

La participación pública ciudadana en proyectos de carreteras



Public participation in road projects

José Carlos Rubio Matilla

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

1. Introducción

Reza el Artículo 21 de la Declaración de los Derechos Humanos que “toda persona tiene derecho a participar en el gobierno de su país, directamente o por medio de representantes libremente escogidos.” Este enunciado, cuyo espíritu es compartido en general en todo el mundo occidental tiene una aplicación práctica muy distinta en cada país.

En todo proyecto de infraestructura pública se produce una afectación al entorno en mayor o menor medida y por tanto aparecen un número de afectados, tanto organis-

mos como ciudadanos. Así como a los primeros siempre se les tiene en cuenta durante la redacción y ejecución de un proyecto, a los habitantes en general destinatarios últimos, al fin y al cabo, no siempre son tenidos en cuenta de la misma forma en todo el mundo.

2. Hace ya dos décadas...

Ya en el año 2000 se realizó un análisis por parte del PIARC [1] de las distintas formas de implicación ciudadana en los proyectos de carretera en diversos países (Canadá, Bélgica, Francia, Italia, Japón, Noruega, España y Estados Uni-

dos). En general se apreciaba que no se facilita la implicación grande de los ciudadanos en la toma de decisiones, y se exponía la necesidad de un cambio. Literalmente, se planteaba que

“en principio, los objetivos principales del planeamiento de carreteras deberían ser la calidad del servicio para los usuarios, así como la protección del entorno. Esto requiere, por una parte, conocimiento de las necesidades de los usuarios y, por otra, conocimiento de las preocupaciones sociales y ambientales de la gente y las comunidades afectadas. Estas preocupaciones deberían ser identificadas median-

te un proceso cuidadosamente desarrollado de participación pública y su implicación durante todo el proceso. Una consulta temprana y abierta con el público permitirá identificar y resolver las cuestiones complicadas. Así, se evitarían confrontaciones innecesarias y sobre-costes adicionales posteriores, o incluso la cancelación del proyecto de carretera.”

3. Enfoque de algunos Organismos supranacionales

El Parlamento Europeo ha aprobado recientemente (julio 2021) una declaración sobre “Diálogos con los ciudadanos y participación de los ciudadanos en el proceso de toma de decisiones de la UE” [2] en el que se enfatiza la necesidad de implicar a los ciudadanos en todas los ámbitos de toma de decisiones dentro de la Unión Europea, basándose en el artículo 10 del Tratado de la Unión Europea que establece que «todo ciudadano tiene derecho a participar en la vida democrática de la Unión» y que «las de-

cisiones serán tomadas de la forma más abierta y próxima posible a los ciudadanos».

El Banco Mundial es también consciente de la necesidad de interacción con el público, definiendo la participación pública como “la interacción bidireccional entre los ciudadanos y los Gobiernos o el sector privado” [3], y el enfoque para la participación ciudadana para las operaciones que realiza se rige por cinco principios:

- está orientado a los resultados
- implica participación a lo largo de todo el ciclo de las operaciones
- procura fortalecer los sistemas nacionales
- se ajusta a las particularidades de cada contexto
- es gradual

En términos prácticos, los proyectos financiados por el Banco Mundial deben cumplir con tres requisitos en cuando a la participación pública [3]:

- El diseño del proyecto debe estar orientado a la ciudadanía; es decir, debe contar al menos con un mecanismo para interactuar con los beneficiarios en el contexto específico del proyecto.
- Los marcos de resultados de los proyectos deben incluir al menos un indicador de la retroalimentación de los beneficiarios para el seguimiento de la participación ciudadana durante toda la ejecución del proyecto.
- En los proyectos se deben presentar informes sobre el indicador (o los indicadores) de retroalimentación de los beneficiarios en el tercer año de ejecución.

4. Grados de participación pública

Para ver un enfoque global de lo que puede llegar a implicar la participación pública es conveniente mirar el cuadro de la Asociación Internacional para la Participación Pública (IAP2), en el que se resumen los distintos grados de implicación, desde la ausencia

	Incremento del impacto de la decisión 				
	INFORMAR	CONSULTAR	IMPLICAR	COLABORAR	EMPODERAR
OBJETIVO DE LA PARTICIPACIÓN PÚBLICA	Proporcionar al público información objetiva y adecuada para ayudar al entendimiento del problema, las alternativas, oportunidades y/o soluciones	Obtener del público opinión del análisis, alternativas y/o decisiones	Trabajar directamente con el público a través de un proceso que asegure que las preocupaciones y aspiraciones del público son entendidas y consideradas	Asociarse con el público en cada faceta de la decisión, incluyendo el desarrollo de alternativas y la identificación de la solución elegida.	Dejar la decisión final en manos del público.
PROMESAS AL PÚBLICO	Os mantendremos informados	Os mantendremos informados, escucharemos y tendremos en cuenta vuestras preocupaciones y aspiraciones, y daremos información de cómo la información recibida del público ha influido en la decisión	Trabajaremos con vosotros para asegurar que vuestras preocupaciones y aspiraciones son directamente reflejadas en las alternativas desarrolladas y daremos información de cómo la información recibida del público ha influido en la decisión	Buscaremos vuestro consejo e innovación en la elaboración de soluciones e incorporaremos vuestras recomendaciones en las decisiones lo máximo posible.	Implantaremos lo que decidáis

Fuente: IAP2. Traducción propia

completa de decisiones hasta el empoderamiento final en el que la solución a desarrollar es la que decide el público.

El último escalón puede resultar un tanto extremo a primera vista, si bien cabe reseñar que ya ha sido llevado a cabo en España. Cabe destacar por su importancia y novedad el proceso, no exento de polémica, llevado a cabo para la remodelación de la Plaza de España de Madrid [4]. Éste comenzó con una encuesta pública [5] en la que se trataba de entender qué aspectos resultaban más importantes para los ciudadanos. Tras distintas selecciones (tomadas por expertos en la materia) se seleccionaron dos finalistas cuyos proyectos fueron sometidos a votación por parte de los ciudadanos (febrero de 2017) decidiéndose así el proyecto a ejecutar; cabe destacar que se registraron algo más de 214.000 votos, lo cual denota un cierto interés por parte de la ciudadanía.

5. Formas de participación pública

Acorde con el mencionado estudio del PIARC [1] existen muchas formas de canalizar la participación pública, no habiendo una que sea la ideal, siendo por tanto necesario evaluar la mejor forma en función de las necesidades o entorno social de cada caso.

Es evidente que el nivel de decisión por parte de la ciudadanía no será el mismo en caso de la remodelación de una plaza que en el de la selección de un nuevo itinerario de carretera, lo cual abunda en la necesidad de elegir la forma más conveniente de participación pública.

Incluso dentro de una misma tipología de proyecto, posiblemente



Imagen de una audiencia pública. Fuente <https://youtu.be/Z0FnbBretb0>

te haya situaciones en los que sea conveniente utilizar más de una de las posibilidades descritas a continuación, mientras que en otros casos poco complejos puede no ser necesario realizar ninguna forma de participación pública directa más allá del mínimo estipulado por ley.

Comité de Asesoramiento Ciudadano

Grupo representativo de interesados que se reúne regularmente para discutir acerca de preocupaciones comunes. Esta modalidad puede ser usada sola o en conjunción con otras técnicas, es usado para lograr un nivel básico de información para el planeamiento de transportes.

Equipos de trabajo colaborativo

Es un grupo asignado a una tarea específica, con un plazo concreto para llegar a una conclusión y resolver un problema complejo, estando sujeto a la posterior aprobación de la autoridad competente. Suele estar integrado por representantes locales y miembros de grupos interesados, y debe estar apoyado por un organismo de carreteras. Difiere del Comité de Asesoramiento Ciudadano en cuanto a

que éste está enfocado en plantear distintas propuestas y opiniones, en tanto a que a los equipos de trabajo colaborativo se les exige dar una solución consensuada a un problema específico. Estos equipos pueden ser útiles para resolver casos enquistados y dar alternativas con gran soporte comunitario.

Mesa de decisión política ciudadana

Este tipo de mesas pueden ser establecidas mediante actos legislativos o decisiones ejecutivas para investigar acerca de asuntos concretos, pudiendo ser temporales o permanentes. La inclusión de ciudadanos en estas mesas incorpora la visión de la comunidad al proceso de decisión, teniendo esta una legitimada mayor.

Audiencias y reuniones públicas

En las audiencias públicas se presenta la información al público y se obtiene información de los residentes. Cuando se usan para un proceso de planificación, se adaptan para cuestiones específicas y pueden ser formales (audiencias públicas) o informales (reuniones públicas). Las audiencias públicas suelen ser un requisito legal para muchas administraciones de carre-

teras, mientras que las reuniones públicas suelen ser opcionales y por tanto ajustadas a las necesidades concretas del proyecto y de las comunidades afectadas.

Jornadas de puertas abiertas

Es un acto informal (pese a que debe estar convocado formalmente) en el que el público obtiene información acerca de un plan o proyecto. No tiene una agenda formal, sino que los ciudadanos obtienen la información de los paneles y el personal asignado. El público puede dar su opinión, comentarios y preferencias tanto oralmente como por escrito. La ventaja de estos actos es el ambiente relajado en el que se desarrollan y la posibilidad de los ciudadanos de interactuar con el equipo de proyecto, obteniendo respuestas detalladas que de otro modo no sería fácil conseguir.

Conferencias, talleres y retiros

Se trata de reuniones especiales para informar al público y solicitar opinión acerca de cuestiones concretas. Las conferencias son eventos muy estructurados con presentaciones y debate posterior o preguntas a la audiencia. Los talleres son reuniones orientadas a un tema muy específico y con una participación relativamente reducida de 20-30 personas. Los retiros son reuniones organizadas de una forma no tradicional y sin distracciones, es decir, sin posibilidad de recibir llamadas u otras cuestiones que distraigan su interés, siendo el objetivo principal la resolución de conflictos personales y problemas de comunicación relacionados con cuestiones concretas.

Libro de trabajo

Este método de trabajo fue desarrollado en Noruega para la realización de estudios de planeamiento. El objetivo es la involucración de los residentes en la labor de planificación para mejorar su propio entorno. El método facilita la interacción entre los expertos y el público en general, y la documentación utilizada es lo más visual posible. El método tiene la ventaja de crear rutinas de trabajo poco burocráticas, pero a cambio se trata de un método costoso y que no siempre tiene garantías de éxito por dificultades de comunicación.

Otros métodos de comunicación con el público

Aparte del tradicional envío de notificaciones por correo, realizado con cierta asiduidad por determinados ayuntamientos, la universalización de internet ha permitido ampliar enormemente la capacidad de transmitir información a los ciudadanos páginas web con fotomontajes de la situación final, realización de encuestas online, etc.

Por otra parte, el Banco Mundial cuenta también con un estudio denominado "Marco estratégico para integrar la Participación Ciudadana en las operaciones del Grupo Banco Mundial" de 2014 [6], en la que se estudia exhaustivamente las experiencias en distintos países, así como los posibles mecanismos, con su correspondiente grado de implicación del gobierno y de los ciudadanos, su complejidad técnica, plazos y costes.

6. Situación actual de la participación pública en algunos países

Ciñéndonos exclusivamente a los proyectos y obras de carreteras, cabe mencionar algunos ejemplos con distintos enfoques y alcances que se dan a la participación pública en distintas partes del mundo.

El Salvador

En El Salvador, lugar en el que una parte importante de la población no tiene acceso a internet ni conocimientos para la interpretación de documentación técnica, la participación pública tiene el objetivo fundamental de Información y participación ciudadana, para ir "allanando el camino" a las expropiaciones al poner en conocimiento de los ciudadanos el asunto de forma anticipada, lo cual es especialmente importante cuando el proyecto se desarrolla en un entorno socialmente complicado, cosa no infrecuente.

Sin embargo, esta socialización tiene también un objetivo colateral educativo en la población. Así, resulta en ciertos casos necesario aclarar que las ODT (obras de drenaje transversal) grandes no se pueden usar como vivienda, así como la importancia para los vecinos de la zona de evitar la acumulación de basura en las entradas a dichas ODT por el riesgo de inundaciones en caso de lluvias.

Chile

En Chile, existe desde principios de siglo XXI un "Manual de participación ciudadana en proyectos de infraestructura" editado por el MOP (Ministerio de Obras Públicas). Este manual ha ido evolucionando con actualizaciones al documen-

to así como toda una bibliografía con herramientas para el desarrollo de los procesos enmarcados en el Modelo de Gestión Participativa, incluyendo una prolija “Guía para la Gestión de Participación Ciudadana” [7].



Paraguay

En Paraguay, los proyectos desde su etapa de estudio de viabilidad cuentan con un Plan de Participación Ciudadana a desarrollar por el proyectista cuyos objetivos principales son:

- Involucrar a la comunidad, instituciones y organizaciones en los proyectos de interés público, facilitando los medios para que puedan participar.
- Incentivar la cooperación y la coordinación interinstitucional como estrategia para impulsar la concreción del proyecto.
- Resaltar la importancia del usuario para el desarrollo eficiente del proyecto.
- Fomentar una cultura vial por medio de la divulgación, la recreación y el trabajo en equipo, generando conciencia, sensibilidad y compromisos en las comunidades del área de influencia.

Además, de fomentar la participación ciudadana, estos planes mejoran el conocimiento por parte del proyectista de las actividades que se desarrollan en la zona aledaña a la vía, el conocimiento de las prácticas productivas y sociales, y el conocimiento de los planes de desarrollo y ordenamiento municipal. Los problemas más frecuentes que se pueden presentar son: actividades de explotación comerciales en zonas aledañas a la vía, inestabilidad de zonas aledañas al proyecto, aguas residuales sin tratamiento, ocupación de espacios público, depósito de basuras en la zona de vía, aprovechamiento de recursos como por ejemplo zona de pesca o explotación de transporte fluvial.

Se realizan tres tipos de reuniones con los involucrados:

- Informativas de explicación del proyecto.
- Consultivas: donde se recibirá información sobre lo que se piensa del proyecto y se consultará sobre ideas, percepción y opiniones que puedan surgir sobre el proyecto.

- Resolutivas: sobre posibles conflictos u oposición que deba ser diluido, mediado o resuelto entre los responsables ejecutores y demás involucrados.

Estas reuniones pueden verse complementadas con la realización de encuestas o talleres.

Especial relevancia para el desarrollo del proyecto tiene la realización de Consultas Públicas Previas, Libres e Informadas con las Comunidades Indígenas existentes en el área de influencia del proyecto [8], cuya realización se encuentra recogida en el Decreto 1039/2018, proceso de Consulta y Consentimiento Libre Previo e Informado (CCLPI) en los pueblos y comunidades indígenas del Paraguay y que pretende dar cumplimiento al Convenio 169 sobre pueblos indígenas y tribales en países independientes de 1989, de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Este proceso se realiza con los siguientes condicionantes:

- Los promotores del proyecto deben solicitar por escrito el permiso de los pueblos indígenas afectados para consultarles durante las etapas finales de la



Acto de participación pública (socialización) en Paraguay. Fuente: Acciona Ingeniería (Estudio de viabilidad Corredor bioceánico. Tramo: Cruce Centinela – Pozo Hondo)

planificación del proyecto.

- El pueblo indígena puede solicitar que el proponente haga una presentación preliminar (ver imagen) del proyecto a las comunidades y proporcione información adicional en su idioma (es frecuente la necesidad de un traductor).
- Todos los costes del proceso corren a cargo del proyecto.
- El proceso cuenta con la supervisión del INDI (Instituto del Indígena).
- Los acuerdos alcanzados pueden recoger medidas compensatorias para las comunidades afectadas.
- Las conclusiones deben ser recogidas por un acuerdo entre las partes.

Aunque pueda parecer un trámite meramente informativo, la legislación otorga un importante poder a los pueblos indígenas ya que estos tienen que dar su aprobación formal al proyecto tras la realización de la socialización, siendo esta condición indispensable para que el Ministerio apruebe el proyecto.

Por otra parte, la legislación paraguaya establece que la autoridad pondrá a disposición del público los Estudios de Impacto Ambiental por 10 días hábiles en su página web, en su sede y cualquier otro lugar conveniente. Cualquier persona puede realizar observaciones al estudio de impacto ambiental en el plazo de 10 días hábiles. Las observaciones podrán incorporarse total o parcialmente al estudio de impacto ambiental de acuerdo con su evaluación técnica.

Pasado este trámite, la autoridad decide si es necesaria la realización de audiencia pública o no,

siendo obligatoria cuando el proyecto pueda afectar directamente a comunidades indígenas o sea solicitada por los vecinos o potenciales afectados directos.

Reino Unido

En el Reino Unido la participación pública está completamente sistematizada mediante el Planing Act (2008) [9] para proyectos importantes de infraestructuras. En él se prevé un mínimo de 3 rondas de participación a distintos niveles que son grabadas y en las que los asistentes pueden intervenir.

Un paso más allá supone, la creación de un espacio virtual por parte de la autoridad nacional de carreteras en el que vía web se accede a la información relevante relativa al proyecto, dando posibilidad de responder a una votación por parte de la ciudadanía para valorar las alternativas presentadas. Por ejemplo, el caso del Enlace 55 de la autopista A-14 en Ipswich (noreste de Londres) [10]. En el espacio virtual creado (ver imagen), la información se presenta de una manera extraordinariamente clara y sencilla de entender para el gran público, sin necesidad de analizar gigas de información o miles de pesados tomos de planos



Imagen del "Virtual Event Space". Fuente: [11]

El espacio virtual de consulta está organizado en 7 paneles muy escuetos que contienen:

1. Introducción
2. Descripción del enlace
3. Necesidad de la actuación
4. Objetivos
5. Opciones finalistas (2) sobre las que se pide opinión a los ciudadanos
6. Condicionantes ambientales
7. Cómo responder y siguientes pasos

Además, la información se puede descargar (sólo 29 páginas, fotos grandes incluidas), en la que se incluye la información de los paneles, así como una tabla comparativa con ventajas e inconvenientes de cada alternativa.

7. Beneficios de la participación pública

En resumen y pese a los muy distintos modelos de llevar a cabo la participación pública, parece que hay un consenso generalizado en cuanto a los beneficios que conlleva la inclusión directa de los ciudadanos:

- “Calmar” los ánimos de la población en actuaciones polémicas
- Aceptación de la solución adoptada de forma participativa, incluso no siendo la individualmente preferida, por la sensación de que ha sido decidida de una forma justa [12]
- Identificación de problemas no detectados o enfocados de forma errónea [12]
- Conocimiento e interés por parte de los ciudadanos en lo relativo a los asuntos del transporte [12]
- Realización de obras realmente útiles para los ciudadanos
- Sentimiento entre el público de ser “ciudadano” y no “súbdito”
- Anticipar e identificar posibles problemas durante la fase de expropiación

Es importante, sin embargo, definir claramente la estrategia a seguir en cada proyecto de cara a dejar claro la fuerza de cambio que tendrá la participación pública sobre el proyecto, así como los tiempos más adecuados para su realización.

8. ¿Y en España?

En España contamos con dos momentos fundamentales en los que se realiza un trámite de información al público en general de forma reglada (Información Pública). En el Estudio Informativo, en el momento previo a la elección de la opción seleccionada; y en el Proyecto de Construcción, tras el proyecto de trazado de cara a dar comienzo al proceso expropiatorio.

Entre otras, algunas cuestiones reseñables de estos procesos son:

- Los ciudadanos han de enfrentarse a un buen número de planos y resto de documentación técnica, que si bien para los que nos dedicamos a este negocio puedan estar muy claros, no hay más que preguntar a nuestro entorno más cercano para comprobar que realmente no es así.
- Las alegaciones han de realizarse por escrito, asunto que evidentemente no resulta sencillo para una parte muy importante de los ciudadanos, habida cuenta de numerosos ejemplos que seguramente todos tengamos en mente.
- Los ciudadanos no disponen de ninguna posibilidad de comunicación oral en caso de desear únicamente información veraz.
- Las respuestas a las alegaciones de los ciudadanos son en bastantes ocasiones basadas únicamente en la “prevalencia del interés general” (en caso de estudios informativos) o en el “objetivo únicamente de las expropiaciones y no de la solución elegida” (en caso de proyectos de trazado). Este tipo de respuestas, haciendo un ejercicio de empatía deben generar una frustración e impotencia en el receptor sólo comparable a ciertas resoluciones de la Agencia Tributaria.

A la vista de esto, las Informaciones Públicas, desde el punto de vista de los ciudadanos en general, no parecen estar alineados con los beneficios que se espera alcanzar expuestos más arriba para los procesos de Participación Pública.

Se podría decir que en España estamos, al menos en materia de carreteras, en torno al nivel 2 del cuadro del IAP2 ya que no se puede decir que actualmente se tengan en cuenta las aspiraciones

y deseos del público para el desarrollo de alternativas de una forma sistemática y organizada.

Con el fin de mejorar esta situación, en caso de existir voluntad para ello, dos medidas de participación pública que se llevan a cabo en otros ámbitos y países y que han probado su eficacia son:

- Realización de encuestas previas
- Encuentros con ciudadanos
- Creación de espacios virtuales por parte de la DGC

La realización de encuestas previas permitiría un avance significativo con un coste mínimo, gracias a las nuevas tecnologías, y con los beneficios de aportar el sentimiento de inclusión de los ciudadanos en el proceso y la legitimación colectiva de la solución seleccionada, teniendo en cuenta las prioridades del público más allá del “interés general” aportado por el estudio multicriterio. Lógicamente, cuanto antes se realicen dichas encuestas, antes se conocerán las necesidades y preferencias del público y, por tanto, se dispondrá de más capacidad de desarrollar soluciones que las tengan en cuenta. Así, los Estudios Previos podrían pasar a tener una gran importancia ya que es el mejor momento para la realización de este tipo de encuestas. Otra ventaja de la legitimación popular de la solución adoptada hace que se desligue el trazado de la ideología política, evitando casos pasados de autovías “de izquierdas” con un trazado y “de derechas” con otro, y retrasos o cancelaciones en ambos casos.

Por otro lado, la realización de encuentros con ciudadanos busca un fin más subjetivo y apaciguador, que permite la reducción del número de alegaciones y la transmisión

a los ciudadanos de información de primera mano, sin el efecto dañino de redes sociales u otras fuentes mal informadas. Además, tienen la característica de ser una herramienta que se puede usar en cualquier fase de la carretera, desde el estudio informativo (explicación de alternativas y la propuesta) pasando por el proyecto de construcción (trazado de caminos paralelos y mejor ubicación de pasos transversales) hasta la fase de construcción (desvíos provisionales, minimización de afección por paso de camiones, etc.). Estos procesos requieren algo más de inversión que las encuestas preliminares si bien existe una gran unanimidad en el que el beneficio obtenido en forma de reducción de problemas supera ampliamente los costes.

Finalmente, la creación de espacios virtuales unificados por parte de la DGC permitiría dar a conocer las actuaciones llevadas a cabo por la Administración, canalizando los distintos procesos y optimizando los costes de realización de la participación pública, dado que muchas de las actuaciones no cuentan con una dotación presupuestaria que permita plataformas específicas.

9. Objeciones a la implantación de una participación pública activa

Una posible objeción para la implantación regular de estas herramientas de participación pública es la ralentización excesiva de los estudios y proyectos. Es cierto que España ha conseguido durante muchos años una eficiencia realmente notable en materia de proyecto y ejecución de obras, inimaginable en lugares tan cercanos a nosotros como Francia. Sin embargo, la urgencia que ha habido

durante muchos años por desarrollar unas infraestructuras viarias adecuadas ya no es tal, ya que en estos momentos España goza de una red de alta capacidad madura. Sin embargo, en los próximos años muchas obras a realizar por la Dirección General de Carreteras van a consistir en humanizar travesías, hacer pasarelas peatonales, habilitar itinerarios seguros para peatones y ciclistas, ejecución de variantes de población, mejora de seguridad en intersecciones o la reducción del ruido. La mayor parte de ellas se prestan a procesos de participación activos, porque resuelven problemas sentidos como muy cercanos por la población afectada adquiriendo una mayor importancia, si cabe, la adecuada gestión de sus expectativas.

Otra posible objeción es lo innecesario de su realización a la vista de nuestra historia pasada. Existen en nuestro país realidades distintas en cuanto a la reacción social al proyecto y ejecución de carreteras. Así, hay algunas actuaciones que son demandadas por la población y organismos públicos, en las que además la tierra tiene un valor muy escaso y muchos propietarios están “deseando” ser expropiados. En el lado opuesto están aquellas que parecen contar con la oposición frontal de todo interesado, pese a tener una justificación clara desde el punto de vista de la capacidad y la seguridad vial. Por tanto, desde esta perspectiva puede no ser recomendable el “café para todos” y será necesario evaluar la necesidad del nivel de participación pública con el fin de no retrasar los plazos innecesariamente.

10. Conclusiones

Algunas conclusiones a la vista de lo mencionado anteriormente:

- La participación pública activa es una práctica llevada a cabo de forma habitual en países de muy distinta condición económica y social.
- No hay una forma única de dar voz activa a la ciudadanía, por lo que es necesario analizar cuál es la mejor forma de canalizar las demandas de los ciudadanos, tanto un mínimo a nivel estatal como acciones específicas en casos especiales.
- Es importante que el promotor deje claro el alcance de la participación pública, con el fin de no crear falsas expectativas.
- Las tecnologías actuales permiten llevar a cabo procesos de participación pública con un coste bajo, al menos los relativos a las encuestas de opinión.
- Es necesario un apoyo de las instituciones para que forme parte inherente al proceso de diseño.
- El momento de realización de la participación pública puede ser determinante en el éxito de esta.
- En general, una forma bidireccional será preferible para las fases de planificación, mientras que una unidireccional resulta más adecuada para fases de construcción.
- Las soluciones basadas en los resultados de la participación pública activa otorgarían una legitimidad a la misma más allá de un estudio multicriterio, reduciendo además las probabilidades de problemas posteriores al haber tenido los ciudadanos ocasión de manifestarse y evitando la asimilación de una determinada solución a una ideología política.
- La participación pública se

debe basar en una información muy sintetizada y clara para que sea fácilmente comprensible por todos los ciudadanos.

- Aportar una información de primera mano al público reduce el riesgo de malentendidos, información sesgada, titulares confusos en prensa, etc.
- En los próximos años, gran parte de las actuaciones a realizar en materia de carreteras serán obras muy cercanas a la ciudadanía, por lo que cobra especial importancia la adecuación de estas a las necesidades reales de la población mediante cauces apropiados que permitan canalizar las demandas ciudadanas.

Por tanto, a la vista de la tipología de las actuaciones pendientes en materia de carreteras, es posible y necesario habilitar un marco de participación que permita canalizar y cumplir en mayor medida las expectativas de los ciudadanos y que además legitime las soluciones adoptadas. Así, si bien es necesario un impulso decidido por parte de las administraciones tanto para la creación de plataformas como suministrando soporte legal, es recomendable dotar al responsable de cada proyecto de una libertad de actuación en el grado de participación pública, ya que son estos los que más conocimiento pueden tener de la “temperatura” y sensibilidades de la zona.

11. Bibliografía

- [1] Methods to Obtain Public Participation in Road Project Development”. Date: 2000. Author(s): Comité Technique 4 Transport et Développement régional / Technical Committee 4 Transport and Regional Development
- [2] Resolución del Parlamento Europeo, de 7 de julio de 2021, sobre los diálogos con los ciudadanos y la participación de los ciudadanos en el proceso de toma de decisiones de la UE https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0345_ES.html
- [3] <https://www.bancomundial.org/es/topic/citizen-engagement#2>
- [4] <https://decide.madrid.es/proceso/plaza-espana-informacion>
- [5] https://decide.madrid.es/docs/cuestionario_plaza_espana.pdf
- [6] “Strategic Framework For Mainstreaming Citizen Engagement in World Bank Group Operations” https://consultations.worldbank.org/sites/default/files/materials/consultation-template/engaging-citizens-improved-results/openconsultationtemplate/materials/finalstrategicframeworkforce_4.pdf
- [7] Guía para la Gestión de la participación ciudadana. Ministerio de Obras Públicas de Chile. 2017. https://www.mop.cl/participacion_ciudadana/Documents/Guia_para_la_gestion_de_Participacion_Ciudadana_MOP_2018.pdf
- [8] Consultas Públicas: El paso a paso. Marcos regulatorios y legales aplicables en Paraguay. 2020. Banco Interamericano de Desarrollo <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Consultas-publicas-El-paso-a-paso-Marcos-regulatorios-y-legales-aplicables-en-Paraguay.pdf>
- [9] National Infrastructure Planning United Kingdom. <https://infrastructure.planninginspectorate.gov.uk/application-process/the-process/>
- [10] <https://highwaysengland.co.uk/our-work/east/a14-junction-55-copdock-interchange/>
- [11] <https://copdock-interchange-j55.virtualeventspace.io/>
- [12] Public Participation in Transportation Planning”. August 2014. In book: Encyclopedia of Transportation: Social Science and Policy (pp.1132-1137) Chapter: Public Participation in Transportation Planning Publisher: Sage Publications Editors: Mark Garrett. Author: Kathryn S. Quick. https://www.researchgate.net/publication/264956681_Public_Participation_in_Transportation_Planning. ❖