

# Informe del CICCCP al PMUS Sevilla 2030

---

*Documento estratégico*

Aportaciones del Grupo de Trabajo de la Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos correspondientes a la información pública convocada por el Ayuntamiento de Sevilla. (Enero 2021)

---

## INFORME DEL CICCP AL PMUS SEVILLA 2030: DOCUMENTO ESTRATÉGICO.

### INDICE:

|        |  |    |
|--------|--|----|
| 1.     | SINOPSIS .....   | 2  |
| 2.     | EL GRUPO DE TRABAJO DEL CICCP .....  | 3  |
| 3.     | PRINCIPALES CONCLUSIONES DEL DOCUMENTO ESTRATÉGICO .....   | 4  |
| 4.     | COMENTARIOS GENERALES AL DOCUMENTO ESTRATEGICO.....  | 5  |
| 5.     | APORTACIONES DEL CICCP AL PROCESO DE INFORMACIÓN PÚBLICA DE LA FASE I DEL PMUS.....  | 7  |
| 5.1.   | ASPECTOS GENERALES.....  | 7  |
| 5.2.   | PLAN DE ACTUACIONES ESPECÍFICAS DEL AYUNTAMIENTO .....   | 8  |
| 5.2.1  | PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL .....  | 8  |
| 5.2.2  | PLAN DE CORREDORES BTR - TRANVÍAS CON VOCACIÓN METROPOLITANA. ....   | 9  |
| 5.2.3  | MANTENER EL PAPEL DE LA RONDA URBANA DE SEVILLA EN LA MOVILIDAD.....   | 9  |
| 5.2.4  | SUPERMANZANAS PARA LA PACIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LOS BARRIOS ..   | 10 |
| 5.2.5  | DESARROLLO DEL TRANSPORTE A LA DEMANDA.....  | 10 |
| 5.3.   | LOS ASUNTOS METROPOLITANOS.....  | 10 |
| 5.3.1. | LA AUTORIDAD ÚNICA DEL TRANSPORTE METROPOLITANO .....  | 10 |
| 5.3.2. | LA COORDINACION DEL PMUS DE SEVILLA CON EL PLAN DE TRANSPORTE DEL ÁREA METROPOLITANA DE SEVILLA COMO OBJETIVO ESENCIAL ..... | 11 |
| 6.     | LA FASE II DEL PMUS.....   | 11 |
| 7.     | CONCLUSIONES .....   | 12 |

## 1. SINOPSIS.

La Demarcación de Andalucía, Ceuta y Melilla del Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos (CICCP) presenta en este informe aportaciones al “Documento Estratégico” del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) Sevilla 2030 durante el periodo de información pública convocada. Si bien por el momento nos limitamos a indicar comentarios generales, **el CICCP está a disposición del Ayuntamiento de Sevilla, y de los sevillanos en general, para colaborar en la elaboración y concertación de soluciones más concretas.**

De acuerdo con las propias conclusiones del PMUS, **la movilidad de Sevilla tiene necesariamente que ser gestionada a escala del Área Metropolitana. Consideramos que, más allá de limitarse a operar dentro del ámbito de sus competencias, el Ayuntamiento debe jugar un papel más activo en la creación de una Autoridad del Área Metropolitana y/o una Autoridad Única del Transporte Metropolitano (AUTM).** El cambio de escala, de una ciudad de setecientos mil a un Área Metropolitana de un millón y medio de habitantes, con entidad similar a las principales conurbaciones europeas, facilitaría además en gran medida la financiación de sus proyectos con fondos europeos .

De forma similar a como sucedió en su día con EMASESA METROPOLITANA -actualmente la segunda empresa pública de agua en España-, **el Ayuntamiento debe fortalecer la empresa municipal TUSSAM y organizarla para que pueda operar, de forma eficaz, a nivel del Área Metropolitana.**

**Consideramos muy urgente consensuar una Tarjeta Única Multimodal Metropolitana con ADIF y TUSSAM, que sirva para todo tipo de transporte con el mismo billete,** como sucede desde hace tiempo en otras grandes ciudades españolas.

**El Plan de Movilidad debería abordar en el corto plazo una Red de Autobuses en Plataforma Reservada, en superficie y con tramos puntuales subterráneos, a desarrollar dentro del término municipal.**



**Asimismo, consideramos conveniente promover con mayor énfasis la movilidad peatonal sobre itinerarios completos y potenciar la bicicleta y los modos personales autónomos no contaminantes, en sustitución de los viajes motorizados.**

**Complementariamente, las propuestas del PMUS deben partir ineludiblemente de la reclamación y programación de las actuaciones pendientes desde las administraciones central y autonómica en materia de infraestructuras territoriales, como la Red Completa del Metro, completar la SE-40, la terminación del anillo de Cercanías, la conexión ferroviaria con el aeropuerto, el eje ferroviario transversal de Andalucía o el Metro Ligero de Alcalá de Guadaíra, etc.**

## **2. EL GRUPO DE TRABAJO DEL CICCPC.**

Para la confección del presente informe, el CICCPC ha creado un Grupo de Trabajo que está integrado por los siguientes Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos:

- **Agustín Argüelles Martín:** Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y Licenciado en Físicas. Ingeniero del Estado. Trabajó en la D.G. de Carreteras (7 años), en la C.H. del Guadalquivir (27 años) y en Expo 92 (3 años como Consejero del Área Técnica y 3 años como Director de Transportes). Ha sido profesor en el Departamento de Diseño de la Escuela Superior de Ingenieros de Sevilla (30 años). **Es Representante Provincial de Sevilla del CICCPC y, por designación del Decano de la Demarcación es el Coordinador de este Grupo de Trabajo.**
- **Indalecio de la Lastra Valdor:** Ingeniero Urbanista, miembro del Equipo Redactor del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Sevilla de 2006.
- **Luis Errazquin Caracuel:** Entre otras muchas posiciones fue el primer Director General de Transportes de la Consejería de Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, Responsable de RENFE en Andalucía, Decano de la Demarcación de Andalucía del CICCPC, Director de INECO en Andalucía, Gerente de la Asistencia Técnica a la Supervisión de las Obras de EXPO'92, y responsable de Proyectos y Obras en la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.
- **Ignacio Galindo Pinto:** Delegado para España del Grupo PTV. Experto en modelización del transporte.

- **José R. González Pachón:** Coordinador de Proyectos Internacionales. Trabajó en TYPESA de 1977 a 2019 : Director General para África y Asia de 1992 a 2019 y Director Territorial de TYPESA en Andalucía, entre 1998 y 2011; fue Director de la Asistencia Técnica a la Supervisión de las Obras de EXPO´ 92 entre 1988 y 1989.
- **Antonio Pablo Romero Gandullo:** Ingeniero de Caminos e Ingeniero de Montes. Experto en Proyectos medioambientales. CEO de CIVILE
- **Rafael Sánchez Cantero:** Experto en Movilidad y Transporte Sostenible. Director del Consorcio de Transportes del Área Metropolitana de Sevilla entre 2003 y 2008. CEO de Olimichat sl.

Este grupo de Trabajo es quien, en representación del CCIP, emite el presente informe.

### 3. PRINCIPALES CONCLUSIONES DEL DOCUMENTO ESTRATÉGICO.

Se propone y valora positivamente el desarrollo del concepto de “la vida de las personas en un radio de unos 30 minutos”, lo que se ha definido como Large Urban Area (LUZ), que en el caso del Área Metropolitana de Sevilla tiene una población de más de 1’5 millones de personas, un 225% superior a la del municipio de Sevilla. Dicha población ha experimentado un aumento de más de 140.000 personas entre 2013 y 2018.

Se determina que el Tráfico entre Sevilla y el Área Metropolitana supone un 46% del total de vehículos privados que diariamente circulan y estacionan dentro del municipio de Sevilla.

En base a lo anterior, el Documento Estratégico concluye:

- “...que se apueste por aquellas alternativas cuyo análisis funcional cumpla con...la componente económica que supone el desarrollo e integración de la ciudad de Sevilla con su área Metropolitana a través del sistema de transportes, que fortalezca y fomente las sinergias para la creación de empresas y empleo...” (– Resumen Estratégico (RE)-, pág.30).

“...si no actuamos sobre la movilidad del área Metropolitana, no conseguiremos que la movilidad de Sevilla sea Sostenible...” (RE, pág.35).

*“...aunque por una cuestión competencial el alcance del PMUS es urbano, no tiene sentido abordar la movilidad del interior de la ciudad sin tener en cuenta la movilidad del área metropolitana...”(RE,pag.41)*

*“...se trata de conformar una Autoridad Única del Transporte Metropolitano...TUSSAM se ofrece voluntaria para asumir esa responsabilidad...” (RE pág.42).*

Queremos también resaltar que además, y entre otras muchas cosas, **el Documento Estratégico expone clara y contundentemente en su Resumen Estratégico, la urgente necesidad de:**

- Completar la SE-40 tras el agotamiento de la SE-30 (páginas 19, 35 y 45 del RE).
- Puesta en servicio de las obras del Metro Ligerero hasta Alcalá y continuar con la construcción de los proyectos de red de Metro del Aljarafe (RE pág.43).
- Desarrollar la red completa de Metro y de Metro Ligerero de Sevilla y complementarla con una red mallada de Autobuses de Tránsito Rápido (RE pág.61), prolongando la Línea 3 hasta Palmas Altas, el barrio de Bellavista y el Hospital de Valme (RE, pág.62).

#### **4. COMENTARIOS GENERALES AL DOCUMENTO ESTRATEGICO.**

Se debería completar el análisis de la evolución de la Movilidad desde la encuesta domiciliaria de 2007, cuando se aprobó el Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla. Este análisis ayudaría a entender mejor qué se ha hecho desde entonces y qué efectos se han producido.

El PMUS concluye acertadamente que no es posible resolver adecuadamente los problemas de la movilidad del municipio de Sevilla si no se actúa sobre el conjunto de su Área Metropolitana. Este punto ya había sido identificado en el Plan de Transporte del Área Metropolitana de Sevilla que aprobó la Junta de Andalucía en 2007.

Previsiblemente, dentro del marco temporal del PMUS (10 años) no estarán todavía desarrolladas las soluciones ferroviarias -red de Metro y ampliación de las Cercanías-, por lo que el Ayuntamiento debería desarrollar lo antes posible **una red de Plataformas Reservadas para el Autobús Urbano, sobre los principales corredores y avenidas urbanas, con una sección**

**transversal suficientemente amplia para integrarse con el resto de modos. Estas Plataformas Reservadas deberían concebirse como una línea estratégica de trabajo, teniendo en cuenta su posible extensión futura hacia el Área Metropolitana más allá de los límites del municipio, y/o su posible adaptación posterior a soluciones tranviarias o de metro.** Sería conveniente plantear un nuevo plan de líneas troncales de autobuses en plataforma reservada en base al modelo de las nuevas líneas lanzadera que ha establecido TUSSAM en los últimos años, con mejoras en cuanto al Medio Ambiente (vehículos eléctricos y de hidrógeno), a su funcionalidad (carriles-bus que faciliten una mayor velocidad comercial) y a una Mejora de la Comodidad del Usuario (andenes elevados similares a los tranvías, entrada y salida por todas las puertas, cancelaciones previas antes de entrar, etc.).

**Entendemos necesario que se orienten las propuestas del PMUS hacia una reducción y racionalización de la movilidad obligada residencia-trabajo y estudios (teletrabajo, flexibilización de horarios, diversificación de los usos del suelo). La movilidad obligada debe encauzarse hacia un transporte público de máxima calidad y lo menos contaminante posible.** El Transporte Público tiene la oportunidad de sustituir al coche, si se integra adecuadamente con la bicicleta y medios de movilidad personal como los patinetes y similares.

**Debe darse máxima prioridad a la movilidad peatonal,** como factor de cohesión social entre los barrios de la ciudad, por su condición saludable y eficiente, **estableciendo un programa de movilidad y accesibilidad peatonal para todos los barrios de la ciudad y no únicamente en los sectores más céntricos,** que priorice estos desplazamientos y los haga agradables, cómodos, seguros e inclusivos para todas las personas. También sería conveniente que se pensase en **la óptima conexión de los itinerarios peatonales -y de todos los modos no contaminantes- con los sistemas de transportes públicos, en recorridos cómodos y con máxima accesibilidad a las estaciones y paradas.**

De acuerdo a las últimas Encuestas Domiciliarias de Movilidad (2007 y 2019), la Movilidad a pie sigue siendo la forma mayoritaria de desplazamiento de los residentes de Sevilla en sus viajes urbanos, con origen y destino dentro de la ciudad. Además, el desplazamiento a pie es el complemento necesario de los viajes realizados en casi todos los otros modos de transporte, especialmente los realizados en transporte público y, en menor medida, en vehículo privado. Esta condición estructural debe incorporarse con los objetivos principales del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

Por otra parte, el desarrollo de la Electromovilidad no puede evitar la indeseable congestión del tráfico de vehículos, que es independiente del tipo de coche, si bien este tipo de movilidad al no producir emisiones elimina la contaminación de la ciudad.

**La bicicleta tendría que copar una mayor participación en la movilidad urbana y metropolitana, con una apuesta más ambiciosa. Las expectativas del PMUS en el horizonte 2030 alcanzan solo un 3%, de forma contraria al actual Programa de la Bicicleta vigente.**

**El PMUS debe proponer directrices más concretas sobre la integración de las nuevas formas y soluciones de movilidad como los vehículos personales y patinetes, los VTC (Vehículos de Turismo con Conductor), la movilidad compartida, el transporte a la demanda, etc; sin olvidar incluir la mejora del servicio del Taxi, como transporte público ágil y moderno, que sigue siendo un modo muy demandado en la ciudad.**

Al Ayuntamiento, a través de la Gerencia de Urbanismo, le corresponde hacer un mayor esfuerzo por evitar Desarrollos Urbanísticos que no incluyan la financiación de Soluciones de Transporte Público, en base a la legislación vigente, mediante soluciones proporcionales a la clasificación de nuevos usos residenciales y actividades económicas.

Por último, es importante que el PMUS aclare mejor cómo emplea las métricas y técnicas para la evaluación cuantitativa de los parámetros característicos de la movilidad (flujos y volúmenes, origen-destino por modos, segmentación de la demanda, etc.). Asimismo, debería justificar pormenorizadamente como van a influir cada una de las medidas propuestas en la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, utilizando métodos de cuantificación objetiva. Este aspecto será imprescindible para optar a la financiación, entre otros, con fondos europeos relacionados con la sostenibilidad.

## **5. APORTACIONES DEL CICCOP AL PROCESO DE INFORMACIÓN PÚBLICA DE LA FASE I DEL PMUS.**

### **5.1. ASPECTOS GENERALES.**

Todas las políticas de movilidad urbana deben englobarse conjuntamente con los retos de la sostenibilidad, para afrontar problemas globales como el cambio climático, la biodiversidad, la

Oficina en GRANADA  
(SEDE de la Demarcación)  
Calle Virgen Blanca nº 7, Local Bajo B1  
18004 Granada

☎ 958 089 999

Oficina en SEVILLA  
(Oficina Provincial)  
Calle Marqués de Nervión nº 43-A, 2ª planta  
41005 Sevilla

☎ 954 643 188

✉ [andalucia@ciccp.es](mailto:andalucia@ciccp.es)

🌐 <http://caminosandalucia.es/>



escasez de la energía, junto con los problemas sociales (autonomía infantil, de la tercera edad y de las personas con discapacidad y movilidad reducida, sedentarización, sobrepeso y obesidad, accidentalidad, etc), y de sostenibilidad local (ruido, calidad del aire, impermeabilización del suelo, etc.), en los que el sistema de movilidad está intensamente involucrado. Las propuestas y medidas del PMUS deben servir para:

- Avanzar en el modelo de ciudad y modelo de movilidad sostenible de Sevilla
- Consensuar una política de movilidad sostenible y responsable desde el Ayuntamiento con los agentes sociales
- Establecer los objetivos y directrices a seguir en cada uno de los programas del PMUS
- Identificar los efectos esperados no sólo en el sistema de transportes sino en la calidad ambiental del espacio urbano, la seguridad, el ahorro energético y el impacto de los futuros desarrollos urbanísticos
- Establecer los criterios de evaluación de los programas y actuaciones, a partir de la cuantificación de impactos de diversa índole
- Identificar los resultados esperados y el impacto en la calidad de vida de los sectores más desfavorecidos o vulnerables

**Recomendamos que el Documento Estratégico sea aprobado lo antes posible con estas consideraciones, y que el Ayuntamiento pase a concretar, presupuestar, planificar y ejecutar sus Propuestas de Actuación, que son urgentemente requeridas en beneficio de la mejora de la calidad de vida de los sevillanos.**

## 5.2. PLAN DE ACTUACIONES ESPECÍFICAS DEL AYUNTAMIENTO

Independientemente de las intervenciones a desarrollar en colaboración con otras administraciones (Junta de Andalucía, el resto de los ayuntamientos del Área Metropolitana y el Gobierno Central), **el Ayuntamiento debe elaborar un Plan de Actuaciones Específicas-comprometido, programado y presupuestado- en los asuntos que son de su competencia, para su realización sin demora en el marco temporal del PMUS.**

### 5.2.1 PLAN DE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.

Además de las actuaciones que propone el Documento Estratégico en el Centro y en los barrios, el Plan de Actuación debe incluir un **Plan de Accesibilidad Universal para toda la ciudad y el acondicionamiento de las aceras existentes, que están actualmente en mal estado y llenas**

**de obstáculos y tienen un gran déficit de accesibilidad.** Asimismo, muchos pasos de cebra peatonales, compartidos con las bicicletas, presentan importantes defectos de pavimento y señalización horizontal.

**Las calles de la ciudad deben ser más accesibles, de forma que los peatones tengan más ventajas en sus recorridos. El cumplimiento de la OM 561/2010 en materia de accesibilidad resulta indispensable.** Aunque el grupo de personas de movilidad reducida permanente supone menos del 20% de la población actual, todos seremos en algún momento personas de movilidad reducida, ya que la población envejece y necesita desplazarse con garantías.

### 5.2.2 PLAN DE CORREDORES BTR - TRANVÍAS CON VOCACIÓN METROPOLITANA.

En tanto entra en funcionamiento una red completa de Metro y una ampliación y mejora de la red de Cercanías ferroviarias, se propone el **desarrollo de una Red de Corredores de Autobuses en Plataforma Reservada en el término municipal competencia del Ayuntamiento de Sevilla**, a realizar urgentemente mediante soluciones relativamente asequibles y de sencilla ejecución.

Esta red de Autobuses en Plataforma Reservada (BTR) **podría ser transformada en el futuro en una red de Tranvías -con algunos posibles tramos subterráneos- y extenderse de forma planificada con vocación metropolitana hacia el exterior del municipio de Sevilla.**

Los corredores BTR se deberían desarrollar por aquellas avenidas principales de la ciudad, con anchuras superiores a los 30 metros. La explotación de esta nueva red de transporte podría ser a cargo de la empresa TUSSAM, que debería invertir en nuevo material móvil adaptado, con tecnología similar a la que existe actualmente en ciudades como Vitoria.

La creación de las plataformas reservadas permitiría recuperar “espacio público” y reurbanizar las calles, para conseguir una ciudad más verde, aumentando los espacios peatonales, las superficies sombreadas, etc

### 5.2.3 MANTENER EL PAPEL DE LA RONDA URBANA DE SEVILLA EN LA MOVILIDAD.

**Consideramos necesario mantener la función de la Ronda Urbana de Sevilla prevista en el PGOU, estableciendo en el Centro Ampliado una continuidad escalonada en la ordenación**

Oficina en GRANADA  
(SEDE de la Demarcación)  
Calle Virgen Blanca nº 7, Local Bajo B1  
18004 Granada

☎ 958 089 999

Oficina en SEVILLA  
(Oficina Provincial)  
Calle Marqués de Nervión nº 43-A, 2ª planta  
41005 Sevilla

☎ 954 643 188

✉ [andalucia@ciccp.es](mailto:andalucia@ciccp.es)

🌐 <http://caminosandalucia.es/>

del tráfico, intermedia entre las restricciones al tráfico del Plan Respira, en el Casco Antiguo y Triana y una ordenación sin restricciones en la zona exterior de la ciudad.

El PMUS no hace referencia a esta estructura viaria, que rodea el Área Central de la Ciudad o “Centro Ampliado”, en la cual se debe:

- Limitar el tráfico para evitar las penetraciones directas al Centro.
- Marcar los puntos de intercambio entre el Vehículo Privado y el Transporte Público de Capacidad.

#### 5.2.4 SUPERMANZANAS PARA LA PACIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD EN LOS BARRIOS.

El Documento Estratégico comenta las bondades de aplicar el concepto de Supermanzana a los barrios y sectores urbanos de la ciudad, pero no concreta propuestas de actuación ni explica suficientemente como se va a implementar. **Consideramos que deben programarse actuaciones de Supermanzanas, priorizando la movilidad de los residentes autorizados, trasladando el tráfico motorizado de paso a viales de la periferia y dando a los peatones y bicis libertad para circular por todas las calles.** Al mismo tiempo, se deben eliminar aparcamientos en superficie ampliar las aceras y reducir la superficie asfaltada para crear más plazas y zonas verdes.

#### 5.2.5 DESARROLLO DEL TRANSPORTE A LA DEMANDA.

El PMUS debería incluir entre sus actuaciones el **desarrollo de los modos de transporte a la demanda como el Taxi compartido, los VTC, Car Pooling, Sharing de Vehículos (Bicis, Patinetes, Motos, Coches), etc, de forma complementaria con el transporte público.**

### 5.3. LOS ASUNTOS METROPOLITANOS.

#### 5.3.1. LA AUTORIDAD ÚNICA DEL TRANSPORTE METROPOLITANO.

El PMUS debe concretar en su Fase II la **creación de una Autoridad Única del Transporte Metropolitano, que se encargue eficazmente de la planificación y gestión de todos los aspectos relativos a los Transportes Públicos en el conjunto del Área Metropolitana de Sevilla,** de forma que -trascendiendo las limitaciones competenciales del Ayuntamiento y

eventualmente cediendo parte de ellas- se consiga concertar una línea de trabajo institucional con dichas atribuciones.

### 5.3.2. LA COORDINACION DEL PMUS DE SEVILLA CON EL PLAN DE TRANSPORTE DEL ÁREA METROPOLITANA DE SEVILLA COMO OBJETIVO ESENCIAL.

Se debe plantear **la actualización y revisión del Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla de 2007 (PTMS)**, estableciendo la coordinación entre el Modelo Territorial derivado de una Ciudad-Territorio Policéntrica con focos de atracción múltiples en el Área Metropolitana, y las actuaciones necesarias en materia de Movilidad Urbana Sostenible.

## 6. LA FASE II DEL PMUS.

Tras la conclusión del denominado Documento Estratégico debe comenzar la Fase II del PMUS, que consistirá principalmente en el desarrollo de un Plan de Actuación con una concreción y valoración de las propuestas y con las correspondientes asignaciones presupuestarias. Esta Fase II describirá las actuaciones propuestas y las directrices y criterios a tener en cuenta para su desarrollo, asignará cada una de ellas a la Administración responsable de desarrollarla y establecerá una planificación del conjunto de las actuaciones en el tiempo y una Estrategia para el desarrollo del PMUS.



## 7. CONCLUSIONES.

Las conclusiones del presente informe son las siguientes:

- **Necesidad de una Autoridad Única del Transporte Metropolitano**
- **Revisión del Plan de Transporte del Área Metropolitana de Sevilla a partir del PMUS de Sevilla**
- **Propuesta de una Red de Corredores de Autobuses en Plataforma Reservada en el término municipal a desarrollar por TUSSAM sobre avenidas principales**
- **Recuperación del concepto de urbanismo y movilidad como binomio inseparable.**
- **Desarrollo de políticas que faciliten la movilidad no motorizada y personal, en detrimento de los modos motorizados privados, y un mayor uso del Transporte Público, hasta cotas que garanticen un sistema de movilidad para las personas que sea social y ambientalmente sostenible.**
- **Promoción entre los agentes sociales y administraciones políticas de la gestión de la demanda para reducir y racionalizar la movilidad : teletrabajo, flexibilización de horarios, diversificación de usos del suelo, etc.**
- **Condicionamiento de los desarrollos urbanísticos a desarrollar inversiones en transporte público para favorecer la movilidad sostenible, basados en el Binomio Movilidad-Urbanismo.**

*Sevilla, 18 de Enero de 2021*

*Por el Grupo de Trabajo:*

*Agustín Argüelles Martín  
Indalecio de la Lastra Valdor  
Luis Errazquin Caracuel  
Ignacio Galindo Pinto  
José R. González Pachón  
Antonio Pablo Romero Gandullo  
Rafael Sánchez Cantero*