



Querido lector,

Conseguir que ciudadanía y agentes sociales se involucren y participen en el proceso de desarrollo de los PMUS es imprescindible para lograr dar respuesta a sus necesidades particulares y darle la legitimación pública que una iniciativa de este tipo necesita. Las nuevas tecnologías de la información y la comunicación (TIC) están llevando los métodos de participación ciudadana hacia entornos más virtuales. Nos adentramos en la era de la participación 2.0, e-participación o planificación participada. En este boletín exploraremos lo que implica una participación de este tipo y cómo están poniéndolo en marcha las ciudades.

Este boletín de noticias se ha elaborado en colaboración con el [proyecto CIVITAS DYN@MO](#) (2012-2016), en el que las herramientas TIC juegan un papel importante en el desarrollo de los PMUS de las ciudades que en él participan.

Toma nota: **la Conferencia Europea de Gestión de la Movilidad (ECOMM)**, a la que aún puedes inscribirte, contará con un amplio número de sesiones dedicadas a los Planes de Movilidad Urbana Sostenible. Echa un vistazo a su programa ([link to e-update](#)), o [inscríbete directamente](#)

¿Qué es la participación 2.0?



Photo by [Markus Angermeier/Luca Cremonini](#) - CC BY-SA 2.5

El término se deriva de la expresión “Web 2.0”, que hace referencia a los portales de internet en los que se permite la interacción de los usuarios y se facilita la colaboración mutua en la creación de contenidos, en el marco de una comunidad virtual, en lugar de la contemplación pasiva de los mismos. La participación 2.0 se sustenta sobre redes sociales, plataformas web interactivas, foros de discusión, encuestas online y aplicaciones móviles. Estas herramientas se utilizan como complemento a las herramientas tradicionales, para superar sus limitaciones. La participación 2.0 elimina las barreras temporales o espaciales y permite a los ciudadanos participar e interactuar cuando mejor les convenga. Tiene la ventaja de atraer la participación de nuevos grupos, particularmente los denominados **nativos digitales**. Puedes leer más sobre la diferencia entre participación tradicional y participación 2.0 en este [artículo en TheCityFix](#).

Con el enfoque adecuado (ver [A city's guide to social media](#)), redes sociales como **Facebook** o **Twitter** y **blogs** pueden ayudar a dar a conocer y fomentar la participación en actividades relacionadas con los PMUS. Esto puede requerir dedicación, y las ciudades deben prepararse para encajar las críticas online (consulta el libro de Andrea Weckerle [Civility in the Digital Age](#) para encontrar inspiración sobre el tema; u otras publicaciones disponibles en [eparticipation.eu](#)).

Informando a la ciudadanía

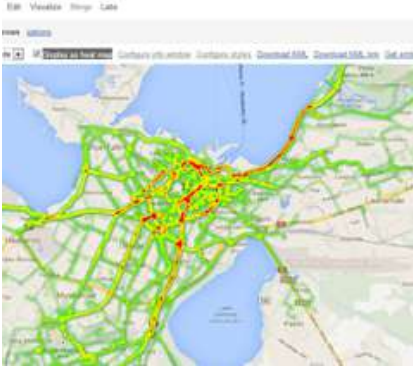


Click on the picture to enlarge

La información pública sobre los procesos de planificación y sus resultados es la base de la participación pública. La mayoría de las veces, municipios y operadores de transporte cuentan con su propia página de Facebook. Twitter es también una herramienta muy práctica para informar a los ciudadanos sobre incidencias y cambios en los servicios. Por su parte, los políticos utilizan las redes sociales para dar a conocer sus actividades e informar a su electorado en el debate político.

En **Mechelen** (Belgica, [enlace en flamenco](#)), una obra de envergadura a lo largo de la red ferroviaria cuenta con su propia página web en la que la información puede ser filtrada en función del modo de transporte. El proyecto cuenta con una [página de Facebook](#), y su propio [hash-tag en twitter](#), e incluso videos informativos en **YouTube**. En Riga (Letonia), las páginas web de **Odnoklassniki** y **Draugiem** en Facebook son usadas con intensidad para la promoción de eventos relacionados con la movilidad, tales como el Día sin Coches y paseos populares en bicicleta. En el invierno de 2012-2013, el alcalde y su equipo pusieron en marcha un experimento en Facebook para descongestionar las calles de Riga: en días de fuerte nevada se ofreció el uso gratuito del transporte público a los conductores. Esta información se expandió rápidamente entre los residentes de la ciudad y un buen número de automovilistas se aprovecharon de esta oportunidad.

Consultando a la ciudadanía



Heat map of mapped bike rides in Tallinn - click to enlarge



Map of Helsinki showing conflicting areas in blue, main open spaces in yellow, and proposed construction areas in red.- click to enlarge

Los municipios también pueden hacer uso de las tecnologías de la información para recopilar información sobre la ciudadanía. La ciudad de Tallin (Estonia) consiguió una gran cantidad de información gracias a su participación en el [European Cycling Challenge \(ECC\)](#). La ciudad ganó dos veces la competición tras conseguir que 500 participantes registrasen sus recorridos diarios en bicicleta con la [aplicación deportiva Endomondo \(resultados 2013 – puedes ver todos los recorridos de mayo en este video de 1 minuto de duración\)](#). El ECC ha proporcionado al ayuntamiento y a ONGs locales que trabajan en el ámbito de la movilidad una visión de conjunto del uso de la bicicleta en el municipio, permitiendo identificar los principales itinerarios ciclistas, para tenerlo en cuenta a la hora de rediseñar las calles. A través de la aplicación se ha recibido numerosa información sobre infraestructuras ciclistas y otras facilidades que requerirían ser mejoradas. También ha facilitado la comunicación entre ciclistas. Los ciclistas más novatos han podido recibir consejos sobre rutas seguras por parte de los ciclistas más experimentados, así como sobre atajos y zonas de aparcamiento seguro. La Administración de Carreteras de Estonia, a su vez, ha desarrollado un programa de mapeo online de rutas al colegio. Los alumnos identifican con él su ruta desde casa al colegio, el modo de transporte utilizado y posibles problemas o incidencias en su camino a la escuela. Esta información se incorpora a una base de datos SIG, que permite analizar la información por modos de transporte, densidad u otra variable relevante para la planificación de la movilidad a la escuela o en general. Más información en la página 22 de este [folleto](#).

Varias ciudades han hecho uso de las redes sociales para recopilar las aportaciones ciudadanas a los PMUS u otras iniciativas de movilidad. La ciudad de [Aalborg](#) (Dinamarca), por ejemplo, recibió más de 350 comentarios al nuevo Plan de Acción de la Bicicleta de 2013 a través de Facebook. El año pasado, en Helsinki (Finlandia), el desarrollo del nuevo Plan Maestro de Transporte Helsinki 2050 se hizo a partir de las 4.700 respuestas a un [questionario cartográfico on-line \(puedes ver una demostración aquí\)](#). En conjunto, se identificaron más de 30.000 puntos de la ciudad en los que a sus residentes les gustaría que se produjesen desarrollos urbanos, mejoras en las conexiones de transporte y zonas de recreo. El proyecto hizo uso de la metodología finesa [SoftGIS](#). Los resultados se han publicado como open data para permitir su utilización a todos aquellos interesados en la materia. Además, Helsinki está explorando nuevas vías de participación e interacción con la ciudadanía a través de diez [proyectos piloto democráticamente dirigidos por residentes](#).

Las redes sociales pueden ser también un arma poderosa para influenciar la opinión pública, siendo fácilmente accesible por todas las partes del debate público. En Viena (Austria), por ejemplo, las redes sociales jugaron un papel relevante en la [discusión](#) acerca de la peatonalización de la principal calle comercial de la ciudad. Las redes sociales sirvieron para animar la participación de la ciudadanía en una encuesta oficial de opinión. Facebook y la información en la red también fueron decisivos en el desarrollo del Plan de Desarrollo Urbano 2025 de Viena (ver la presentación nº 9 de esta [carpeta zip](#)).

Un paso adelante: colaborando con la ciudadanía



Photo by [James Duncan Davidson/O'Reilly Media, Inc.](#) - cc-by-2.0

El proyecto europeo [PUMAS](#) ha puesto de relieve que las tecnologías de la información se utilizan habitualmente para comunicar, pero sólo raramente para el debate profundo y la colaboración. PUMAS está desarrollando varias aplicaciones para conformar comunidades colaborativas de agentes implicados, para gestionar encuentros cara a cara y recibir aportaciones online. Estas herramientas se presentaron en el marco del [Seminario Internacional PUMAS 2013 en Lyon](#) (ver esta [carpeta zip](#)).

Otro ejemplo de colaboración online es [Joukkoenkeli](#) (información también en Inglés), en la ciudad de Hyvinkää (Finlandia). La plataforma está a disposición de ciudadanos, empresas y organizaciones que deseen incorporar su experiencia e ideas innovativas a proyectos de reducción de la huella ecológica de la ciudad.

La colaboración puede incluso llegar al trabajo real en las calles. En la ciudad de Mexico los ciudadanos crean sus propias aceras con la ayuda de las directrices elaboradas por un colectivo local en ['wiki sidewalk'](#). En el Reino Unido, la organización no gubernamental [Renew Newcastle](#) trabaja para la revitalización de la ciudad mediante la involucración de artistas, proyectos culturales y grupos comunitarios, que mantienen y disfrutan de edificios vacíos hasta que se produce su reforma.

La ciudadanía también puede involucrarse en la financiación de nuevos proyectos ([crowdfunding](#) –por ejemplo a través de la plataforma [Kickstarter](#)). En muchos países, sin embargo, esta vía constituye una zona gris de la legislación (ver este [ejemplo en Finlandia](#), o la [revisión de la regulación vigente](#) hecha por la Red Europea de Crowdfunding). El 27 de marzo de 2014 la Comisión Europea lanzó, por primera vez, una comunicación oficial sobre el potencial del crowdfunding, titulada ["Unleashing the potential of Crowdfunding in the European Union"](#), acompañada de su correspondiente [nota de prensa](#).



Source: [Colectivo Camina Haz Ciudad](#)

Puedes encontrar más ejemplos de iniciativas de colaboración abierta y crowdfunding en [Brickstarter](#). Andrew Nash presentó numerosas [aplicaciones para un planificación en colaboración abierta](#) en un webinar organizado por el [grupo de trabajo sobre participación pública de CIVITAS](#).

Debate ciudadano interactivo en los procesos del PMUS de las ciudades DYN@MO



Copyright: City of Aachen/Walter Esser

En [CIVITAS DYN@MO](#), cada ciudad ha elegido un enfoque de participación 2.0 que complemente a sus métodos tradicionales de participación. La [ciudad de Gdynia](#) (Polonia) ha lanzado el portal [Mobilnagdynia porta](#) l en el que se concentra toda la información relacionada con la movilidad en la ciudad. El portal ofrece a los ciudadanos la posibilidad de seguir el proceso de desarrollo del PMUS y otras medidas DYN@MO, y aportar sus comentarios. Cualquier red social dedicada a la promoción de la movilidad sostenible en la ciudad, tales como [la página Facebook de Mobilna Gdynia](#) o la [cuenta de Twitter](#) de Gdynia, están vinculadas a este portal.

En [Aachen](#) (Alemania), se ha desarrollado un simulador de desarrollo de PMUS utilizado para formar a estudiantes y profesionales en materia de Planes de Movilidad. El juego se centra en el desarrollo de escenarios de futuro con los que se evalúan las medidas planificadas. El juego es un buen ejemplo de los denominados [juegos serios](#), que sirve para romper el hielo del debate sobre nuevas ideas y soluciones innovadoras. El juego estará disponible en Alemán e Inglés en [la página web de Aachen](#), para su utilización por otras ciudades interesadas. El municipio ha puesto en marcha, además, una [encuesta online](#) acerca de la Visión de la Movilidad 2050 en la ciudad.



Copyright: City of Koprivnica

La ciudad de [Koprivnica](#) (Croacia) está actualmente desarrollando su [primer PMUS](#) y ha puesto en marcha una [página Facebook](#) y un [blog](#) (HR) para informar a los ciudadanos. Más adelante está previsto que toda la información sobre la movilidad en la ciudad se integre en un portal web. La universidad regional, especializada en nuevos medios de comunicación, dará asistencia para atraer, especialmente, a los “nativos digitales”.

[Palma](#) está probando su [aplicación móvil InfoPalma](#) que ofrece a los ciudadanos información en tiempo real, así como la posibilidad de que ellos mismo puedan volcar información al sistema. Le empresa pública de transporte, EMT, hace uso de Facebook y Twitter para informar e interactuar con sus usuarios. [Las sugerencias recibidas de los usuarios por los diferentes canales](#) se incorporarán al debate previo a la preparación de un [Plan de Movilidad Urbana Sostenible dinámico](#).

A la finalización del proyecto, se espera que todas las ciudades DYN@MO tengan una plataforma de movilidad 2.0 que centralice toda la información sobre movilidad sostenible en los correspondientes municipios. Para recibir las aportaciones y sugerencias de mejora de la ciudadanía, cada ciudad DYN@MO ha nombrado un [usuario piloto](#) o Embajador DYN@MO. El usuario piloto prueba los prototipos de nuevos servicios o aplicaciones de movilidad desarrollados en la ciudad y comparte sus experiencias con el resto de la ciudadanía a través de las redes sociales.

Para más información sobre CIVITAS DYN@MO y su actividad en las ciudades participantes, visita [la web de CIVITAS](#). En septiembre de 2014, [DYN@MO](#) publicará dos folletos: uno sobre métodos de e-participación en el marco de los PMUS y la experiencia de las ciudades en este campo, y otro sobre la conversión de autobuses convencionales en autobuses más limpios (híbridos, eléctricos, troles).

Conclusión: ¿Será el futuro enteramente digital?

¿Reemplazará la e-participación a las reuniones cara a cara en el futuro? Por supuesto que no. En primer lugar, no debe olvidarse que no todo el mundo tiene los medios o las capacidades para desenvolverse online (el llamado [abismo digital](#)). En segundo lugar, citando a Vanessa Quirk de ArchDaily: “Lo más importante es que la tecnología mejore, y no que reemplace, nuestras relaciones físicas. En lugar de usar las plataformas online como foros divisorios o puramente conceptuales, éstas deben convertirse en herramientas que fomenten la transparencia y la confianza mutua, mediadores en debates que faciliten la conexión de todas las partes a idéntico nivel” ([artículo completo](#))



Source: www.civitas.eu

Noticias de proyectos relacionados: abierto el Centro Regional de Competencia para los Planes de Movilidad Urbana Sostenible del Mar Báltico



El Centro Regional de Competencia para los PMUS del Mar Báltico aglutina el conocimiento y las buenas prácticas sobre PMUS de la región del Mar Báltico. Su propósito es dar asistencia a las ciudades en el desarrollo de sus PMUS mediante la provision de información y apoyo, facilitando el intercambio de conocimiento y experiencias, así como ofreciendo formación técnica. [Visita la plataforma online del Centro.](#)

Próximas citas



- **ECOMM 2014**

7-9 Mayo 2014 – Florencia, Italia

www.ecomm2014.eu

Echa un vistazo [aquí](#) , o [regístrate directamente](#) , Para más citas, por favor, visita el [Calendario EPOMM..](#)

- **DYN@MO Summer University - Implementing city and citizen friendly electric vehicles**

14-16 Mayo 2014 – Palma, España

www.civitas.eu

For more events, please visit the [EPOMM Calendar](#).



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



[ECOMM 2014](#)



[allinx](#)



[feedback](#)



[subscribe](#)



[unsubscribe](#)



[fullscreen](#)



[news archive](#)