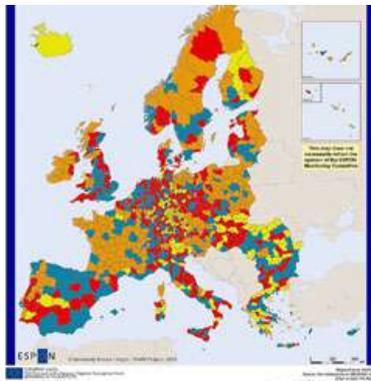


## Estimado lector,

Muchos de los recursos para una planificación sostenible de la movilidad se dedican a las grandes ciudades. Sin embargo, la mitad de la población europea vive en ciudades medianas o pequeñas, con sus problemáticas particulares. En este boletín echaremos un vistazo a esas problemáticas, así como a las grandes oportunidades para una movilidad sostenible que brindan su menor escala. La metodología de los PMUS se adecua muy bien a estas ciudades medianas y pequeñas.

## Comunidades de pequeña escala en Europa



Tipo predominante de asentamiento poblacional (click para agrandar)

Europa es un continente altamente urbanizado, pero el balance entre comunidades de alta y baja densidad varía entre los diferentes países ( ver [ficha ESPON](#) y mapa adyacente). La definición de ciudad pequeña o mediana varían notablemente de país a país. La **OCDE** y **ESPON** han intentado desarrollar una definición común. En este boletín nos centraremos en núcleos de menos de 100.000 habitantes y su entorno rural. De acuerdo con ESPON hay 8.500 municipios con una población entre 10.000 y 100.000 habitantes, en los que vive aproximadamente un 52% de la población europea. En torno a las ciudades hay importantes zonas peri-urbanas en las que coexisten elementos urbanos y rurales.

Debido a la densidad y proximidad de población y lugares de trabajo, las ciudades son más eficientes en el uso de los recursos que las áreas de baja densidad ([EEA Technical report n° 23/2015](#)). En todo caso, la UE declara explícitamente que la población debe poder vivir en el lugar que desee, con acceso a los servicios públicos, un transporte eficiente, redes energéticas fiables e internet de banda ancha a lo largo de todo el territorio. Las ciudades pequeñas juegan un papel clave para la conexión entre las zonas rurales y las grandes áreas urbanas, así como para preservar la **cohesión territorial** de la UE. En otras palabras, la UE necesita un territorio policéntrico, con ciudades pequeñas y medianas en el ámbito rural, y redes de pueblos como alternativa a las grandes metrópolis ([Interim Cohesion Report 2004](#)).

## PMUS a pequeña escala



**The Poly-SUMP Methodology**  
How to develop a Sustainable Urban Mobility Plan for a polycentric region  
**Guidelines**

La **metodología de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS)** constituye un ciclo muy exhaustivo e intensivo de planificación que puede abrumar a las ciudades y pueblos de menor tamaño. Pero las ciudades pequeñas también necesitan planificar su movilidad y la metodología de los PMUS puede ser muy útil para ellas. Varias ciudades o pueblos de una misma región pueden unirse y desarrollar un PMUS conjunto usando la **herramienta POLY-SUMP**. Puedes aprender más sobre ella en este [webinar CIVITAS](#).

En Francia, solo las ciudades con más de 100.000 habitantes tienen que desarrollar un PMUS, denominado PDU (“plan de déplacement urbain”). Para las ciudades más pequeñas existen dos opciones voluntarias. Pueden desarrollar un PDU completo, o pueden desarrollar una estrategia general de movilidad que cumpla más someramente los requerimientos de un PDU, pero sin estatus legal. Aproximadamente un tercio de las pequeñas autoridades locales se han embarcado en una de estas dos opciones voluntarias y el correspondiente Ministerio francés está fomentando que su número se incremente. Puedes leer más sobre los PDU y estas figuras de planificación voluntaria [aquí](#).

En Portugal los PMUS se llaman **PMT** y son obligatorios para todos los municipios de más de 50.000 habitantes y en todas las capitales de distrito. No obstante, los municipios de menor tamaño también pueden optar por desarrollar un PMT.

## Recursos limitados

Obviamente, las ciudades y pueblos de menor tamaño cuentan con presupuestos más reducidos y menos personal especializado. Muchas ciudades pequeñas cuentan con una única persona encargada de la planificación urbana y del transporte. Muchas veces, los PMUS son el resultado de la motivación, entusiasmo y esfuerzo de esta persona. Proyectos europeos y redes tales como **Cittaslow**, **Eurotowns**, **METREX** y **PURPLE** les proporcionan



Judenburg, Austria

valiosos recursos y materiales de formación online (mayoritariamente en inglés), como por ejemplo los nuevos [e-courses de CIVITAS](#).

Pero también deben existir oportunidades de formación en la lengua local y que tengan en cuenta el contexto nacional de cada caso. En el marco de [ENDURANCE](#), hemos venido ofreciendo asistencia personalizada e intercambio de información en su propia lengua tanto a ciudades grandes como pequeñas. En el caso de estas últimas, esto puede ser de gran relevancia. Por ejemplo, en [Judenburg](#), Austria (9.000 habitantes), la ayuda externa aportada por los proyectos [ADVANCE](#) y [ENDURANCE](#) han constituido el impulso fundamental para iniciar el proceso del PMUS. Ayudó a Judenburg a lidiar con un proceso bastante complejo y permitió calar más hondo el mensaje de la planificación sostenible de la movilidad urbana en el correspondiente departamento municipal. Otro ejemplo es la ciudad polaca de [Tomaszów Mazowiecki](#) (65.000 habitantes), en la que nuestro punto focal nacional, CIFAL Plock, ayudó a la ciudad a dar los primeros pasos hacia su PMUS con una intensa consulta ciudadana que condujo a una visión compartida de la ciudad en el horizonte 2020. Más información [aquí](#).

## Atrayendo a la fuerza de trabajo creativa



Muchas ciudades y regiones europeas están experimentando una reducción de su población (ver este [informe del proyecto CIRES](#) o este [artículo en VOX](#)). Esto se combina, a menudo, con una reducción de los recursos humanos, de las oportunidades laborales, los servicios públicos y la función comercial, lo que acelera el decrecimiento de la población aún más. Este círculo vicioso se describe en este artículo sobre la [reducción de las ciudades pequeñas en Hungría](#). Otras localidades en los alrededores de las grandes ciudades ven su carácter completamente alterado y se convierten en ciudades dormitorio sin ningún alma, a medida que más gente con trabajo en la gran ciudad busca vivienda más barata en ellas. Ver, por ejemplo, este interesante análisis [Built Environment Forum Scotland](#).

De acuerdo con el especialista norteamericano en revitalización [N. David Milder](#), la estrategia de atraer grandes empresas que ofrecen gran cantidad de empleos resulta muchas veces fallida. La clave está en atraer nuevos residentes que, o bien no necesitan trabajo, lo traen consigo o pueden crear sus propios empleos de calidad. La evidencia demuestra que el empleo y el crecimiento viene de la mano de gente creativa como expertos informáticos, arquitectos, profesores, escritores, artistas y artesanos (la 'fuerza de trabajo creativa'); de la misma manera que la gente creativa persigue el empleo y el crecimiento, así como lugares atractivos. Puedes leer más sobre ello en [ESPON Territorial Observation No. 5](#); en la página 19 encontrarás una lista de profesiones creativas. En el siguiente folleto se incluyen directrices a este respecto para las autoridades locales [Creative-based Strategies in Small and Medium-sized Cities: Guidelines for Local Authorities](#).

La fuerza de trabajo creativa no es atraída únicamente por las grandes ciudades. Las ciudades pequeñas y los entornos rurales son también atractivos para una importante cantidad de gente. Especialmente ahora que las tecnologías, la facilidad de movimiento y unas pautas de trabajo más flexibles han permitido una existencia 'urbana' en cualquier sitio. Además, las ciudades pequeñas y las áreas rurales cuentan con atractivos adicionales, tales como un bello ambiente natural, patrimonio cultural y vivienda más económica. De hecho, cada población debe encontrar su identidad y rasgos diferenciadores, de cara a promocionarse en su entorno regional. Lee por ejemplo el caso de [Roanoke](#) (98.465 habitantes) en los EE.UU., o el del proyecto [Soho Solo](#) que ha atraído a más de 500 familias hacia pequeños pueblos de la Región de Gers en Francia.

## Ciudades paseables y ciclables con lugares interesantes



El atractivo peatonal y ciclista de los espacios públicos se ha convertido en un gran argumento para atraer y conservar residentes. Echa un vistazo, por ejemplo, a este vídeo del proyecto [Destination Portsmouth](#) (95.000 habitantes, EEUU), en el que una nueva política de usos del suelo promueve una movilidad sostenible en el centro de la ciudad, en lugar de promover la dispersión urbanística.

Las ciudades pequeñas cuentan con la ventaja de unas menores distancias, pero en muchas ocasiones están muy orientadas al coche. Incluso en la ciclista Walhalla en Dinamarca, [estudios](#) demuestran que esta es la mayor barrera para pedalear. En las ciudades pequeñas no es realista pensar en grandes infraestructuras para bicicletas, dadas las distancias y la demanda ciclista esperable. El énfasis debe ponerse en soluciones imaginativas, e.g. las llamadas calles 2-1, en las que sólo se dispone de un carril para el tráfico motorizado, mientras que los modos no motorizados cuentan con un carril ancho y claramente señalizado a cada lado de la infraestructura. Cuando dos coches se cruzan, se apartan hacia los lados para permitirse el paso mutuamente. Los espacios compartidos suelen funcionar bien, ya que reducen los volúmenes de tráfico.



Portsmouth: antes y después

Cada vez más ciudades se están dando cuenta de la importancia de la infraestructura peatonal y ciclista. Por ejemplo, la ciudad de Torrelodones (23.000 habitantes), en España, era el típico ejemplo de ciudad residencial dispersa con un alto nivel de motorización hasta que aprobaron un PMUS y comenzaron a desarrollar una red peatonal y ciclista. Centrándose en equipamientos clave, tales como colegios, polideportivos, centros culturales, etc. El municipio ha contado con la asistencia de nuestro punto focal nacional,

gea21. [Lee más sobre su estrategia aquí](#). La ciudad de Veenendaal (63.000 habitantes) es una de las ciudades holandesas en el top 10 ciclista. Esta excelente [publicación](#) muestra como la infraestructura ciclista fue una parte integral de los nuevos desarrollos residenciales en Veenendaal (y en otras ciudades).

## Concienciación



Día sin Coches en Ramnicu Valea

Medidas de gestión de la movilidad del tipo de campañas, provisión de información e iniciativas de formación se adaptan muy bien a las pequeñas ciudades, ya que son poco costosas y tiene un buen ratio coste-beneficio. El proyecto MMOVE ha desarrollado un [paquete de herramientas](#) con muchas medidas de gestión de la movilidad que han sido probadas en ciudades pequeñas.

Los municipios rumanos de Ramnicu Valcea (99.000 habitantes) y Odorheiu Secuiesc (34.000 habitantes) han invertido muchos esfuerzos en actividades de concienciación, tales como el Juego de la Serpiente para escuelas primarias, el Día sin Coches y la Semana de la Movilidad. Lee más sobre las experiencias de [Ramnicu Valcea](#) y [Odorheiu Secuiesc](#).

## Soluciones de transporte público a pequeña escala



Dada su menor población, una ciudad pequeña no puede proporcionar servicios de transporte público de alta capacidad como en las grandes metrópolis. Así pues, deben buscar soluciones creativas, así como asegurar unas buenas conexiones en transporte público con las grandes ciudades. También es posible proporcionar acceso a los ciudadanos a servicios de importancia, incluso aunque estos se encuentren en otros municipios, por ejemplo, a través de iniciativas de e-gobernanza, compra online, consultorios médicos.

Especialmente en las áreas rurales, las personas sin acceso al coche corren riesgo de exclusión y aislamiento. El hecho de que la población rural sea de mayor edad no hace sino agravar el problema (ver por ejemplo el documento británico [2013 Defra Rural Ageing Research](#)). Pero lo cierto es que es muy costoso ofertar servicios regulares de transporte público en estas áreas. Así pues, los servicios a la demanda o mediante conductores voluntarios de la comunidad, son posibles soluciones.



A continuación se presentan algunos ejemplos y recursos interesantes:

- Ficha sobre [Transporte a la demanda en ciudades medias](#) (Francia)
- En Arlon (29.000 habitantes), Bélgica, los ciudadanos tienen a su disposición una oficina local de la movilidad, en la que pueden consultar cómo realizar sus viajes. Si no encuentran otra alternativa, pueden reservar un [servicio FlexiTEC](#) a la demanda (link en francés) por el mismo precio que un billete normal de autobús.
- El Independent Transportation Network of América ofrece servicios puerta a puerta. El pago de estos servicios se realiza a través de créditos obtenidos previamente mediante el intercambio voluntario de viajes en su propio coche cuando fuera posible. La organización ha llegado a acuerdos con comercios y centros de salud para co-financiar estos viajes cuando se realizan por personas mayores. Echa un vistazo a este [vide o de YouTube](#).
- [Área de Siilinjärvi en Finlandia](#): la denominada Service Line consiste en un minibus empleado por dos centros de día a lo largo de cuatro horas al día, mientras que el resto del tiempo funciona como un servicio a la demanda para toda la población.
- La ciudad de Mechelen (83.000 habitantes) de Bélgica ha anunciado recientemente que comenzará a vender cupones de taxi a personas con movilidad reducida y en exclusión. Cada tres meses, los usuarios cuentan con 20 cupones de 2,5€, a un precio de 1,5€. Un viaje en taxi cuesta 2,5€ más 1,7€ por kilómetro.

## Gestión del transporte motorizado



En zonas de baja densidad, el coche es muchas veces la única manera posible o la más conveniente para hacer un trayecto de larga distancia al centro de la ciudad. Para que el comercio de una ciudad pueda competir con los pueblos vecinos, los centros comerciales y las ciudades de mayor tamaño, su centro debe combinar cierto nivel de comodidad para el coche con una infraestructura atractiva para caminar, ir en bici y usar el transporte público. Entra en la web [100 Ways to Help the High Street](#) o consulta el folleto [medium-sized and smaller towns RAISING THE GAME](#) para saber más.

El car-sharing es difícil en las ciudades más pequeñas y se organiza fundamentalmente de manera voluntaria (ver [momo fact sheet](#)). También es posible compartir la flota municipal con los residentes durante la tarde/noche o en los fines de semana, como hace la ciudad sueca de [Linköping](#) (97.000 habitantes) con su flota de coches propulsada por biogas.

Por último, pero no menos importante, el tráfico de mercancías puede suponer un importante problema para pueblos y ciudades pequeñas. De nuevo, presentamos algunos recursos y ejemplos de interés:

- Proyecto **ENCLOSE**: logística urbana en ciudades históricas de tamaño pequeño o medio
- El documento sobre **políticas dedicadas a la distribución urbana de mercancías de CIVITAS** en ciudades pequeñas y medias.
- En Suecia, **Borlänge** (50.000 habitantes) y otros tres municipios rurales constituyeron en 1999 un centro de distribución en el que se consolidan los repartos de mercancías o comestibles a colegios u otros organismos municipales, reduciendo el número de expediciones en un 75%.

## Centrarse en las oportunidades



Está claro que las ciudades pequeñas encaran importantes retos relacionados con la movilidad sostenible, pero también cuentan con importantes oportunidades. Además, no se debe olvidar su posibilidad de interacción con los núcleos más grandes. Citando a la red PURPLE: "Muchas veces buscamos la solución a los problemas centrándonos en las necesidades de los centros urbanos y no a través de las oportunidades existentes en las zonas peri-urbanas."

## Próximas citas

- **Urban Future global conference**  
2-3 marzo - Graz, Austria  
<http://www.urbanfuture.at/en/>
- **Smarter Travel LIVE 2016**  
17-18 marzo - Milton Keynes, UK  
<http://www.smartertravellive.com>
- **Smart Cities Exhibition and Conference for South-East Europe**  
5-7 abril – Sofia, Bulgaria  
<http://viaexpo.com>
- **Smart Cities Summit Frankfurt**  
6-7 abril – Frankfurt, Alemania  
<http://smartcitiesseries.net/frankfurt/>
- **3rd European Conference on Sustainable Urban Mobility Plans**  
12-13 abril - Bremen, Alemania  
<http://eltis.org/SUMP2016>
- **Design & the city**  
19-22 abril – Amsterdam, Holanda  
<http://designandthecity.eu/>
- **20th European Conference on Mobility Management**  
1-3 junio – Atenas, Grecia  
<http://ecomm2016.com/>

Para más citas, visita el [Calendario EPOMM](#).



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union