

# Los ciudadanos deciden la movilidad



**Samir Awad Núñez**

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.  
Investigador predoctoral en la Universidad Politécnica de Madrid.  
Editor en [ecomovilidad.net](http://ecomovilidad.net) y [urbanismoytransporte.com](http://urbanismoytransporte.com)



**Iván Villarrubia Lorenzo**

Arquitecto urbanista.  
Especialista en movilidad ciclista.  
Editor en [enbicipormadrid.es](http://enbicipormadrid.es)



**Adrián Fernández Carrasco**

Ingeniero de Obras Públicas.  
Especialista en transportes.  
Editor en [ecomovilidad.net](http://ecomovilidad.net)



**Javier de las Heras Molina**

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.  
Especialista en transportes.  
Editor en [ecomovilidad.net](http://ecomovilidad.net)

**Resumen**

En los últimos tiempos asistimos a una creciente demanda ciudadana por incorporar las preocupaciones de los distintos agentes, incluidos los ciudadanos, en la toma de decisiones políticas. En este sentido, los técnicos debemos generar los procedimientos que en un futuro permitan incorporar las necesidades de los ciudadanos a la hora de abordar nuestros proyectos.

Así, este artículo nace como el resultado de una prueba piloto en la cual mediante los blogs [ecomovilidad.net](http://ecomovilidad.net), [urbanismoytransporte.com](http://urbanismoytransporte.com) y [enbicipormadrid.es](http://enbicipormadrid.es) hemos dinamizado un proceso participativo con el objetivo de generar un programa ciudadano en materia de movilidad para la ciudad de Madrid.

**Palabras clave**

Programa electoral, movilidad, modelo de ciudad, participación ciudadana, nuevas tecnologías

**Abstract**

*We are witnessing an increasing public demand for incorporate all the stakeholders' concerns, including citizenship, in policy decision-making. In this sense, the technical managers have a duty to create the procedures that allow incorporating in a future the needs of citizens in addressing the projects.*

*Thus, the work described in this paper is a test in which [ecomovilidad.net](http://ecomovilidad.net), [urbanismoytransporte.com](http://urbanismoytransporte.com) and [enbicipormadrid.es](http://enbicipormadrid.es) have boosted a participatory process with the aim of generating an electoral programme in terms of mobility, specially designed for the city of Madrid.*

**Keywords**

*Electoral programme, mobility, model city, public participation, new technologies*

**1. Introducción**

Asistimos en los últimos años a una dinámica social en la cual los ciudadanos son cada vez más exigentes con los gestores de la res pública y demandan una mayor incorporación de las preocupaciones, necesidades y valores de los distintos agentes en la toma de decisiones políticas.

Es cierto que este proceso no es nuevo en otras latitudes (Petts y Leach, 2000), pero sí en España. La crisis eco-

nómica que atravesamos, así como los escándalos que salpican desde hace años la política, han roto la tendencia a la desafección de la cosa pública y han activado los mecanismos de asociacionismo en el país. La crisis ha disparado el interés por la política y muchos ciudadanos están ahora más dispuestos que nunca a informarse y participar de las decisiones políticas. Pero, además, nunca antes habíamos asistido a un contexto en el cual los ciudadanos fueran tan exigentes con los poderes públicos como en este momento (Politikon, 2014).

Así, en un corto espacio de tiempo, se ha generado un escenario muy propicio para articular la participación ciudadana de forma eficaz, tanto por el anhelo de una mayor implicación como por el desarrollo de unos medios técnicos que permiten una comunicación bidireccional entre ciudadanos y gestores [1] (Fundación Telefónica, 2015) y han reducido los costes de información, eliminando así la barrera de entrada a la participación informada, y que permiten el tratamiento eficaz de la información generada en la participación. Es posible, pues, generar mecanismos de intercambio de información e interacción de los diferentes agentes en el espacio público, intentando conciliar todos los puntos de vista. Este mecanismo puede, además, incorporarse como un valioso input en el nuevo paradigma de gestión de las ciudades que suponen las SmartCities. Y, es que, hay que destacar que el nuevo paradigma de ciudad que se propone debe implicar a los ciudadanos mediante nuevas formas de gobernanza, mucho más participadas por la ciudadanía y democráticas (Awad, 2014).

En este sentido, los técnicos no podemos ni debemos caer en los tópicos como la carencia de puntos de referencia para evaluar la calidad de los procesos participativos (Rowe y Frewer, 2000), que sólo han supuesto una excusa para la exclusión de las necesidades ciudadanas en las decisiones políticas; ni podemos permanecer ajenos a esta nueva forma de trabajar. Por el contrario, debemos adaptarnos a ella y debemos generar los procedimientos y metodologías con que tendremos que trabajar en el futuro para incorporar las necesidades de los ciudadanos a la hora de abordar nuestros proyectos y, a la vez, obtener un conocimiento pormenorizado del contexto en el que se va a llevar a cabo la intervención (Grupo de trabajo Espai Laboratori, 2010). Porque debemos hacer del reto una oportunidad de desarrollo sin precedentes que mejore la calidad técnica de nuestros proyectos y ayude a la sociedad. Y más aún nosotros, los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, los Ingenieros de Obras Públicas y los Ingenieros Civiles, puesto que no debemos perder nunca de vista que hemos de procurar servir siempre al interés general y eso exige que estemos abiertos a las peticiones de la ciudadanía.

## 2. Objeto

Para iniciar la andadura en el plano más político, desde los blogs [ecomovilidad.net](http://ecomovilidad.net), [urbanismoytransporte.com](http://urbanismoytransporte.com) y [enbicipormadrid.es](http://enbicipormadrid.es) hemos realizado una prueba piloto adaptada al aspecto de nuestra profesión que entendemos

que mejor enlaza con la posibilidad de tomar el pulso a la ciudadanía: generar un programa electoral participativo en materia de movilidad urbana sostenible y modelo de ciudad [2] de cara a las elecciones municipales y autonómicas de mayo de 2015. En este artículo, se desgranar los pormenores de este proceso y se evalúan tanto los éxitos logrados como los defectos que futuros procesos de participación ciudadana tendrán que superar.

Los resultados obtenidos en el procedimiento, que pueden consultarse en los tres blogs, recopilan de manera sintetizada el diagnóstico actual (problemas y virtudes) de la movilidad en el área metropolitana de Madrid, y plantean una batería de objetivos y propuestas concretas.

El programa planteado busca resolver los problemas de la ciudad actual, basándose en una perspectiva técnica y ciudadana ajena a ideologías políticas concretas. Es por tanto aplicable de manera transversal a cualquier resultado electoral que se produzca.

## 3. Metodología

Para la consecución del objetivo de este proceso, se establece una metodología que sigue el esquema de la figura 1. Esta metodología consta de dos fases.

### *Fase 1: Elaboración de un programa técnico*

Este programa lo realizamos los integrantes de los diferentes blogs. En una primera etapa se establece el marco de trabajo (planteamiento del problema, alianzas entre blogs, contactos con otros agentes, etc). Posteriormente, se llevó a cabo un diagnóstico en el que se analiza a nivel técnico la situación de la ciudad, estableciendo las oportunidades y amenazas de la ciudad de cara al futuro. Con el resultado de este diagnóstico, se realizó un esquema inicial del programa que se fue depurando mediante una serie de reuniones presenciales y la puesta en común de las diferentes opiniones a través de la plataforma de Trello.

Se eligió Trello.com como herramienta de puesta en común de las propuestas por su gran facilidad visual de organizar una gran cantidad de información generada en red que hubiera de ser evaluada y filtrada. Así, cada aspecto del diagnóstico o de las propuestas generadas por cada uno de los técnicos permitía realizar descripciones más detalladas defendiendo cada idea, a la vez que admitía comentarios del resto para mejorarlos y votos para priorizar los más importantes sin perder de vista la estructura

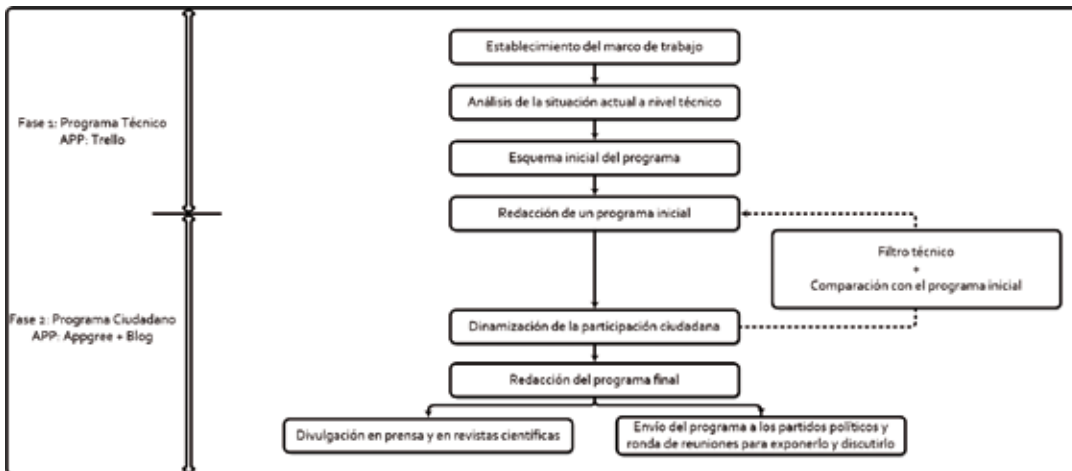


Fig. 1. Esquema metodológico propuesto

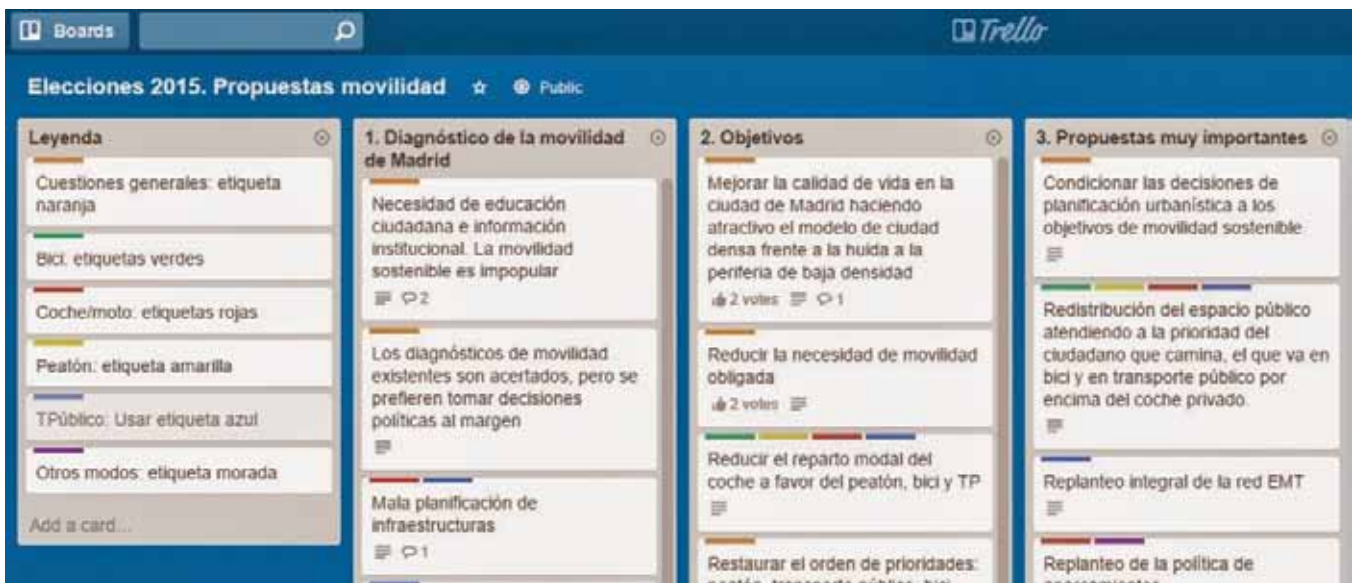


Fig. 2. Pantallazo del muro de discusión del programa técnico en Trello

del documento. En todo caso, la necesidad de acotar el resultado a unos plazos demostró las limitaciones de la herramienta, requiriéndose discusiones presenciales para cerrar el documento técnico que iba a servir de referencia al público para la fase 2.

En este momento, se redactó un programa inicial, eminentemente técnico, que se publicó en los distintos blogs para que el debate posterior de las medidas del programa participativo partiera de una opinión informada.

### *Fase 2. Elaboración de un programa participativo*

El programa participativo se realizó durante un plazo de mes y medio a través del blog [enbicipormadrid.es](http://enbicipormadrid.es) y la web [appgree.com](http://appgree.com). Se estructuró la participación en seis capítulos de una semana de duración cada uno con los siguientes contenidos:

- 1. Diagnóstico de la movilidad: problemas de la ciudad y de su relación con el área metropolitana.
- 2. Diagnóstico de la movilidad: virtudes de la ciudad y de su relación con el área metropolitana.
- 3. Objetivos que se persiguen.
- 4. Propuestas para lograr esos objetivos, desarrollando las diferentes medidas incluidas dentro de cada propuesta.
- 5. Separación de las propuestas urgentes y necesarias pero no urgentes.
- 6. Mecanismos de interacción entre ciudadanos y Administración.

Se decidió la duración semanal para tener una rutina fácil de generar audiencia en las redes teniendo un cierto tiempo de maduración de ideas. La propuesta de realizar reflexiones más extensas no pudo considerarse por las limitaciones que imponía el calendario electoral.

### *Herramientas empleadas*

Cada capítulo semanal se planteó en dos soportes diferentes, cada uno de ellos con una función determinada:

- Blog [enbicipormadrid.es](http://enbicipormadrid.es): es un blog en el que los debates que se plantean habitualmente generan una gran

participación a través de sus comentarios. Se aprovechó esta popularidad para ir lanzando la información técnica generada en la fase 1 según la temática de la semana: diagnóstico de problemas, de virtudes, objetivos, etc. Así esa información servía para ilustrar el debate y era punto de partida para la crítica, siempre más fácil sobre un contenido que a partir de una hoja en blanco. Los comentarios se gestionan mediante [disqus.com](http://disqus.com), una aplicación que te avisa de las respuestas que tu comentario ha tenido, para poder continuar la discusión.

- Appgree: es una web con versión app para móvil en el que se plantean votaciones sobre un tema en el que las respuestas escritas son valoradas por el resto de participantes, asegurándose siempre unos mínimos y máximos de evaluadores por respuesta para obtener puntuaciones comparables. Esto permite la recepción de ideas complejas de una manera sencilla. Con el mismo calendario del blog se lanzaban las preguntas semanales preguntando sobre los problemas de la movilidad, sus virtudes, etc.

### *El proceso de discusión, aportación de propuestas y votación*

Una vez lanzado el tema de la semana, los ciudadanos tenían como referencia el borrador elaborado por el equipo técnico publicado en el blog [enbicipormadrid.es](http://enbicipormadrid.es), lo que no sólo les ilustraba sobre el estado de la cuestión, sino que les servía de modelo para saber el tipo de respuesta que se esperaba de ellos cuando tuvieran que realizar la votación en Appgree.

Cuando la gente se decidía a votar en Appgree realizaba alguna de estas dos acciones:

- a) Presentar una idea que no estuviera ya en el borrador técnico para someterla a votación.
- b) Votar las ideas de otros, fueran las del borrador técnico o las escritas por otros participantes (que en muchos casos coincidían con las ya aportadas por el borrador aunque en otros casos no). De esta manera, una propuesta del equipo técnico podría desaparecer si no tenía aprobación popular, y una propuesta popular nueva podía incorporarse al programa si tenía la suficiente aceptación.

Al final todas las propuestas, independientemente de su origen tuvieron una valoración que permitía establecer un ranking de aprobación. Dado que hablamos de políticas

públicas, este ranking nos permite saber con una muestra representativa qué propuestas podrán implantarse con más aceptación, algo fundamental en el ámbito de la movilidad, que tantos perjudicados particulares puede causar en aras del bien común.

Durante las distintas semanas se pudo comprobar cómo el cambio en la forma de plantear la pregunta consiguió elevar el nivel de las respuestas. Mientras que las primeras semanas las respuestas libres eran en muchos casos repetitivas y poco precisas, una vez se introdujo en capítulos posteriores una serie de respuestas de ejemplo (que coincidían con las del borrador técnico), se consiguió eliminar las redundancias y se consiguieron respuestas mucho más ajustadas a la pregunta planteada.

*Innovaciones técnicas para realizar el proceso*

Uno de los puntos metodológicos innovadores fue la relación entre ambos ámbitos de participación. Así, las

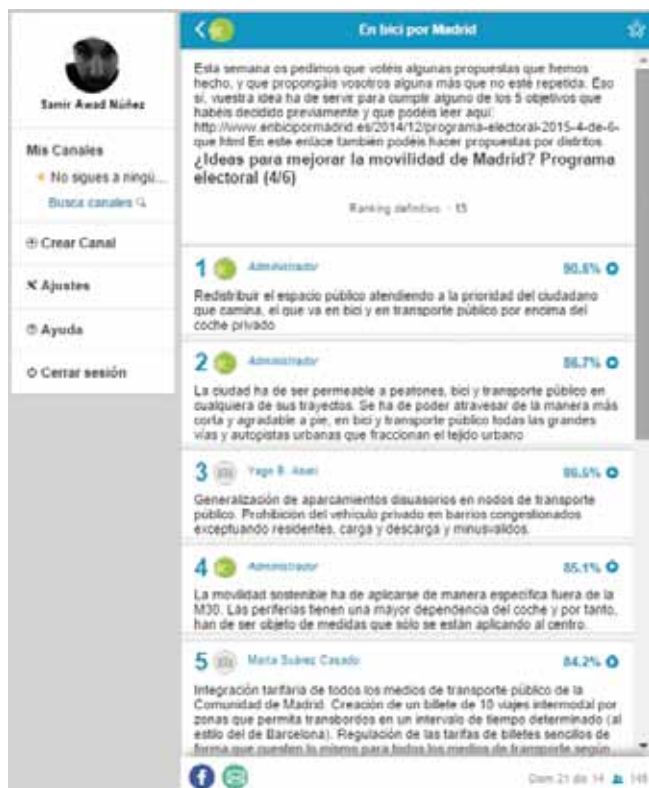


Fig. 3. Pantallazo del muro de votación de Appgree durante una de las fases de la participación

votaciones de Appgree se incrustaron en el blog con objeto de aumentar la participación en este canal y derivar a resultados concretos las discusiones. Por otro lado, en Appgree hubo de enlazarse por sistema el borrador técnico que cada semana se publicaba en el blog, con objeto de lograr unas respuestas con más criterio gracias al debate paralelo.

Para ello, los programadores de Appgree realizaron una adaptación, permitiendo sobrepasar el tiempo de votación de 24h que ofrecía en un principio la aplicación hasta la semana entera demandada para el proyecto. Igualmente tuvieron que desarrollar la posibilidad de que otra página (en este caso el blog [enbicipormadrid.es](http://enbicipormadrid.es)) mostrara las preguntas activas sin necesidad de registrarse, para de esta manera incitar a la participación.

Gracias a esta interacción mutua se consiguió multiplicar por 8 la participación en el canal Appgree durante el tiempo que duró la fase 2 (de 130 a 900 inscritos), a la vez que se logró que sus respuestas tuvieran tal calidad técnica que en algunos casos superaron en puntuación a las planteadas desde el equipo técnico, que también entraban en el proceso de votación. Es también un dato importante frente a la desconfianza de que una participación popular baja el nivel de calidad de las propuestas puramente técnicas.

*Recogida de las propuestas más votadas*

Tras la dinamización de la participación ciudadana, se realizó un “filtro técnico”, en el cual se estudia la viabilidad de todas las propuestas para que éstas queden formuladas con un completo rigor técnico y se compara el resultado con el obtenido en el programa inicial. En un proceso ideal, esta comparación daría lugar a un nuevo programa a discutir de forma iterativa hasta conseguir un consenso adecuado. Sin embargo, en este trabajo no se han realizado procesos iterativos, sino que tras la participación se redactó un programa final.

El programa definitivo presenta un interesante equilibrio entre la visión excesivamente parcial del técnico, ajeno a la crítica popular que puede malbaratar una buena idea y la poco cualificada de la participación general que proponga medidas imposibles de realizar desde el punto de vista técnico. De hecho, el resultado obtenido al final de la participación es la mejor prueba de un programa posibilista alejado de proyectos faraónicos de dudosa rentabilidad social.

#### *Envío del programa resultante a los partidos políticos*

Posteriormente, el resultado del programa se envió a todos los partidos políticos que podían tener representación en el pleno del Ayuntamiento de Madrid y en la Asamblea de la Comunidad de Madrid, especificándoles qué puntos eran competencia de una u otra administración.

Posteriormente, se inició una ronda de reuniones para explicarles a los candidatos y sus equipos cómo se había obtenido dicho programa y la relevancia que tiene tomar el pulso a la ciudadanía a la hora de formular sus propuestas en materia de movilidad urbana sostenible y modelo de ciudad. Además, este proceso se ha divulgado a través de la prensa generalista y este artículo representa también su difusión a través de medios de comunicación especializados.

#### **4. Caso de estudio**

En el ejercicio democrático que supone acercar a la ciudadanía los diferentes aspectos relacionados con la movilidad, los ciudadanos han podido ayudar a construir el programa a través de la aplicación Appgree, cuyo principal punto fuerte es que contempla todas las cuestiones de modo igualmente representativo sin favorecen unas en detrimento de otras. Posteriormente, los integrantes de En bici por Madrid y Ecomovilidad realizaron la hoja de ruta que sirvió de base para la participación ciudadana. Este hecho es especialmente remarcable, puesto que esta experiencia es pionera en la introducción de las redes sociales y blogs especializados en el campo de la participación pública.

En lo relativo a las dinámicas de trabajo, uno de objetivos que se plantearon desde el inicio fue buscar soluciones que aunasen el trabajo de los técnicos y de los ciudadanos en general. Así, los redactores de ecomovilidad.net, urbanismoytransporte.com y enbicipormadrid.es hemos realizado los diagnósticos y propuestas técnicas que sirvieran de punto de partida para la participación. A partir de este punto, se abrieron seis debates semanales temáticos donde cualquiera pudiera entrar a discutir. De este modo, cada participante podía lanzar una idea para que el resto la refrendase o no. Gracias a esta dinámica han ido apareciendo propuestas nuevas que no habían sido contempladas anteriormente.

#### *Validez de la muestra*

La participación ha oscilado siempre entre 100 y 200 personas. A primera vista, puede parecer una cifra menor. Sin

embargo, haciendo una revisión de la literatura existente, se puede observar que según Ibeas, dell'Olio y Barreda (2010), el número óptimo para realizar un mega focus group se sitúa entre 40 y 60 personas. De esta forma, se produce un número suficiente de ideas y propuestas estadísticamente representativas. No hay que olvidar que este proceso se inscribe en el municipio de Madrid. Otro factor a remarcar es la alta calidad de las aportaciones realizadas por los participantes. Esto se debe fundamentalmente a que los participantes pertenecen a colectivos muy activos socialmente, como es el caso de los movimientos a favor del uso de la bicicleta. Asimismo, es importante señalar una gran parte del público está interesado por la movilidad y, por lo tanto, son iniciados en el tema.

A pesar de que todavía hay desconfianza de los políticos para dejar hablar a la gente, por miedo a respuestas populistas poco meditadas, en los debates los ciudadanos han planteado cuestiones realmente complejas, y las votaciones han respaldado las respuestas serias, coherentes y realistas. El alto grado de concienciación social que se observa en los participantes puede explicarse en el evidente empeoramiento de los servicios públicos en el municipio de Madrid, lo que ha hecho que la gente sea mucho más crítica y organizada a la hora de buscar soluciones.

#### *Influencia del programa participativo en los partidos políticos*

Una vez realizado el programa se envió a los principales partidos y agrupaciones para ver su respuesta de cara a las elecciones municipales de mayo de 2015. Ganemos Madrid (que, tras el proceso de confluencia con Podemos pasó a denominarse Ahora Madrid) fue el primer grupo en solicitar la colaboración ciudadana en este tema, antes incluso de realizar su programa electoral. El resto de candidaturas (IU, PSOE, UPyD, PP y Ciudadanos), han ido dando acuse de recibo y han ido mostrando un mayor o menor interés en función de su posición y formas de trabajo.

Sin embargo, el proceso no acaba aquí, ya que por un lado se debe examinar el recorrido que tendrán las ideas recabadas en el proceso participativo en los diferentes programas y en el debate político y ver cómo estas ideas podrían ser incorporadas por la Administración en su gestión de la movilidad. Además, esta experiencia puede permitir la mejora de determinados mecanismos de la democracia en su vertiente participativa.



DIAGNÓSTICO		
¿Qué problemas de movilidad tiene Madrid?		
Votación		Apoyo
A.1.	Espiral de reducción de viajeros y calidad en el transporte público	88%
A.2.	Abuso del uso del coche	87%
A.3.	Los diagnósticos de movilidad son acertados, pero se toman decisiones políticas al margen	76%
A.4.	La movilidad sostenible es impopular. Hace falta educación ciudadana e información institucional	76%
A.4.	Parece que las periferias no existen al hablar de movilidad sostenible	71%
A.5.	Dificultad de autonomía para los desplazamientos de algunos segmentos sociales	70%
¿Qué virtudes de movilidad tiene Madrid?		
Votación		Apoyo
B.1.	Una red de transporte público muy densa y extensa	88%
B.2.	Una gran presencia de movimientos peatonales, y no sólo en el centro	72%
B.3.	Estructura viaria con suficiente amplitud	68%
B.4.	Conductores con educación vial creciente, lo que ayuda a los movimientos peatonales y ciclistas	66%
B.5.	Muchos barrios densos y con mezcla de usos que permiten reducir la dependencia del coche	63%
OBJETIVOS		
¿Cuáles deben ser los objetivos de la política de movilidad?		
Votación		Apoyo
C.1.	Reducir el reparto modal del coche a favor del peatón, la bici y el transporte público	90%
C.2.	Restaurar el orden de prioridades: peatón, transporte público, bici, taxi, moto, ... automóvil particular.	85%
C.3.	Intermodalidad completa	80%
C.4.	Mejorar la calidad de vida en la ciudad de Madrid haciendo atractivo el modelo de ciudad densa frente a la huida a la periferia de baja densidad	70%
C.5.	Reducir la necesidad de la movilidad obligada	64%
PROPUESTAS		
¿Qué medidas hay que tomar para lograr los objetivos?		
Votación		Apoyo
D.1.	Redistribución del espacio público atendiendo a la prioridad del ciudadano que camina, el que va en bici y en transporte público por encima del coche privado	90%
D.2.	La ciudad ha de ser permeable a peatones, bici y transporte público en cualquiera de sus trayectos	86%
D.3.	Replanteo de la política de aparcamientos	86%
D.4.	La planificación de la movilidad sostenible ha aplicarse de manera específica fuera de la almendra central (más allá de la M30)	85%
D.5.	Integración total de todos los modos de transporte	84%
D.6.	Replanteo integral de la red de la EMT	82%
D.7.	Ejes arteriales ciclistas que crucen la ciudad	80%
D.8.	Colaboración con otras ciudades importando modelos exitosos	78%
D.9.	Tarifas de transporte para familias	75%
D.10.	Condicionar las decisiones de planificación urbanística a los objetivos de movilidad sostenible	75%
D.11.	Metro Intermodal con facilidad para el transporte de bicis.	73%
D.12.	La Administración ha de ser el ejemplo de la movilidad que queremos para toda la ciudad	72%
D.13.	La ciudad a 30 km/h	60%
¿Qué medidas urgentes han de tomarse? (a realizar el primer año de la legislatura)		
Votación		Apoyo
E.1.	Unificar la red de transporte público, reestructurando líneas, tarifas e incluyendo otros medios de transporte en la intermodalidad actualmente excluidos	87%
E.2.	Restricciones al uso del coche en el interior de la M30 a no residentes en favor de otros medios de transporte	86%
E.3.	Continuidad peatonal y ciclista frente a grandes avenidas y otras barreras	85%
E.4.	Red de aparcamientos disuasorios en puntos estratégicos	70%
E.5.	Restricciones al uso del coche en episodios de contaminación	60%
E.6.	Mayor disciplina viaria frente a situaciones de prepotencia (coche frente a bici, bici frente a peatón)	59%
E.7.	Plan para evitar la dependencia del coche en los traslados al colegio	57%
E.8.	Aparcamiento regulado de pago también en periferias	57%
MECANISMOS DE INTERACCIÓN ENTRE LA ADMINISTRACIÓN Y LOS CIUDADANOS		
¿Cómo hacer para que ciudadanos y Administración rememos en la misma dirección?		
Votación		Apoyo
F.1.	Mecanismos telemáticos que transformen la experiencia ciudadana en datos a tiempo real y ésta en acción política	78%
F.2.	Procesos de participación transparentes para que se puedan tomar decisiones de movilidad con conocimiento de sus consecuencias	77%
F.3.	Mecanismos de evaluación de las medidas adoptadas	76%
F.4.	Mucha didáctica para que la gente entienda y apoye las medidas de interés general que pueden causar perjuicios particulares	70%
F.5.	La Administración debe facilitar datos constantes de movilidad a la información pública	68%
F.6.	Facilitar herramientas de petición de acciones que vayan en la línea de los objetivos marcados	60%
F.7.	Mecanismos de cumplimiento de las decisiones adoptadas	58%

Tabla 1. Síntesis de los resultados del programa participativo

Una vez presentaron los partidos políticos sus programas, se procedió a evaluar qué porcentaje del programa participativo había sido incorporado al mismo. Los resultados mostraron una concordancia cercana al 65 % en el caso del Ayuntamiento de Madrid, y cercana al 70 % en el caso de la Comunidad.

Tanto el balance de la aceptación del programa participativo por parte de los partidos políticos, como el grado de concordancia de sus programas respecto al nuestro, pueden ser consultados en los blogs [ecomovilidad.net](http://ecomovilidad.net), [urbanismoytransporte.com](http://urbanismoytransporte.com) y [enbicipormadrid.es](http://enbicipormadrid.es).

### 5. Presentación y discusión de los resultados

Una vez finalizada la metodología de trabajo, el conjunto final de propuestas fue presentado de forma simultánea en los tres blogs participantes, gozando de buena acogida tanto entre los lectores habituales como en la difusión por medios tradicionales de comunicación. Pese a que en periodos previos a elecciones son multitud las propuestas de programas y actuaciones procedentes de diferentes colectivos, en esta ocasión las reacciones a este programa destacaban como principal valor añadido la fase de participación ciudadana; procedimiento que ha servido para legitimar y validar unas ideas que dentro de los círculos más técnicos ya habían sido defendidas con anterioridad. Se muestra en la tabla 1 una síntesis de los resultados del programa participativo.

En este sentido, para los responsables el resultado ha servido además para sintetizar y esquematizar toda una batería de acciones, estrategias y líneas de actuación que hasta ahora habían surgido de forma discreta durante los 5 años de vida de [enbicipormadrid.es](http://enbicipormadrid.es) y [ecomovilidad.net](http://ecomovilidad.net), siendo además clasificadas, completadas y ponderadas según un criterio ciudadano. De este modo, el documento resultante sirve tanto como recopilador del trabajo realizado hasta hoy, como de guía de trabajo para los tres grupos participantes.

La dinámica del proceso no ha permitido, empero, una segunda consulta participativa posterior al documento final. No obstante, sí que se han recogido las reacciones a los resultados y no se descarta poder someterlo a una nueva consulta incluso tras las elecciones. Lejos de tener una fecha de caducidad, el programa participativo supone una eficaz herramienta de seguimiento y control ciudadano hacia los partidos políticos, en dos vertientes:







1. Valorar los programas electorales publicados por los partidos, en función de si son coherentes con las líneas fijadas por el programa ciudadano y si responden a criterios de transporte y urbanismo sostenible.

2. Seguimiento y control de las acciones que se plantearán y ejecutarán durante la legislatura futura, evaluando su contribución al modelo de ciudad defendido en el programa participativo.

Con todo ello, y al margen del resultado electoral en la próxima convocatoria de elecciones, el documento final se plantea como un punto de partida hacia nuevas formas de participación en la planificación y toma de decisiones a nivel municipal y autonómico.

## 6. Conclusiones

La participación ciudadana no es un lujo sino una necesidad y los técnicos tenemos que adaptar nuestra forma de trabajar para incluir las preocupaciones, necesidades y valores de los distintos agentes en la toma de los proyectos de ingeniería. Este artículo plasma el experimento realizado por [ecomovilidad.net](http://ecomovilidad.net), [urbanismoytransporte.com](http://urbanismoytransporte.com) y [enbicipormadrid.es](http://enbicipormadrid.es) como primer acercamiento para llevar las propuestas de la sociedad a los partidos políticos, que pretende ser el germen de la inclusión de la participación ciudadana en las decisiones políticas en materia de movilidad urbana sostenible y modelo de ciudad.

Entre los aspectos positivos que ha traído la experiencia se debe destacar que la inteligencia colectiva dio lugar a una mejora de determinados aspectos del programa e introdujo medidas que los técnicos no nos habíamos planteado; que de forma conjunta el programa mejoró con Appgree y, a su vez, Appgree mejoró con los requerimientos del proyecto, la técnica y la participación han crecido y evolucionado de la mano; que las propuestas presentadas por los ciudadanos eran factibles y realizables; y, sobre todo, el ingente campo de mejora que se abre con este proceso. Entre estas mejoras se puede resaltar el hecho de que diferentes partidos políticos han introducido las propuestas resultantes del proceso en sus programas para las elecciones del 24 de mayo de 2015.

Sin embargo, esta prueba piloto no ha estado exenta de problemas. La participación obtenida en las aplicaciones escritas en la metodología (200 usuarios) no deja de ser

testimonial incluso dentro del ámbito de los sitios participantes, que suman unos 10.000 lectores diarios.

Para futuros procesos sería deseable extender la difusión por medios oficiales con el fin de llegar a un mayor número de ciudadanos, ampliando el alcance de la iniciativa a la escala de la ciudad. Cualquier proceso de estas características debe asumir la dificultad de movilizar una muestra suficientemente amplia y representativa que legitime el proceso de cara a la opinión pública, ya sea en parámetros demográficos (lugar de residencia, edad, situación social...) así como evitar factores externos que desvirtúen el resultado del proceso [4].

Hay que tener en cuenta que en el panorama actual, debido a la falta de cultura madura de participación por parte de casi todos los actores urbanos, estos no están siempre interesados en definir de forma común el modelo de ciudad. Este trabajo pretende servir de referencia para que la ciudadanía, los técnicos, los responsables municipales y, en definitiva, todos los actores urbanos, vean que existen instrumentos que permiten formular mecanismos de participación que pueden ser muy simples pero que enriquecen la calidad de las propuestas políticas y de los proyectos.

Además, futuros trabajos deben abordar la cuantificación de la calidad de la participación en dos ámbitos: 1) los criterios de aceptación, que se refieren a las características de un método que lo hacen aceptable para el público en general, y 2) los criterios de proceso, que estudian las características del proceso que son responsables de asegurar que se lleva a cabo de una manera eficaz y permiten el seguimiento en la implantación de las medidas.

### Agradecimientos

Queremos agradecer a Yago Bermejo y Miguel Arana de LaboDemo su gran ayuda con las aplicaciones de participación. Y también a todos los ciudadanos que se decidieron a colaborar con nosotros en la redacción del programa participativo. **ROP**

### Notas

[1] En este sentido, cabe destacar que, según el Informe “Sociedad de la Información en España 2014”, España es el líder europeo en penetración de smartphones, representando el 81 % de los teléfonos móviles que hay en el país. Es decir, 34.3 millones de personas que cuentan con un smartphone activo.

[2] A pesar de que el urbanismo nos concierne a todos, la realidad ha impuesto que tradicionalmente se haya gestionado por técnicos y políticos, sin tener en cuenta los deseos de la ciudadanía, excluyéndoles así de la toma de decisiones. Porque este motivo y porque la movilidad nos parece inseparable del marco urbano en el que se circunscribe, decidimos abordar la participación en los dos ámbitos de forma conjunta.

[3] Se puede consultar buscando en internet “Programa electoral ciudadano de movilidad para Madrid 2015-2019”.

[4] Iniciativas de consulta ciudadana como el Referéndum para la Reforma de la Diagonal (Barcelona, 2010) acabaron fracasando al convertirse en elementos de protesta contra la administración municipal al cargo.

### Referencias

- Awad-Núñez, S. (2014). El gran reto urbano del siglo XXI, Ciudad Sostenible La revista para la sostenibilidad urbana y el cambio global, n. 21, pp. 36-40.
- Fundación Telefónica (2015). Informe Sociedad de la Información en España 2014.
- Grupo de trabajo Espai Laboratori (2010). Urbanismo y participación: iniciativas y retos de futuro Conclusiones del grupo de trabajo sobre urbanismo y participación ciudadana en el ámbito local. Versión en castellano del documento de la Diputación de Barcelona.
- Ibeas, A., dell’Olio, L., y Montequín, R. B. (2011). Citizen involvement in promoting sustainable mobility. Journal of Transport Geography, 19(4), 475-487.
- Petts, J. y Leach, B. (2000). Evaluating methods for public participation. R&D Technical Report E135. Environment Agency. Bristol, Reino Unido.
- Politikon (2014). La urna rota. La crisis política e institucional del modelo español. ISBN 978-8499924045. 288 páginas. Editorial DEBATE. Madrid, España.
- Rowe, G. y Frewer, L. J. (2000). Public participation methods: A framework for evaluation. Science, technology & human values, 25(1), 3-29.