

# **EL CONSEJO DE LA MOVILIDAD DE BENIDORM: UN MODELO DE GOBERNANZA LOCAL**

**José Ramón González de Zárate Unamuno**

Concejal de movilidad, tráfico y transportes del Ayuntamiento de Benidorm

**Juan Carlos Sánchez Galiano**

Ingeniero Jefe del Ayuntamiento de Benidorm y Profesor del Departamento de Edificación y Urbanismo de la Universidad de Alicante

**Manuel Ríos Pérez**

Profesor Colaborador Honorífico del Departamento de Ingeniería Civil de la Universidad de Alicante

**Armando Ortuño Padilla**

Profesor del Departamento de Ingeniería Civil de la Universidad de Alicante

## **RESUMEN**

En este artículo se describe el funcionamiento del “Consejo de la Movilidad” de Benidorm. La creación del “Consejo de la Movilidad” se aprobó por unanimidad en el Pleno ordinario celebrado el 31 de octubre de 2016 en Benidorm y su constitución tuvo lugar el 10 de noviembre de ese año. Forman parte de él representantes de todos los partidos políticos con presencia en el Ayuntamiento de Benidorm, técnicos municipales, así como asociaciones de comerciantes, hoteleros, vecinos, ciclistas, ecologistas, empresa concesionaria de transporte público de Benidorm y dos asesores externos expertos en la materia.

El cometido de este Consejo es analizar, debatir y consensuar las medidas relativas a la movilidad urbana y metropolitana de Benidorm. Esto permite alcanzar propuestas de intervención pactadas por todos los asistentes al Consejo con anterioridad a su elevación al órgano competente, Alcalde o Concejal en quien delegue y al Pleno Municipal. Así, para los temas vinculados a la movilidad, se dispone de un foro de participación menos politizado y más profesionalizado que los Plenos, donde resulta mucho más complicado llegar a acuerdos. Este Consejo ha permitido que los agentes relevantes de la ciudad se puedan sentir corresponsables de las medidas debatidas en el seno del mismo y que finalmente se terminan ejecutando. Esta participación ayuda a su implementación y mejora continua, si bien no se encuentra exenta de la crítica social y política.

Como ejemplo de los resultados obtenidos, Benidorm acaba de recibir tres premios a la movilidad urbana, debido a actuaciones debatidas en el propio Consejo: el segundo premio de la 'Semana Española de la Movilidad Sostenible 2017' en la categoría de grandes ciudades y dos segundos premios de la 'Semana Europea de la Movilidad de la Comunidad Valenciana 2017' en las categorías de grandes ciudades y organizaciones, correspondiendo este último a una asociación que forma parte del Consejo.

## **Tabla de contenido**

1 INTRODUCCION.....	3
2 MARCO LEGAL DE LA PARTICIPACION CIUDADANA.....	4
3 LA “PARTICIPACION CIUDADANA” EN LA ELABORACION DEL PMUS DE BENIDORM.....	6
4 LA PARTICIPACION DE LAS ASOCIACIONES EN EL PMUS DE BENIDORM.....	6
4.1 Asociaciones que intervienen en el proceso de elaboración del PMUS.....	7
4.2 Asociaciones que se incorporan a la “Consejo de la Movilidad” del Ayuntamiento de Benidorm.....	7
4.3 El “Consejo de la Movilidad” de Benidorm.....	7
5 EL “CONSEJO DE LA MOVILIDAD” DE BENIDORM.....	9
6 ACTUACIONES CONSENSUADAS EN EL CONSEJO DE LA MOVILIDAD. ..	10
7 CONCLUSIONES.....	12
8 LEGISLACION.....	13

## **1 INTRODUCCION.**

La ciudad de Benidorm siempre ha tenido una propensión vanguardista, que es lo que le ha permitido el desarrollo de un modelo urbanístico singular dentro de las ciudades turísticas europeas.

La idea de la realización de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible surge de la necesidad de proporcionar a la ciudadanía alternativas al vehículo privado, que sean cada vez más sostenibles, eficaces y respetuosas con el entorno.

En este sentido ya en el año 2010 se había redactado un PMUS –entregado en abril de 2011– que no se había llegado a poner en funcionamiento. Este hecho ha sido bastante generalizado en este periodo por la crisis y, en el caso de Benidorm, por los condicionantes políticos de la Corporación Municipal.

El precitado documento de 2011 se ha tenido en cuenta antes de la redacción del actual PMUS, pero al apreciarse la ausencia de encuestas de movilidad y la indefinición del plan de acción a llevar a cabo, se ha decidido generar un documento nuevo y no una revisión del existente, con el objeto de subsanar los defectos técnicos e incrementar la “participación ciudadana”.

La “participación ciudadana”, recomendada en cualquier proyecto de este tipo, es clave para el buen fin del mismo, dado que incorpora a los ciudadanos a intervenir de manera directa en el diseño del entorno donde residen.

La movilidad que conceptualmente se refiere a los desplazamientos de un lugar a otro por parte de las personas y de los bienes, y, por extensión, de los medios mediante los cuales se realiza el desplazamiento, pudiera parecer que es neutral, que no está afectada por la “ideología”; sin embargo, en la práctica, en la concepción de la movilidad como en el urbanismo, si existe la “ideología”.

Cuando se peatonaliza una calle, nos podemos encontrar con dos percepciones diferentes: para algunos ciudadanos es un espacio que se rescata del tráfico motorizado, para que pueda ser usado por los peatones para pasear o para que jueguen los niños, mientras que otros opinan que es un espacio aprovechable para hacer negocio, privatizando el espacio público de la calle para que el restaurante aledaño amplíe su superficie de negocio. Indudablemente, tras los usos –legítimos y contrapuestos– que proponen los ciudadanos existe una determinada “ideología”.

La “ideología” es el “conjunto de ideas fundamentales que caracterizan el pensamiento de una persona, colectividad o época, de un movimiento cultural religioso, cultural o político, etc.” (RAE). De hecho, en cualquier sociedad coexisten, o pueden coexistir, múltiples “ideologías”, que explican –o pretenden explicar– cómo debe funcionar la sociedad y que, incluso, disponen de un modelo para alcanzar sus objetivos. Estas percepciones ideológicas se expresan para el gobierno de la ciudades, en un sistema

democrático como es el nuestro, a través de los partidos políticos, que tradicionalmente vienen actuando en nombre de lo que se viene denominando “social civil” que “está representada por el conjunto de ciudadanos de una sociedad considerados del punto de vista de sus relaciones y actividades privadas, con independencia del ámbito estatal”(RAE).

Según el dictamen del Comité Económico y Social sobre «El papel y la contribución de la sociedad civil organizada en la construcción europea» (DO C 329 de 17.11.1999, p. 30): «*La “sociedad civil” agrupa, en particular, a las organizaciones sindicales y patronales –los “interlocutores sociales”–, así como a las organizaciones no gubernamentales, asociaciones profesionales, organizaciones de beneficencia, organizaciones de base y organizaciones para la participación de los ciudadanos en la vida local y municipal, con una especial contribución por parte de las iglesias y comunidades religiosas».*

Sin embargo, estamos en una época, en que esa delegación temporal, que la sociedad civil tradicionalmente ponía en manos de los políticos cada cuatro años, al término de los cuales revalidaba o no, está en entredicho y la ciudadanía exige una participación más directa y permanente, lo que se viene reconociendo como “participación ciudadana”.

La “participación ciudadana”, de hecho, viene a estar representada por el conjunto de mecanismos que facilitan que la “sociedad civil” pueda acceder e influir en las decisiones del gobierno (local, autonómico, nacional) de manera independiente sin necesidad de formar parte de la administración pública o de un partido político.

La evolución del interés de la ciudadanía de intervenir, en el gobierno de sus ciudades, a través de entidades diferentes a los partidos políticos, ha traído una respuesta por parte de éstos, que han tratado de normalizar a través de normas legales que tratan de encauzar la participación.

## **2 MARCO LEGAL DE LA PARTICIPACION CIUDADANA**

El artículo 21.1 de la **Declaración Universal de los Derechos Humanos** proclamada por la Asamblea General de las Naciones Unidas (1948) establece que “toda persona tiene derecho a participar en el gobierno de su país, directamente o por medio de representantes libremente escogidos”, derecho que también aparece recogido en el **Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos** (1966) y por la **Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea** (2000/C 364/01).

Los bajos índices de participación en las elecciones al Parlamento Europeo fueron una señal de alarma de la creciente brecha existente entre la Unión Europea y las personas a las que sirve, por lo que se abre el debate sobre el futuro de Europa con la Comunicación **Gobernanza Europea: Un Libro Blanco** (2001) en el que se establece el “concepto de «gobernanza» que designa las normas, procesos y comportamientos

*que influyen en el ejercicio de los poderes a nivel europeo, especialmente desde el punto de vista de la apertura, la participación, la responsabilidad, la eficacia y la coherencia”.*

Cinco son los principios que constituyen la base de una buena gobernanza y de los cambios propuestos en el citado Libro Blanco: apertura, participación, responsabilidad, eficacia y coherencia: *«La calidad, la pertinencia y la eficacia de las políticas de la Unión implican una amplia **participación de los ciudadanos** en todas y cada una de las distintas fases del proceso, desde la concepción hasta la aplicación de las políticas. Una participación reforzada debería generar una mayor confianza en los resultados finales y en las instituciones de las que emanan las políticas. La participación depende esencialmente de la adopción de un enfoque integrador de este tipo por parte de las administraciones centrales en la concepción y aplicación de las políticas de la Unión” Europea».*

Este Libro Blanco concluye con: *«La sociedad civil desempeña un importante papel al permitir a los ciudadanos expresar sus preocupaciones y prestar servicios que respondan a las necesidades de la población..... Las organizaciones no gubernamentales desempeñan un importante papel en la política de ayuda al desarrollo a escala mundial. Sirven a menudo de sistema de alerta rápida para orientar el debate político».*

En esta línea se promulga la **Ley 11/2008, de 3 de julio de 2008, de la Generalitat, de “participación ciudadana” de la Comunidad Valenciana**, en cuyo Preámbulo se concibe a ésta «como un factor esencial en la defensa de valores democráticos como el respeto, la tolerancia, la solidaridad, la igualdad y la integración, y de los derechos humanos de las ciudadanas y los ciudadanos».....« Partiendo de estos contenidos se pretende lograr una ciudadanía activa, responsable y participativa, esto es, una sociedad civil organizada a través de Entidades Ciudadanas que formule propuestas y que colabore en su aplicación con las instituciones públicas de la Comunitat Valenciana».

La Ley es bastante precisa, entendiendo por “participación ciudadana” la intervención de la ciudadanía en los asuntos públicos, individual o colectivamente, como “ciudadanía” el conjunto de las personas físicas que tengan la condición política de valenciana o valenciano, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 del Estatut d’Autonomia y como “Entidades Ciudadanas” aquellas personas jurídicas sin ánimo de lucro que reúnan los requisitos exigidos en el artículo 14 de la presente Ley, y a través de las cuales la ciudadanía ejerce colectivamente su derecho de participación ciudadana. Establece, asimismo, los “instrumentos de participación ciudadana” que son los mecanismos establecidos para la intervención de los ciudadanos y ciudadanas en las políticas públicas de la Administración Autonómica Valenciana, y para la interrelación de la ciudadanía y las entidades ciudadanas.

### **3 LA “PARTICIPACION CIUDADANA” EN LA ELABORACION DEL PMUS DE BENIDORM.**

Según lo visto en el apartado anterior, podemos entender que el derecho positivo de la Comunidad Valenciana dispone de un instrumento legal con el pretende potenciar la “participación ciudadana”.

Sin embargo, el hecho que exista un instrumento legal que facilite la participación de los ciudadanos en las políticas públicas, no implica que la ciudadanía este siempre en disposición de seguirlo.

Los autores del PMUS de Benidorm han tenido clara la importancia que la “participación ciudadana” tiene en el desarrollo y éxito de un proyecto de este tipo, cuando exponen que:

*«El estudio de la movilidad urbana y la elaboración de un Plan de Movilidad Sostenible ha de ser el resultado de una reflexión transversal y pluridisciplinar entre urbanismo, transporte, y medio ambiente con el objetivo de estimular la política de movilidad sostenible que encuentra el equilibrio entre las necesidades individuales, colectivas y el funcionamiento sistemático del municipio.»*

*La participación ha de ir encaminada a una finalidad, es decir, la posibilidad de intervenir activamente en la gestión de la realidad más inmediata: formar parte. Representa un intento de transformar al actual ciudadano pasivo en activo.»*

### **4 LA PARTICIPACION DE LAS ASOCIACIONES EN EL PMUS DE BENIDORM.**

En el documento del PMUS se hace un especial énfasis en el tema de la participación de la “sociedad civil” en el **Anejo 4. Participación Ciudadana**: *«Durante el proceso de redacción del PMUS se ha tenido en cuenta a la ciudadanía de forma individual, a las asociaciones y organizaciones gremiales relacionadas en mayor o menor medida con aspectos de movilidad y a las entidades e instituciones municipales, interviniendo en el proceso participativo. Naturalmente, el tipo de participación de cada uno de estos sujetos se ha de acomodado a sus características.»*

En el mismo documento se recuerda la importancia del tratamiento de la movilidad, dadas las características del municipio: *«En una ciudad cuya única industria es el turismo, siendo la principal atracción la propia ciudad y sus playas integradas dentro del tejido urbano, la movilidad cobra una importancia mayor, debido a que cualquier actuación a realizar en la ciudad, debe tener en cuenta el principal motor económico de la misma, surgiendo la necesidad de la implicación y participación de las asociaciones comerciales de la zona.»*

En esta línea de trabajo, el equipo redactor del PMUS, ha sabido integrar, desde distintos aspectos, a las Asociaciones y, en definitiva a la “sociedad civil”. A continuación se detallan los niveles de intervención de las distintas Asociaciones.

#### **4.1 Asociaciones que intervienen en el proceso de elaboración del PMUS.**

En el proceso de elaboración del PMUS existe un nivel significativo de participación de forma tal que:

1. Participan 12 Asociaciones de Nivel 1 con las que se han mantenido reuniones independientes ya que se trata de entidades con capacidad de intervenir efectivamente en el proceso.
2. Se han mantenido reuniones colectivas con más de 30 Asociaciones de Nivel 2, en las que se incluyen pakings privados, centros de salud, etc; estas asociaciones con capacidad de conocer el proceso, pero sin capacidad de modificarlo.
3. Se han mantenido reuniones informativas con más de 50 Asociaciones catalogadas como de Nivel 3.

#### **4.2 Asociaciones que se incorporan a la “Consejo de la Movilidad” del Ayuntamiento de Benidorm.**

La creación del “Consejo de la Movilidad” se aprobó por unanimidad en el Pleno ordinario celebrado el 31 de octubre de 2016 en Benidorm y su constitución tuvo lugar el 10 de noviembre de ese año

En la constitución del “Consejo de la Movilidad” se hace una invitación general a las asociaciones y empresas especialmente relacionadas o afectadas por la materia de la movilidad, obteniendo una respuesta de 11 Asociaciones significativas y 2 empresas relacionadas (transporte urbano-interurbano y servicio de Ora y Grua).

#### **4.3 El “Consejo de la Movilidad” de Benidorm.**

El “Consejo de la Movilidad” de Benidorm está integrado por una treintena de personas que con distintos niveles de representatividad y solvencia tratan de facilitar el desarrollo del PMUS vigente en el municipio.

La Consejo es un órgano consultivo en el que participan:

1. Los técnicos municipales del Area de Movilidad y Transporte, y un Técnico del Area de Energía desde la última reunión.
2. Los técnicos del equipo redactor del Plan.

3. Representantes de los 6 Grupos Políticos que componen la Corporación Municipal.
4. Dos Técnicos Externos, profesores de la Universidad de Alicante.
5. Los representantes de once Asociaciones.
6. Representantes de dos empresas concesionarias relacionadas con la materia: Transporte metropolitano de Benidorm y gestión de ORA y Grúa.

La situación personal de los miembros del Consejo hacen que tengan, o puedan tener, características diferentes, tal y como se detalla en la tabla siguiente.

**Tabla 1. Características de los miembros del Consejo de la Movilidad.**

	<b>MIEMBROS</b>	<b>Características</b>
<b>1</b>	<b>Ayuntamiento de Benidorm</b>	<b>Dependientes Independientes</b>
<b>2</b>	<b>Técnicos redactores del PMUS</b>	<b>Independientes</b>
<b>2</b>	<b>Representantes de los Grupos Políticos</b>	<b>“ideología”</b>
<b>2</b>	<b>Técnicos Externos</b>	<b>Independientes</b>
<b>2</b>	<b>Asociaciones</b>	<b>Intereses</b>
<b>2</b>	<b>Empresas gestoras de servicios públicos</b>	<b>Intereses</b>

**Fuente: Elaboración propia**

Los técnicos municipales tienen una situación de dependencia, en cuanto a que son ejecutores de las instrucciones del equipo de gobierno, aunque desde su faceta técnica indudablemente tienen una independencia de opinión.

Los representantes de los Grupos Políticos indudablemente tienen posicionamientos ideológicos, que hacen que la forma de ver la movilidad sea diferente. La distribución de ediles – PP (8), PSPV-PSOE (7), Ciudadanos por Benidorm (3), Ciudadanos (3), Liberales de Benidorm (2) y Compromís-Los Verdes de Benidorm (2)– hace que exista un gobierno municipal (PP) en minoría.

Las Asociaciones y las Empresas tienen intereses legítimos que tratan de defender,

Podríamos concluir que, tanto los Técnicos redactores del PMUS como los Técnicos Externos, gozan de mayor independencia.

Con los antecedentes señalados, en el “Consejo de la Movilidad” se han hecho esfuerzos para buscar soluciones consensuadas, sobre las que nos detenemos más adelante.

La representación e interacción de los Grupos Políticos facilita indudablemente que las cuestiones de movilidad puedan resolverse de manera consensuada, antes de la elevación de los acuerdos en el Pleno del Ayuntamiento.



## **5 EL “CONSEJO DE LA MOVILIDAD” DE BENIDORM.**

En la redacción del PMUS se contó con la participación de numerosos colectivos, parte de los cuales pasan a demostrar su interés por la participación en el “Consejo de la Movilidad” y se integran en el mismo.

Normalmente los Consejos de Movilidad de los PMUS están integrados por tres categorías de actores principales:

1. Los gobiernos municipales y los técnicos.
2. Los empresarios y operadores
3. La ciudadanía en general, a través de asociaciones locales y vecinales.

En el caso de Benidorm se han incorporado, además, otros actores:

1. Los partidos políticos.
2. Los Técnicos redactores del PMUS.
3. Los Técnicos Asesores externos.

En consecuencia la “Consejo de la Movilidad” está compuesta por:

1. El Alcalde y/o el Concejal de Movilidad, que actúa como Presidente.
2. Los Técnicos Municipales, uno de los cuales actúa como Secretario.
3. Los Técnicos redactores del PMUS.
4. Los representantes de los partidos políticos.
5. Los Técnicos Asesores externos
6. Las Asociaciones
7. Las empresas relacionadas con la movilidad municipal.

En la tabla siguiente se detallan los componentes del “Consejo de la Movilidad” y la asistencia de los mismos a las reuniones que periódicamente se realizan.

Se observa que en el plazo de 15 meses se han efectuado 10 reuniones, cuya duración ordinaria suele ser de 4 horas cada una.

Previamente a las reuniones, se remite a los miembros del “Consejo de la Movilidad”, la documentación, cuyo contenido es expuesto por algún Técnico municipal o algún Técnico del equipo redactor del PMUS.

Asimismo, se comprueba el nivel de asistencia a las reuniones, lo que demuestra el interés mostrado por los participantes y la implicación de los mismos en el proyecto.

**Tabla 2. Asistencia a las reuniones del Consejo de la Movilidad de Benidorm.**

	10/11/2016	19/12/2016	27/01/2017	07/04/2017	13/06/2017	17/08/2017	31/08/2017	13/10/2017	27/12/2017	12/02/2018
<b>COMPONENTES Y ASISTENCIA</b>										
<b>Ayuntamiento de Benidorm</b>										
Jefatura de Ingeniería	2	2	2	1	1	1	1	2	1	1
Policía Local	1	1		1	1	1	1	1	1	1
TAG Seguridad Ciudadana y Movilidad	1	1		1	1	1			1	1
Jefe negociado Vía Pública y Movilidad	1	1	1		1		1	1	1	1
Responsable de Transporte Urbano	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Responsable de la Bicicleta	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Responsable PMUS	1	1	1	1	1	1	1		1	1
Ingeniero Técnico Mpal. (Energía)									1	1
Técnicos redactores del PMUS	2		2	2	1	2	1	1	1	1
<b>Representantes de los Grupos Políticos</b>										
PP	1	1	2	1	1	2	2	1	1	1
PSOE	1	1	1	1	1	2	1	1	2	2
Ciudadanos por Benidorm (CBM)	1		1	1	1	1	1	1	1	1
Ciudadanos (C's)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Liberales de Benidorm (Liberales)	1	1		1	1				1	1
Compromís-Los Verdes (CLV)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Técnicos Externos	2	1	2	2	1	1	1	1	1	1
<b>Asociaciones</b>										
ASMIBE	1	1	1	1	1		1	1	1	1
CONSEJO VECINAL	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
AVIBE		1	1	1			1	1	1	1
ABRECA-COBRECA	1	1		1			1	1	1	1
AICO	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
HOSBEC	1	1	1	1	1	1	1		1	1
FED. PROV. DE TRANSPORTES								1	1	1
ONCE						1			1	1
TAXISTAS	1				1	1	1	1	1	1
MESA BENIDORM PRO-BICICLETA						1			1	1
UNION CICLISTA BENIDORM	1	1	1		1		1	1	1	1
<b>Empresas gestoras de servicios públicos</b>										
ORA_GRUA	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
TRANSPORTE URBANO-INTERURB	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
<b>TOTAL</b>	<b>28</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>25</b>	<b>24</b>	<b>31</b>	<b>31</b>

**Fuente: Elaboración propia.**

## **6 ACTUACIONES CONSENSUADAS EN EL “CONSEJO DE LA MOVILIDAD”.**

La “participación ciudadana” se mantiene y realimenta cuando los temas tratados se resuelven por la vía del diálogo y el consenso.

Todas las materias referidas a la movilidad de la ciudad se han informado en el “Consejo de la Movilidad”, según se detalla en la tabla siguiente.

**Tabla 3. Principales materias tratadas en el “Consejo de la Movilidad” (2016-2018)**

<b>Fecha</b>	<b>Descripción</b>
<b>10/11/2016</b>	Entrega del PMUS
	Participación en el PES (Plan de Estacionamiento Sostenible)
	Participación en EDUSI
<b>19/12/2016</b>	Informe sobre el transporte público urbano
<b>27/01/2017</b>	Participación en el PES (Plan de Estacionamiento Sostenible)
	Continuación informe sobre el transporte público urbano
	Informe de implantación carril bici
<b>07/04/2017</b>	Participación en convenio transporte público
	Participación en el PES (Plan de Estacionamiento Sostenible)
	Itinerarios ciclistas
	Ordenación del tráfico
<b>13/06/2017</b>	Presentación Mesa Benidorm Pro Bicicleta (MBxB)
	Participación en convenio transporte público
	Participación en el PES (Plan de Estacionamiento Sostenible)
	Zona Verde
<b>17/08/2017</b>	Participación en mejora del servicio de la Ora, Zona Verde
	Participación en regulación de zonas de carga y descarga
	Participación en regulación de zonas de motos
	Participación en modificación de la tarifa de la zona azul
	Participación en ampliación de horarios de la zona azul
	Participación en aparcamientos disuasorios
	Participación en propuestas Semana Europea Movilidad 2017
Participación en el PES (Plan de Estacionamiento Sostenible)	
<b>31/08/2017</b>	Información y participación en la peatonalización de la C/ Tomas Ortuño Fase II
	Información y participación nuevas ordenaciones del tráfico
	Información y participación sobre instalación de elementos móviles de seguridad
<b>13/10/2017</b>	Participación en EDUSI
	Participación en PTUS (Plan de Transporte Urbano Sostenible)
	Información y participación sobre Carril Bus-Bici-Taxi
	Información y participación sobre reordenación tráfico en zona Playa de Levante
<b>11/12/2017</b>	Declaración institucional a favor de las personas con discapacidad
	Información y participación sobre propuestas de reordenación de tráfico
	Convocatoria de ayudas a la movilidad sostenible (Fondos FEDER)
	Incorporación de propuestas al PTUS
<b>12/02/2018</b>	Presentación PTUS (Plan de Transporte Urbano Sostenible)

**Fuente: Elaboración propia.**

En las diez reuniones celebradas por el “Consejo de la Movilidad” se han tratado todos los temas relacionados con la movilidad en el Municipio de Benidorm, facilitando previamente informes completos a los miembros del mismo.

El hecho de facilitar la información previa ha servido para:

- a) Dar transparencia a los proyectos de actuación desarrollados.
- b) Simplificar el debate de la materia en cuestión.

## **7 CONCLUSIONES.**

Como conclusiones de nuestra experiencia en desarrollo del PMUS de Benidorm podemos señalar que:

1. La información previa y la transparencia de las actuaciones han permitido que los temas tratados y aprobados por el Consejo, hasta ahora, cuando han precisado de una autorización plenaria, han simplificado el debate político y han sido aprobados.
2. En todas las propuestas metodológicas de los PMUS aparece como recomendación ineludible la “participación ciudadana” como uno de los ejes fundamentales para el buen fin del proyecto y, de hecho, la experiencia nos demuestra que la ausencia o la mala interpretación de lo que es la “participación ciudadana” conducen al fracaso de este tipo de proyectos.
3. Los PMUS se orientan a desarrollar políticas de movilidad a largo plazo, por lo que frecuentemente su desarrollo tropieza con los objetivos a corto plazo de los políticos gobernantes, que se enmarcan en cuatro años. En consecuencia si no existe una generosidad de los actores políticos, que mantenga el debate sobre movilidad con respeto a la “participación ciudadana” y abierto a las distintas “ideologías”. Por esta razón se ha tratado de mantener a los partidos políticos dentro del debate del Consejo de la Movilidad.
4. Los PMUS deben ser proyectos abiertos, ya que el desarrollo de las nuevas tecnologías, y sobre todo la evolución del fenómeno de las Smart Cities, hacen que se deban mantener unos criterios aglutinadores para incorporar nuevos objetivos: en el caso de Benidorm, se han incorporado al Consejo de la Movilidad, a partir de la penúltima reunión, las competencias relacionadas con la gestión eficiente de la energía, pasando a dominarse “Consejo de la Movilidad” y Energía Sostenible.

Como evidencia palpable de la evolución favorable del PMUS de Benidorm podemos destacar los premios recibidos relacionados con la movilidad urbana, debido a actuaciones debatidas en el propio Consejo:

1. El segundo premio de la 'Semana Española de la Movilidad Sostenible 2017' en la categoría de grandes ciudades.
2. Dos segundos premios de la 'Semana Europea de la Movilidad de la Comunidad Valenciana 2017' en las categorías de grandes ciudades y organizaciones, correspondiendo este último a una asociación que forma parte del Consejo

## 8 LEGISLACION

Declaración Universal de los Derechos Humanos. Adoptada y proclamada por la Asamblea General en su resolución 217 A (III), de 10 de diciembre de 1948

<http://www.un.org/es/universal-declaration-human-rights/>

Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (1966)

<http://www.ohchr.org/SP/ProfessionalInterest/Pages/CCPR.aspx>

El papel y la contribución de la sociedad civil organizada en la construcción europea (1999)

Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (2000/C 364/01)

[http://www.europarl.europa.eu/charter/pdf/text\\_es.pdf](http://www.europarl.europa.eu/charter/pdf/text_es.pdf)

Gobernanza Europea – Un Libro Blanco COM (2001) 428 final (2001/C 287/01)

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52001DC0428&from=ES>

Explicaciones sobre la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (2007/C 303/02).

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2007:303:0017:0035:ES:PDF>

Ley 11/2008, de 3 de julio de 2008, de la Generalitat, de “participación ciudadana” de la Comunidad Valenciana.

Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (2010/C 83/02)

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-Z-2010-70003# analisis>

Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (2016/C 202/02)

<https://www.boe.es/doue/2016/202/Z00389-00405.pdf>