dos metros entre dos personas. A partir de dichos números, **puede estimarse que es necesario un mínimo de 3,50 o 4 metros de ancho de acera sin obstáculos para poder mantener la distancia** para que, al menos, se crucen dos personas. Si bien estas dimensiones de acerado eran ya deseables por cuestiones de accesibilidad universal, ahora se hacen más necesarias que nunca, especialmente en principales ejes peatonales.



Propuesta de ampliación de acera en Riga (@otucis) y la calle Feria en Sevilla con aceras ampliables a partir del aparcamiento.

Por tanto, se deben **ampliar las aceras existentes en aquellos corredores donde no cumplan**, para lo cual el urbanismo táctico es la herramienta ideal, ganando espacio para el peatón a partir de carriles o aparcamientos. En ese sentido, los bolardos de plástico azules que ha instalado el ayuntamiento por toda la ciudad para delimitar pasos de cebra o isletas de tráfico pueden ser un buen elemento a aplicar junto a maceteros, pintura u otros elementos modulares.

En el centro, por ejemplo, se puede citar la calle Feria o Calatrava como lugares en los que ampliar aceras a partir de los aparcamientos existentes, mientras que en el exterior se puede pensar en vías como Pagés del Corro, Luis Montoto, Doctor Fedriani o Luca de Tena, entre muchos otros ejes comerciales en los barrios o los entornos de parques y zonas verdes.

3. Prioridad peatonal en calzadas y renaturalización

En muchas calles secundarias o más estrechas es inviable aplicar las medidas del punto anterior, pero sigue siendo una urgencia dar más protección al peatón. Por ello, es preciso dar mayor prioridad peatonal, aplicando **zonas 20 en vías internas de los barrios** que permitan a los peatones hacer uso de las calzadas para caminar, siendo necesario **eliminar también las barandillas de separación entre calzada y acera**, como las que existen en intersecciones en la Plaza del Duque o San Jacinto, que en muchos casos limitan aceras estrechas para el peatón.

Igualmente, hay que ser conscientes de que la desescalada es incierta y que son plausibles escenarios en los que empecemos a salir a la calle pero no desplazarnos largas distancias al exterior de la ciudad. Es decir: hay que **pensar más en los espacios públicos en su función de estancia o, según el caso, adaptarlos a ella, especialmente en barrios carentes de plazas o zonas verdes**. En ese sentido, aprovechar la oportunidad para establecer peatonalizaciones temporales mediante urbanismo táctico o preparar las plazas para el verano con mayor cobertura vegetal o toldos son propuestas que contribuyen a hacer el espacio público más habitable.



Veladores en la Avenida de Andalucía: ¿por dónde se debe caminar?

4. La acera para el peatón: los veladores son secundarios

Poner al peatón por encima de todo el resto de los elementos urbanos, a priori, no casa con “ampliar el espacio de las terrazas” para los bares, medida

propuesta por el Ayuntamiento de Sevilla. De hecho, los veladores han venido siendo un elemento polémico en los últimos por ocupación, en muchos casos excesiva, del espacio público. Ni entonces, ni sobre todo en el contexto actual, se deben priorizar sobre el espacio peatonal.

Para asegurar un **ancho mínimo del espacio sin obstáculos del acerado** en torno a los 3 - 4 metros, se deberían **vetar los veladores en las zonas donde esta condición no pueda asegurarse** o, como medida alternativa, ocupar espacio de la calzada mediante soluciones de urbanismo táctico.

5. Fluides peatonal en los semáforos

Caminar por la ciudad, en muchas ocasiones, es una tarea intermitente, interrumpida por los semáforos, que dan prioridad a la fluidez del tráfico sobre los peatones. Si bien ésta es deseable en ciertos ejes, especialmente si se prioriza al transporte público, hay muchos otros semáforos que pueden ser más cuestionables. Esto, además, hay que ponerlo en común con la máxima del distanciamiento social: a mayor tiempo impidiendo el paso de peatones, mayor acumulación de estos esperando al cruce.

Por ello, es deseable que **las fases de los semáforos den más prioridad al flujo peatonal** o, incluso, transformando el ciclo del semáforo hacia un sistema permanente de prioridad peatonal, es decir, señalización de semáforo ámbar intermitente para los coches y señal de verde permanente para peatones.

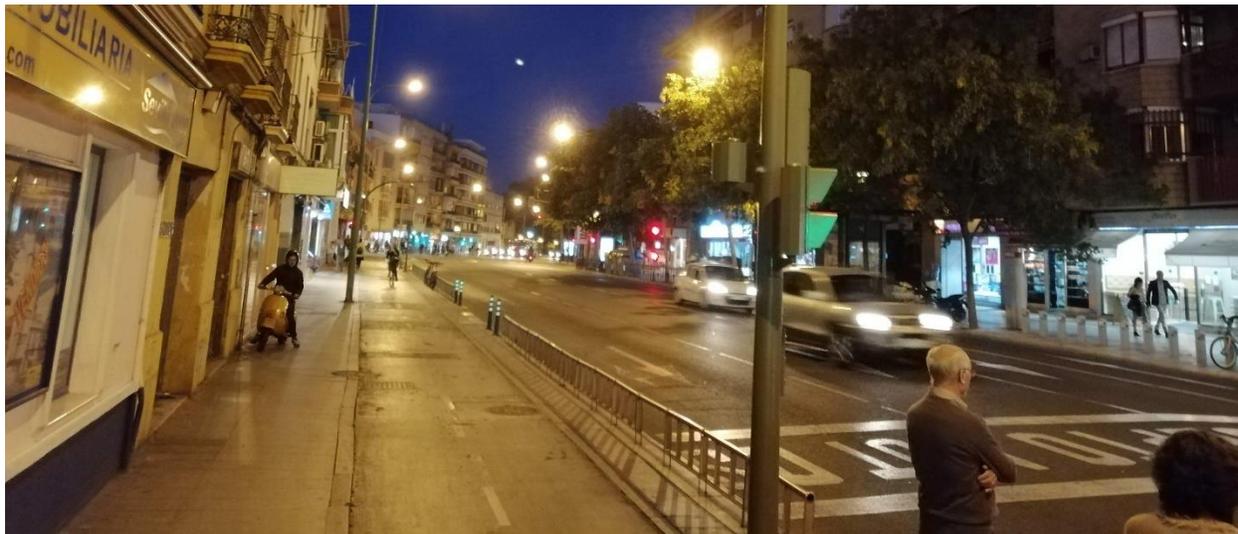
6. Carril bici a nivel de calzada

Aunque la mayor parte de la red de carril bici de la ciudad se realizó restando espacio a la calzada y no a los peatones, es cierto que hay zonas donde junto al carril bici se disponen aceras estrechas que ahora, en contexto de distanciamiento social, se quedan más cortas si cabe. Este hecho, además, hay que conjugarlo con la priorización de la bicicleta y los vehículos de movilidad personal como vehículos esenciales en la ciudad, pretendiéndose un aumento del uso de los mismos al mismo tiempo que se asegure, también, el distanciamiento social entre ciclistas y usuarios.



Recreación de un carril bici táctico a nivel de calzada en Luis Montoto, dejando el espacio del carril bici existente al peatón.
Fuente: Infografía propia.

Por ello, siguiendo el ejemplo de ciudades por todo el mundo, se pueden **construir nuevos carriles bici, con mayor anchura, a partir de carriles existentes para coches** con soluciones de urbanismo táctico: balizas, pintura amarilla, maceteros. Ello permitiría aumentar la capacidad de la red ciclista y destinar espacio de la red existente a los peatones allá donde la acera sea estrecha.



La Ronda Histórica a su paso por la Puerta Osario, un ejemplo de acerado que no cumpliría con el distanciamiento.



Propuesta para la Ronda Histórica: carril bici a la calzada y ampliación del acerado.

Soluciones de este estilo, por ejemplo, serían deseables en la Ronda Histórica, que es el principal carril bici de la ciudad por uso. Este carril en muchos tramos es estrecho (tramos de ancho inferior a 2,50 metros) y delimita aceras estrechas, por lo que un nuevo carril bici más ancho a nivel de calzada (de 3,50 metros), destinando el espacio del carril existente a los peatones, puede ser una

medida a aplicar para priorizar todos los modos de movilidad activa y asegurar el distanciamiento social.



Propuesta para la Barqueta: Carril bici a nivel de calzada y ampliación del acerado

7. Ampliar la red existente de carriles bici con urbanismo táctico

Afortunadamente, la red de carril bici es extensa en Sevilla y existe cultura de pedalear, lo cual es un punto a favor para adaptar la movilidad a la nueva situación. Sin embargo, existen **vías principales donde no existe carril bici** y que, en un contexto de avance de la bicicleta, pueden ser objeto de ampliación mediante las técnicas de urbanismo táctico indicadas en el punto anterior.

Por ejemplo, vías de importancia como Cardenal Bueno Monreal, Ramón Carande, Arroyo, Luca de Tena, Alcalde Juan Fernández, Carretera de Su Eminencia, San Juan de la Cruz, Tesalónica, Avenida de Miraflores o Corral del Agua, entre otras, pueden ser objeto de estas actuaciones, que además serían imprescindibles para que los vehículos de movilidad personal pudiesen circular por ellas. Igualmente, una de las grandes carencias de la red son los polígonos industriales, por lo que el **despliegue de carriles bici con urbanismo táctico** sería deseable en estos espacios y hacia ellos.



Propuesta en zonas sensibles: Calle Luca de Tena. Las aceras, de 2m, crecerían hasta los 5m y se habilitaría un carril bici.

8. En bicicleta y VMP al trabajo

En la línea de promover la bicicleta como vehículo en la situación actual, es preciso que los espacios de trabajo den facilidades para que sus trabajadores puedan acudir pedaleando a sus puestos de trabajo.

Es un buen momento para aplicar Planes de Transporte al Trabajo (PTT) orientados a la coyuntura actual que tengan presente el ciclismo urbano. En ese sentido, el aparcamiento seguro de bicicletas



Modelo de aparcamiento efímero similar al que dispone el Ayuntamiento.
Fuente: Programa de la bicicleta Sevilla 2020

suele ser uno de los principales impedimentos a estos movimientos, existiendo posibilidades en el contexto actual para ello. Sin ir más lejos, el Ayuntamiento de Sevilla cuenta con **aparcamientos portátiles de bicicletas que podrían distribuirse en centros de trabajo para proveer de aparcamiento seguro a los usuarios.**

9. Relajar las limitaciones a bicicletas y VMP en el transporte público

Bicicletas y VMP son vehículos fácilmente transportables y que, además, **contribuyen a aumentar el radio de acción de los transportes públicos**, lo cual es trascendental en una escala metropolitana, donde la accesibilidad del transporte público es menor y la competitividad de la movilidad personal y las bicicletas por sí sola es reducida a partir de ciertas distancias.

Sin embargo, poder transportar estos vehículos en el transporte público, en condiciones normales, ha sido objeto de regulaciones y limitaciones. Ahora que en el transporte público se impondrán medidas de distanciamiento social, es un buen momento para relajar o eliminar, según el caso, las restricciones al transporte de bicicletas y VMP, **aprovechando que en los buses y trenes no se permitirán aglomeraciones y habrá más espacio libre.**

10. Acceso al bus por todas las puertas

Una clave para poder transportar más viajeros en autobús público es aumentar la velocidad comercial, lo cual hace además más atractivo el servicio. Una de las medidas para poder conseguirlo es permitir el acceso al bus por todas las puertas y no solo por la del conductor, como hasta ahora. Ello permitiría que el bus estuviese **menos tiempo en parada recogiendo usuarios** y, además, **favorece el distanciamiento social** al distribuir a los pasajeros a lo largo de la parada en lugar de estar formando una cola, agolpados frente a la primera puerta del vehículo.

Para ello, sería preciso **reubicar las canceladoras en el interior de los vehículos, disponiéndolas en el interior del bus, frente a cada puerta.**

11. Mantener y consolidar los servicios preexistentes de TUSSAM, Metro y Cercanías

En las últimas semanas, en la situación de confinamiento, la oferta del bus urbano, metro y cercanías se vio reducida ante la caída de la demanda. Sin embargo, esta situación no puede perpetuarse en la fase de desescalada, puesto que la situación de distanciamiento social implica que menos pasajeros puedan subir a los vehículos de transporte público. La demanda paulatinamente irá creciendo y tener servicios reducidos puede dar lugar a que haya usuarios que tengan que esperar varios buses o tarden más en sus desplazamientos. Es decir, hay que aceptar que **la misma oferta de transporte público que en situación normal tendrá que transportar menos gente.** Ello

será imprescindible para que la demanda vaya recuperándose conforme la crisis se vaya superando y que el transporte público, como sistema, no salga deteriorado de ésta.

Por tanto, las administraciones deben realizar el esfuerzo de, con la desescalada, volver a la normalidad en los servicios de transporte público, **sin reducir servicios**, permitiendo que las personas que se vean en la necesidad de usarlo lo hagan con las mejores condiciones de rapidez y servicio posibles. Para ello, avanzar también en el **despliegue de carriles reservados al transporte público en la ciudad**, aprovechando el reducido tráfico existente, es una medida para conseguir el objetivo. Estos pueden realizarse con pintura y, preferiblemente, también con elementos físicos, como separadores y balizas.



Propuesta de ampliación de carril bus en Montes Sierra.

12. Potenciar el transporte público metropolitano: más servicios y carriles reservados

Por otra parte, el transporte público no es tan robusto en el exterior de la capital como dentro de ella y, por otro lado, es imprescindible para la salida de la crisis en el contexto actual en el resto del área metropolitana ya que la bicicleta a mayores distancias tiene mayores problemáticas.

Por ello, hay que aprovechar el transporte público metropolitano existente e, incluso, aumentarlo, destinando recursos para evitar que la reducción de plazas ofertadas por el distanciamiento social lleve a mayor uso del coche: en ese sentido, son **deseables más servicios de bus metropolitano para compensar la caída de la capacidad**, realizando un plan de choque desde el Consorcio

Metropolitano de Transportes para la nueva situación. Otra opción es aprovechar las líneas ferroviarias existentes buscando intermodalidad entre ellas, como es el caso del infrautilizado Cercanías de la Cartuja. Las líneas ferroviarias permiten composiciones de vehículos largos y tienen gran potencial intermodal aprovechando los aparcamientos disuasorios existentes o accediendo mediante movilidad activa. Otra medida, por ejemplo, es potenciar servicios de transporte público a la demanda hacia servicios troncales de mayor capacidad.

En la línea de que los servicios de bus metropolitanos sean atractivos, la mejora de la velocidad comercial es un requerimiento básico. De nuevo, asegurar altas velocidades comerciales implica más rapidez de desplazamiento y mejores frecuencias, es decir, menos tiempo de espera, lo cual hace más atractivo el sistema, y más capacidad de viajeros. Para conseguirlo, es imprescindible destinar carriles reservados al transporte público, algo que se ha llegado a probar en el área metropolitana [hace unos años](#), implantándose de manera provisional en la A-49 con éxito para los buses metropolitanos.



Carril bus en pruebas en la A-49 en la semana de la movilidad de 2017.

Por ello, con objeto de beneficiar al transporte público metropolitano, es buen momento para **implantar carriles reservados al bus en la A-49**, dando servicio al Aljarafe, en la **autovía de Coria o en la A-92**, dando acceso a Alcalá y Los Alcores. Estos carriles podrían estar delimitados en un primer momento con conos y con señalización, haciendo más robusta su delimitación más adelante.

13. Distribución y reducción de la demanda de transporte a los centros de trabajo

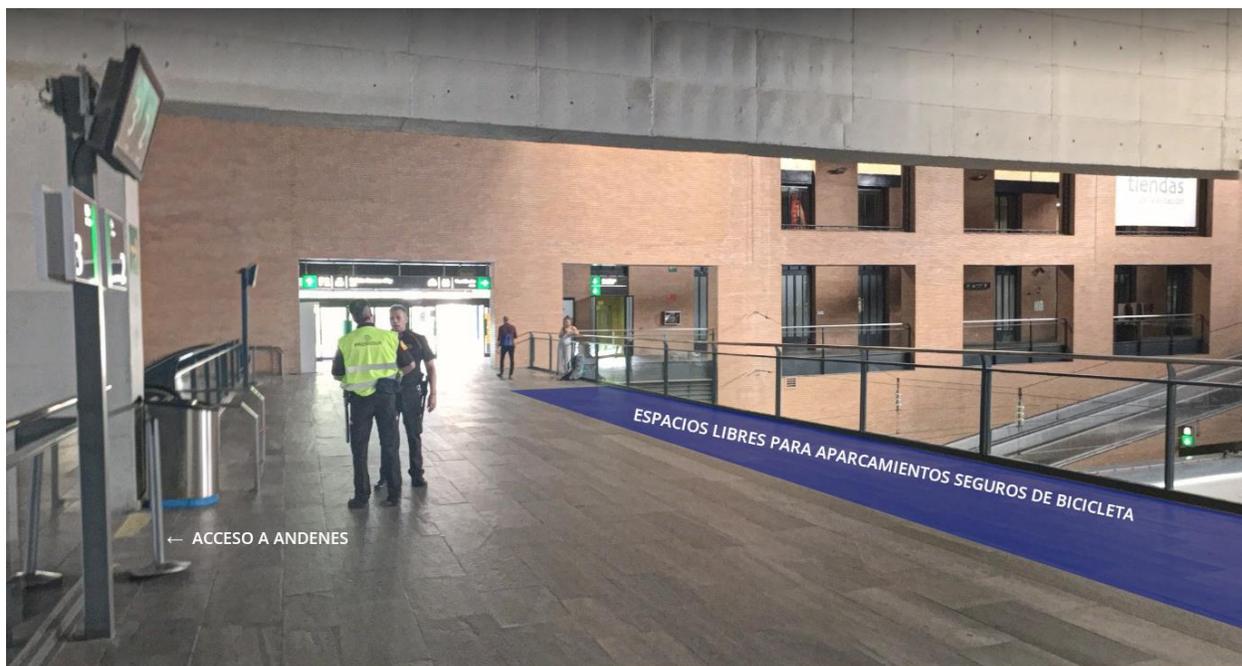
Las horas punta de demanda suponen un riesgo ahora tanto para el transporte público, en un contexto de reducción de la capacidad, como para los usuarios, en vistas de la necesidad del distanciamiento social. Es necesario, por tanto, **reducir la afluencia de usuarios en las horas**

principales y distribuirla en otros horarios fuera de las puntas, lo cual hará al transporte público absorber mejor la demanda de transporte.

Ello se puede conseguir mediante coordinación entre centros de trabajo, especialmente aquellos cercanos entre sí y con gran concentración de trabajadores (juzgados, Cartuja, etc), para organizar los horarios de entrada y salida de los trabajadores de modo que no se hagan al mismo tiempo. Esta idea puede empezar a aplicarse por las sedes de las administraciones públicas y continuar por empresas privadas. Al mismo tiempo, seguir potenciando y aplicando el teletrabajo es una medida que contribuye al mismo objetivo, preservando la salud de los trabajadores y su entorno así como la sostenibilidad del sistema de transportes.

14. Bus+Bici y biciestaciones (coordinación con Renfe-ADIF)

Para potenciar la intermodalidad de la bicicleta con el transporte público en Sevilla existe la iniciativa “BUS+BICI”, desarrollada por el Consorcio Metropolitano de Transportes, que permite a los usuarios del bus metropolitano que lleguen a Plaza de Armas disponer de una bicicleta gratuitamente para sus desplazamientos a lo largo del día. **Extender este sistema a otras grandes estaciones de transporte público de la ciudad**, como Santa Justa, San Bernardo o El Prado, puede ser una medida asumible con los recursos necesarios.



Ejemplo en Santa Justa de espacios sin uso junto a andenes donde poder ubicar aparcamientos de bicicleta

Por otra parte, aprovechando que ya son espacios más seguros y vigilados que la calle, **convertir las estaciones de transporte público en aparcamientos seguros de bicicleta** es otra alternativa.

Aprovechando espacios muertos de las estaciones (de nuevo, Santa Justa o San Bernardo) para instalar amarres de bicicletas, que pueden ser los aparcamientos portátiles del ayuntamiento, se ganarían plazas de aparcamiento seguro en poco tiempo.

15. Intermodalidad y abono único experimental

La intermodalidad, pues, es imprescindible para que el transporte público funcione lo mejor posible en esta situación de crisis, reduciendo su vulnerabilidad tanto en la coyuntura actual como en el escenario posterior.

Una de las grandes carencias del sistema sevillano de transportes es la inexistencia de un espacio tarifario integrado entre todos los operadores, si bien la tarjeta monedero del Consorcio Metropolitano de Transportes se acepta en la mayoría de ellos.

Aprovechando esta tarjeta como base, y enmarcado en el clima de solidaridad existente, se puede trabajar en un **abono único de transportes para los trabajadores de sectores esenciales**, con tarifa única para toda la red de transportes públicos sin importar el operador. Este sistema, con un cuota reducida o simbólica serviría para dar prioridad en el transporte público a los usuarios que se han demostrado imprescindibles para mantener a flote las necesidades más básicas de la sociedad y como **propulsor de un futuro y necesario abono único para toda la población**.

Medio plazo

Las propuestas a corto plazo, y su aplicación, sirven para llevarnos a la “nueva normalidad”. Pero, sin perder de vista la visión estratégica en ningún momento, en el medio plazo es más relevante si cabe preguntarse **qué ciudad y qué sociedad queremos ser tras la crisis**.

De hecho, durante el confinamiento, estamos echando de menos el espacio público, lo estamos valorando más que nunca: es una necesidad social, un punto de encuentro. De esta crisis tenemos que salir defendiéndolo más que nunca en todas sus vertientes: eficiencia, salud, seguridad. Por ello, la coyuntura debe permitir, en un plazo más amplio, asumir de manera más amplia la necesidad y la urgencia de la sostenibilidad en el medio urbano y las ciudades habitables sobre el espacio a medios más ineficientes o la dispersión urbana.

Por ello, nuestras propuestas van encaminadas a **aprovechar la crisis actual**, que nos está llevando irremediablemente a una época de cambios rápidos y constantes, para **cimentar un futuro donde la movilidad sostenible sea base fundamental de toda política urbana**.

En ese sentido, hacia el medio plazo hay que pensar en medidas de calado, como **incentivos fiscales a la movilidad en bicicleta** (que ya existen en Bélgica o los Países Bajos), la integración tarifaria de todos los transportes públicos de la ciudad o una **consideración más profunda de la calidad del aire o la movilidad peatonal** y la comodidad del espacio público, especialmente en lo que respecta a la cobertura vegetal de las calles.

En una perspectiva más amplia, la economía se encuentra en una encrucijada. La reducción de la actividad conllevará destrucción de puestos de trabajo, habrá familias que lo pasen realmente mal y los indicadores macroeconómicos y los mercados de valores perderán mucho de lo recuperado en los últimos años. A estas alturas, parece claro que de la crisis económica que ya estamos viviendo no se puede salir con la austeridad como receta, al igual que en 2.008, sino con **políticas de estímulo que reactiven la economía**, con importante presencia de lo público: conceptos como "*Plan Marshall*" se han puesto de actualidad ([Nius Diario, 24 de marzo](#)) y la Unión Europea, tras arduos debates, parece decantarse por inversiones billonarias para un importante fondo de reconstrucción económica y social ([El País, 22 de abril](#)).

La oportunidad de oro que brinda esta concepción de las soluciones es hacer de esta política inversionista un **motor de cambio para avanzar en infraestructuras** que nos lleven hacia una movilidad y espacios públicos más sostenibles, creando ciudades más habitables al mismo tiempo que puestos de trabajo y riqueza en los hogares, al igual que una mayor **diversificación de la economía**, lo cual eran ya objetivos en sí mismos en los que profundizar con la coyuntura actual.

En concreto, en Sevilla debemos trabajar para que esta oportunidad y estos fondos puedan permitir avanzar en los **proyectos de la ciudad que llevan años estancados** y que no deben paralizarse para no destruir más sectores productivos. En ese sentido, tanto la actualización y ejecución de los proyectos del metro o el desarrollo definitivo del Parque de Tablada, por un lado, como la sustitución de los tirantes del Puente del Centenario o el paso sur de la SE-40, como medidas para sacar coches de la ciudad y mejorar la logística, parecen iniciativas que ahora deben continuar activas y con más fuerza si cabe.

Asimismo, la crisis puede ser una oportunidad para trabajar en una **economía más resiliente y sostenible**: el turismo, con sus ventajas, pero también sus muchos inconvenientes, ha demostrado ser notablemente más frágil en esta situación que otros sectores. De hecho, focalizar los esfuerzos en un único sector hace a la economía de la ciudad más vulnerable frente a eventualidades como la que estamos viviendo. Por ello, apostar por sectores como la innovación o las tecnologías, las cuales producen más valor y estabilidad, desarrollando el tejido que las alimente, es conseguir mayor riqueza y trabajos de mayor calidad. Los estímulos públicos, bien gestionados, deben acercarnos a ese objetivo.

Las crisis son momentos difíciles e inciertos, pero también son momentos de oportunidades. **Atacar las crisis con las recetas de siempre es cerrar las puertas al ingenio** y, por ello, creemos que la coyuntura no debe paralizarnos ni dejarnos en estado de conmoción, sino agudizar nuestras fortalezas y darnos un empujón más fuerte hacia el objetivo que nunca debemos perder de vista: la **sostenibilidad, base irrenunciable del futuro de las ciudades**.

Referencias

Comune di Milano. "[Milano 2020. Strategia di adattamento](#)". ("Milán 2020, Estrategia de adaptación") [En italiano]

Street Plans Collaborative. "[Tactical Urbanist's Guide](#)". ("Guía del urbanista táctico") [En inglés]

Berlin. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz. "[Regelpläne zur temporären Einrichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen](#)". ("Planes para la configuración temporal y expansión de las infraestructuras para bicicletas") [En alemán]