



Los procesos de creación colectiva, aquellos que incorporan en su elaboración a los diferentes agentes interesados, están poco a poco reemplazando a las metodologías de “arriba a abajo”. El proceso de creación colectiva ha evolucionado desde unos movimientos ciudadanos que actuaban como grupos de oposición frente a la planificación y a los proyectos municipales, hacia la participación de los agentes interesados y otros colaboradores en la valoración de los desafíos que presenta la movilidad. Al actuar así, se comprometen a participar en la construcción de nuevas ideas, futuros escenarios de movilidad y nuevos conceptos de diseños en los proyectos.

Descripción del problema

Durante muchas décadas, los proyectos de carreteras en pro del automóvil han sido objetos de protestas y oposición por parte de grupos y movimientos ciudadanos. El proyecto de la “autopista del Bajo Manhattan” (“Lower Manhattan expressway”), dirigida por Robert Moses,

es uno de los ejemplos icónicos de la década de los sesenta. Un movimiento ciudadano se opuso a este proyecto a principios de esa década. Su líder era Jane Jacobs, quien más tarde se convertiría en una de las principales académicas de planeamiento urbano y cuyo libro “Muerte y vida de las grandes ciudades americanas” sigue vigente décadas después.

La figura del PMUS europeo tiene entre sus objetivos sustituir a la escuela tradicional de planificación de la movilidad, reemplazando las metodologías “de arriba a abajo” por las de creación colectiva, que amplían el ámbito de las intervenciones, desde los grandes proyectos de carreteras hasta los de servicios de movilidad multimodal, y, además, se involucra en ellos a los agentes interesados y a los movimientos ciudadanos.

Aparte de definir el funcionamiento adecuado, la condición previa necesaria para el éxito pasa por conseguir la “confianza mutua” entre las partes involucradas: los políticos, las administraciones municipal, regional o nacional, y la ciudadanía.



http://sump-network.eu/fileadmin/user_upload/downloads/innovation_briefs/Innovation_Brief_Crowd_funding_FINAL_web.pdf

Cómo funciona

Los nuevos roles del proceso de planificación de creación colectiva requieren nuevos formatos de planificación tales como “convenios de movilidad” entre sus participantes, y el desarrollo de laboratorios de planificación y diseño que incluyan tanto a expertos como a representantes de la ciudadanía y a otros grupos interesados -por ejemplo, comerciantes locales-. El informe de innovación de PROSPERITY “Micro-mecenazgo (crowdfunding) para la creación colectiva de soluciones y proyectos de movilidad”, describe la necesidad de que los movimientos ciudadanos desarrollen su experiencia como socios para facilitar la participación plena en los procesos, contribuyendo no sólo a la descripción de los problemas, sino también a las soluciones de movilidad.

Para evitar la participación desestructurada o limitada de los colaboradores, se necesita alcanzar un acuerdo global sobre el proceso de planificación de la movilidad urbana. Para mostrar cómo conseguirlo, vamos a explicar qué se hizo en Amberes donde se firmó un convenio entre los participantes clave: el gobierno regional, la administración municipal y la ciudadanía. En el convenio se describieron los objetivos globales de movilidad y los diferentes formatos de colaboración. Se crearon plataformas de trabajo, no solo para debatir las decisiones políticas (políticos, altos cargos de la administración y líderes ciudadanos), sino también para analizar los diferentes temas estratégicos y de planificación del proyecto. Además, las plataformas también incluyeron debates virtuales on-line, así como reuniones que captaron la participación de la ciudadanía interesada.



Un proceso de planificación cooperativa debe ser abierto para que se puedan desarrollar las iniciativas de “abajo a arriba”; sin embargo, este proceso requiere de liderazgo. En Amberes se creó, con este propósito, la figura del “administrador”, persona encargada de presidir las reuniones y organizar el proceso de colaboración.

Quién se beneficia del proceso de creación colectiva

Las ventajas de la creación colectiva en los procesos de planificación participativa se conocen bien y van más allá del objetivo de este informe. En el mundo de la empresa privada se

<https://www.telegraph.co.uk/business/social-innovation/benefits-of-co-creation/>

sabe con certeza que las iniciativas de creación colectiva permiten a las empresas crear artículos más atractivos para sus clientes, yendo así por delante de sus competidores y, en consecuencia, consiguiendo una mejor posición en el mercado. Parece claro que contar con un plan de movilidad urbana más atractivo, innovador y potente, debería ser de máximo interés para un ayuntamiento. Los responsables políticos pueden obtener grandes resultados utilizando los procesos de creación colectiva para conseguir planes y proyectos de mayor calidad. También son obvias las ventajas para la ciudadanía de conseguir mejores planes y proyectos a medida.

Credibilidad de la creación colectiva

La credibilidad de los movimientos ciudadanos será mayor si estos demuestran que intervienen de manera constructiva en la planificación de la movilidad. No se debe subestimar el poder de atracción que ejercen los relatos y visiones de una movilidad urbana centrada en las personas, con diseños de calidad para sus plazas y calles. La credibilidad de los movimientos ciudadanos aumentará cuando los relatos, deseos y planes que estos idearon se hagan realidad, siendo las administraciones públicas las responsables de su ejecución final.

El proceso de creación colectiva también ayuda a mejorar la credibilidad de los ayuntamientos o de las administraciones públicas. Si estos muestran que son receptivos a las ideas de la ciudadanía que representan, mejoran también su imagen, dejando de ser consideradas, como ocurre a menudo, meras organizaciones burocráticas y tecnocráticas.

Alternativas estratégicas para las ciudades

Los gobiernos municipales que trabajan “en cooperación con los movimientos ciudadanos”, que están bien organizados y que han formalizado una metodología para la creación colectiva de soluciones de movilidad urbana, pueden generar procesos que involucren a la ciudadanía

en la planificación, y emplear nuevas perspectivas que dejen atrás metodologías de “arriba a abajo” orientadas al automóvil para dejar paso a modelos metodológicos centrados en el ser humano.

Además, si los movimientos ciudadanos participan en los procesos de creación colectiva en lugar de hacer oposición o plantear acciones legales, se mejorará la eficiencia de la planificación, eliminando la necesidad de oposición de los movimiento ciudadanos.

AMBERES: un ejemplo de buena práctica

El 15 de marzo de 2017 se firmó un convenio entre los gobiernos regional y municipal, sus agencias y tres importantes movimientos ciudadanos. La firma del convenio cerraba más de 20 años de oposición a un gran proyecto de carreteras, el cierre de la autopista de circunvalación de Amberes.



Los tres movimientos ciudadanos tienen preocupaciones y antecedentes diferentes:

- “Straten Generaal” es una organización que ha intervenido con eficacia en el proceso de planificación mediante acciones legales. Presentaron con éxito un recurso de apelación ante el Tribunal Supremo sobre el estudio de impacto ambiental de esta vía, que llegó a parar el proyecto.
- Ademloos (“sin aliento”) es un grupo que se formó en torno a la figura del antiguo director de una empresa de marketing de Bélgica. Con la ayuda de otros movimientos ciudadanos recogieron firmas para pedir un referéndum sobre el proyecto: el 60% de la población de Amberes rechazó el proyecto aprobado por el ayuntamiento.
- “Ringland” es un movimiento creado con el objetivo de presentar una idea alternativa para el área de la circunvalación. Su propuesta es soterrar la nueva vía y mantener una zona verde en superficie. Sus asambleas llegaron a atraer a más de 1000 personas para escuchar y debatir sus planes.

Una característica fundamental del proceso de creación colectiva en Amberes fue la fuerte presencia y organización de los movimientos ciudadanos, ya desde antes de la firma del pacto.

Este se preparó de forma conjunta, mediante un proceso cooperativo en el que participaron los movimientos ciudadanos, y que fue dirigido por un mediador, llamado “administrador”. El mediador, Alexander D’Hooghe, fue nombrado por el gobierno flamenco tras un riguroso proceso para identificar a una persona que entendiera los complejos asuntos de la planificación urbana y del diseño de proyectos y que, además, tuviera suficientes habilidades negociadoras como para gestionar las posturas contrarias de las partes implicadas.

Como base para llegar a un acuerdo entre las partes interesadas, incluidos los movimientos ciudadanos, el mediador presentó un ambicioso informe centrado en el proyecto más controver-

tido, la vía de circunvalación interior. Su informe difería de las anteriores alternativas que había presentado el gobierno que sólo abordaban parcialmente el punto de vista de los movimientos ciudadanos.

El “Pacto por el Futuro” estableció una serie de elementos del Plan de Movilidad acordados por todas las partes:

- La construcción de una autopista tangencial al norte de la ciudad (en parte de nueva construcción) para el tráfico de paso de dirección este-oeste y el transporte relacionado con el puerto,
- La construcción del discutido tramo pendiente de la circunvalación, aunque rebajando su categoría de autopista internacional a vía urbana. El Gobierno de Flandes y la autoridad portuaria destinarán 1,25 millardos de euros al soterramiento de este tramo de la circunvalación,
- La consecución en la región urbana de un ambicioso cambio de transferencia modal en favor de los modos más sostenibles, pasando de la situación actual del 70-30 del uso del coche y otros modos, respectivamente, a un 50-50 en el año 2030. También se actuará sobre la gestión del tráfico de paso para conseguir una ciudad más habitable.

Como parte del pacto se incluirá un Plan de Movilidad para la región donde se resalten los proyectos clave.

Como parte del futuro convenio se crearon las siguientes comisiones:

- Comisión de decisiones: incluye a representantes del ministerio y de la alcaldía, altos cargos de la administración y de la agencia a cargo del proyecto, así como a líderes de los tres movimientos ciudadanos. Las sucesivas consultas a este nivel guían el proceso global del pacto de futuro.
- Comisiones de trabajo: tratan el Plan de Movilidad, la planificación de la autopista, la evaluación de impacto ambiental del tramo

pendiente de la circunvalación interior y el diseño urbano de la zona soterrada del nuevo tramo.

Cada comisión cuenta con un representante del gobierno y uno, al mismo nivel, del movimiento ciudadano. Participan también expertos de la administración y externos, estos últimos designados por las asociaciones ciudadanas. Su trabajo consiste en revisar y presentar informes sobre los documentos de trabajo, y sobre los planes y estudios elaborados por las consultoras y las empresas de diseño urbano designadas por el gobierno. Sobre esta base, el trabajo de los consultores sigue paso a paso las decisiones del grupo director conjunto.

Ha pasado un año y medio desde que comenzó el proceso, y los comentarios recibidos por parte de los políticos y los movimientos ciudadanos han sido muy positivos. Sin embargo, ninguna de las comisiones de trabajo ha entregado aún los documentos finales de planificación o diseño que deben ser aprobados por el gobierno.

El papel de los movimientos ciudadanos dentro del Pacto por el Futuro ha evolucionado en tres elementos:

- **Grupos de acción ciudadana:** encargados de organizar reuniones abiertas para explicar el estado de la cuestión a la ciudadanía interesada y comprobar el nivel de apoyo en el proceso de planificación.
- **Centros de expertos de la ciudadanía:** la posición de las asociaciones ciudadanas está respaldada por académicos, expertos externos y un consejo científico (ver el Informe de innovación PROSPERITY: micromecenazgo para la creación colectiva de soluciones y proyectos de movilidad) .
- **Socio colaborador:** que participa en el proceso de planificación de la movilidad que organiza el gobierno

En esta etapa, es aún demasiado pronto para valorar el éxito o fracaso del pacto. Sin embargo, el ejemplo de Amberes parece ser uno de los

procesos de planificación de movilidad urbana de mayor alcance de Europa. El presupuesto para completar la circunvalación, incluido el soterramiento, está estimado en 4,5 millardos de euros (3,25 para las infraestructuras de la carretera y el túnel y 1,2 para el soterramiento). La financiación procede del gobierno flamenco. La construcción está prevista para el periodo comprendido entre 2019 y 2026. Los demás proyectos contemplados en el Pacto por el Futuro duplican este presupuesto. Es evidente que el alcance de los proyectos propuestos exigirá esfuerzos transgeneracionales, no solo para la construcción de las infraestructuras, sino también para los procesos de planificación.

Autor

Prof. Dirk Lauwers

Afdeling Mobiliteit en ruimtelijke Planning Center for Mobility and Spatial Planning
Sint-Pietersnieuwstraat 41 b2
9000 Gante, Bélgica
tel: 0032 475 6565 20
e-mail: dirk.lauwers@ugent.be

www.sump-network.eu

AVISO LEGAL: el autor es el único responsable del contenido de esta publicación. No refleja necesariamente la opinión de la Unión Europea. La Comisión Europea no se hace responsable del uso que pueda hacerse de la información contenida en ella. Todas las imágenes han sido facilitadas por los respectivos socios (a menos que se indique lo contrario) y su reproducción en esta publicación ha sido debidamente autorizada.



CIVITAS PROSPERITY ha recibido fondos del programa de investigación e innovación Horizonte 2020 de la Unión Europea en virtud del acuerdo de financiación nº 690636.