

Estimado lector,

El seguimiento regular del plan, su revisión y la correspondiente documentación, constituyen uno de los siete principios básicos de los PMUS establecidos por la Comisión Europea en su [Paquete de Movilidad Urbana](#). En este boletín analizaremos las fases del proceso de planificación de la movilidad urbana sostenible (PMUS) en los que interviene el seguimiento y la evaluación. Mostraremos ejemplos de las ciudades ENDURANCE y presentaremos herramientas y documentación útiles, especialmente del recientemente finalizado [proyecto NISTO](#).

Los últimos meses de ENDURANCE



Sesión de intercambio de experiencias ENDURANCE en Barcelona

Tan solo quedan tres meses para que termine el proyecto ENDURANCE. Actualmente cuenta con **296 ciudades activas online!** Esto demuestra que el apoyo de enfoque múltiple proporcionado a las ciudades – a través de reuniones de la red, jornadas de formación, seminarios, [intercambios de políticas](#) y otros servicios expertos a la demanda- ha tenido éxito. En gran medida gracias al trabajo de nuestros 25 Puntos Focales Nacionales (NFP), que han adaptado su apoyo a las necesidades locales y nacionales de cada caso. Es posible descargar la información correspondiente a cada ciudad ENDURANCE en formato pdf.

Nuestro NFP portugués es el oficioso campeón de la concienciación en torno a los PMUS: 28 ciudades han iniciado o mejorado su PMUS. Desde 2015 se ha establecido una nueva dinámica para el desarrollo de los PMT/PMUS, como resultado del requerimiento incluido en el Acuerdo de Asociación 2014-2020 establecido entre Portugal y la CE. En él se condiciona la financiación de acciones y medidas de movilidad al desarrollo previo de un PMT/PMUS. Para más información puedes consultar un breve informe [aquí](#).

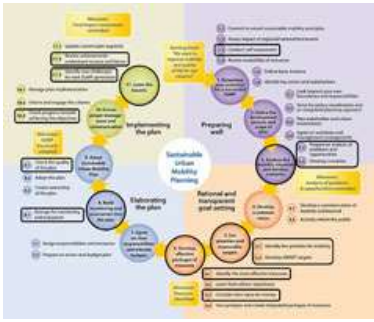
En la agenda de ENDURANCE encontramos:

- El pasado mes de enero, ENDURANCE co-organizó una [sesión de intercambio de experiencias internacionales](#) con representantes de cinco áreas metropolitanas, concretamente Barcelona, Helsinki, Frankfurt Rhine main, Greater Manchester y Copenhague.
- El 4 de marzo, la Administración de Carreteras de Noruega organizó una sesión de formación en Oslo, centrada en la propuesta de estrategia urbana para el próximo Libro Blanco sobre planes nacionales de transporte a largo plazo (2018-2029)
- El 23 de marzo de 2016, la red belga BEPOMM organizó una visita técnica a Verviers y Liège, dos ejemplos de ciudades destacados en esta [publicación sobre PMUS](#) (enlace en francés) por la Región Valona.
- Los resultados finales del proyecto se presentarán en nuestro próximo boletín y en la Conferencia sobre PMUS que se celebrará en Bremen los días 12-13 de abril. [Regístrate ya para la conferencia aquí](#)

¿Qué dice la guía de PMUS sobre seguimiento y evaluación?

El seguimiento y evaluación se produce en varias etapas del ciclo de planificación del PMUS, tal y como describe la [Guía Europea de PMUS](#) ([disponible en 9 idiomas](#)):

- Autoevaluación de las practicas actuales de planificación (Etapa 1.3)
- Analizar la situación actual de la movilidad (3.1.)
- Desarrollar escenarios y evaluar sus efectos (3.2)
- Definir los objetivos de las medidas (5)
- Valorar la efectividad y la eficiencia en el coste de las medidas (6.1, 6.3)
- Planificar el seguimiento del proceso y la implementación (8, 9.1)



Componentes de S&E en el ciclo del PMUS, click para agrandar

- Seguimiento y gestión de la calidad (10.3)
- Evaluar y aprender (11.2, 11.3)

Seguimiento, valoración y evaluación: un amplio espectro de actividades diferentes

Con frecuencia se refieren los términos seguimiento y evaluación de manera conjunta, sin que se comprenda perfectamente la diferencia entre ellos. Daremos aquí nuestra interpretación, así como la de otros términos relacionados con la evaluación y algunos ejemplos de proyectos y herramientas que los ilustren.



Mapa de intensidad de desplazamientos ciclistas durante el European Cycling Challenge 2015. Foro cortesía de ECC.

Seguimiento

= *Medición periódica de indicadores para conocer el grado de progreso hacia los objetivos*

Se fundamenta en una recopilación de datos sistemática y más o menos continua. La interpretación temporal de los datos – la evaluación – revelará si se va por el camino correcto o si se han producido efectos indeseables. El recientemente iniciado proyecto **CREATE**, del programa Horizon 2020, pretende describir los ciclos de evolución política a lo largo de un periodo de al menos cuatro décadas en varias ciudades, con el objetivo de demostrar cómo se alcanzó el “pico del coche”. Una recopilación de datos tan sistemática es poco frecuente.

La mayoría de las ciudades ENDURANCE han proporcionado información sobre su reparto modal, algunos de ellos con series temporales amplias (e.g. **Vienna** y **Graz**). Esta información está disponible en **TEMS**, la **herramienta de reparto modal de EPOMM**.

Una forma interesante de recopilar información sobre aspectos más específicos de la movilidad es a través de aplicaciones para móvil que registran el comportamiento de los usuarios. Algunos ejemplos son **RouteCoach** en Lovaina, Bélgica; el proyecto **B-TRACK-B** y la aplicación de conteo de ciclistas en **Flandes** y **Holanda**. La aplicación **Cycling365** usada durante el **European Cycling Challenge** recopila información sobre movilidad ciclista para los técnicos locales responsables de la planificación del transporte. Pero la información en bruto obtenida no es siempre fácilmente interpretable. El proyecto NISTO ha desarrollado la siguiente “**Guía para convertir datos de sensores recogidos vía móvil (e.g. GPS) en indicadores que pueden ser usados para la evaluación**”.

Evaluación

= *Determinación sistemática de la significancia o méritos logrados por las medidas durante o tras su implantación.*

Mientras que la diferencia entre el seguimiento y la evaluación de datos es bastante obvia, la dificultad es mayor cuando lo que se aborda son procesos o aspectos más generales como resultados u efectos. Una buena aproximación a la diferencia entre seguimiento y evaluación se puede encontrar en **el blog Genuine Evaluation**.

La evaluación es parte de un proceso continuado de gestión consistente en planificar, implementar y evaluar; idealmente sustituyéndose uno a otro en un proceso continuo y simultáneo hasta la culminación exitosa de las medidas. La evaluación te dice cuánto y por qué te has desviado de tus objetivos y qué puedes aprender de ello.

Término relacionado:

- **evaluación ex-post**: una evaluación final tras haber pasado un cierto periodo de tiempo después de la finalización del proyecto, pensada para determinar la efectividad y sostenibilidad del mismo.

Valoración

= *Juicio relativo a las fortalezas o debilidades de un sistema, proceso o desempeño de una persona.*





Fuente: Active Access, www.eltis.org

El proceso de elaboración de un PMUS comienza habitualmente con una **autoevaluación** de las prácticas vigentes de planificación. ENDURANCE ha desarrollado un **questionario de autoevaluación** pensado para ayudar a las ciudades a identificar los principales ámbitos en los que necesitan apoyo. Estos cuestionarios son también completados por los NFP de ENDURANCE, con idea de ofrecer la **visión comparada** de un observador objetivo sobre el estado del PMUS

Términos relacionados:

- **Sistemas de gestión de la calidad:** diseñados para valorar procesos organizativos y ofrecer directrices sobre cómo mejorarlos. Habitualmente se combinan con auditorías. Algunos ejemplos incluirían **MaxQ** para la gestión de la movilidad, **EcoMobility SHIFT** para la operación del transporte público, **ISEMOA** para la toma de decisiones sobre accesibilidad del espacio público y los transportes, y el **Common Assessment Framework** para la gestión pública en general.
- **Auditoría:** valoración del cumplimiento con una serie de estándares o requerimientos legales, realizado por un experto externo y dando lugar a una certificación. Algunos ejemplos de auditorías son **QUEST** y **ADVANCE** para PMUS, y **BYPAD** para políticas ciclistas.
- **Benchmarking:** comparación de los resultados de la valoración de proyectos (ver por ejemplo **MaxEva database** de EPOMM) o entre municipios (por ejemplo, otra vez, **TEMS**). En la iniciativa holandesa **Sustainability Score** la movilidad de los municipios es puntuada en base a diez criterios de valoración.

Apreciación

= *juicio sobre el valor e importancia de una medida o proyecto – en un contexto de seguimiento y evaluación, este juicio se hace antes de la implantación, con idea de propiciar una decisión informada entre diferentes opciones. También se conoce como **evaluación ex-ante**.*



La ciudad de Maia, Portugal

(ver **e-update sobre paquetes inteligentes de medidas** o la **base de datos Konsult**).

Cuando los objetivos de un PMUS han sido definidos, la ciudad debe proceder a seleccionar un conjunto adecuado de medidas. Para ello, es necesario “apreciar” las medidas, lo que quiere decir que debe identificar qué medidas tienen el mayor potencial de lograr los objetivos previstos. Un ejemplo: el municipio ENDURANCE de **Maia**, en Portugal, ha contado con un Grupo de Trabajo de Técnicos Municipales y una Comisión de Seguimiento compuesta por entidades externas para llevar a cabo tareas de seguimiento y evaluación. Para la evaluación ex-ante, desarrollaron diversos escenarios de evolución de la movilidad mediante una técnica llamada **backcasting**. Comenzando por los objetivos en términos de reparto modal e impactos medioambientales que se querían lograr en el futuro, se ajustó un conjunto de medidas que permitirían su realización. Se utilizó un análisis multicriterio para seleccionar entre los diferentes escenarios

Bremen, Alemania, ganadora del **Premio Europeo de PMUS 2014 por el seguimiento de su PMUS**, hizo una evaluación ex-ante consistente en tres rondas: un análisis de las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades (**DAFO**), un **análisis de escenarios** de cinco ‘alternativas extremas’, y un **análisis coste-beneficio** en colaboración con un agente externo. El mejor escenario resultó ser la promoción de la movilidad activa. (Fuente: **Eltis**, también puedes consultar los casos de los otros finalistas **Gantet** y **Dresden**, y el ganador del premio especial del jurado **Tesalónica**)

Términos relacionados:

- Análisis coste-beneficio (BCA), análisis de coste-beneficio social (SBCA): varios métodos de valoración se han **revisado en el marco del proyecto NISTO**.
- **análisis multi-criterio** (MCA): ponderación de diversos criterios, tales como el coste o el beneficio económico, pero también otros como la calidad de vida, beneficios para la salud, aceptación, dificultad de implementación, etc. MCA es el método que más habitualmente se usa, de acuerdo con el **sondeo entre agentes implicados** desarrollado por el proyecto NISTO. La herramienta **MaxExplorer** disponible en la web de EPOMM y la herramienta **NISTO Evaluation Toolkit** permiten realizar análisis multi-criterio.

Una tarea compleja para ciudades y municipios

Los NFP de ENDURANCE han detectado numerosos retos para las autoridades locales relacionados con el seguimiento, valoración y evaluación de PMUS.

Cătălin Frangulea, la coordinadora del PMUS de la ciudad ENDURANCE de **Braşov** en **Rumanía** se refiere, por ejemplo, a la **falta de experiencia en materia de planificación de la movilidad y su evaluación** dentro de los gobiernos locales. Los técnicos locales necesitan tener claro exactamente qué les deben pedir y qué esperar de los consultores y, más importante aún, deben ser capaces de hacer un buen uso de los productos que reciben de estos consultores – los resultados del seguimiento y la evaluación. La información puede obtenerse con poco esfuerzo, pero lo que hace falta es la capacidad para procesarla.



La ciudad de Brasov, Rumania

Nuestro **NFP de Austria**, la Agencia Austriaca de la Energía, ha observado cómo **con frecuencia los planes de movilidad y transporte no incluyen medidas de seguimiento y evaluación**. E incluso si lo hacen, normalmente no siguen un enfoque sistemático, sino que se basa en requerimientos individuales. Así pues, el seguimiento y la evaluación fueron los aspectos centrales en los seminarios y otras ayudas que ENDURANCE ha proporcionado en Austria. La ciudad de Viena es un buen ejemplo de un esquema de seguimiento permanente, acompañado de estudios de evaluación que dan apoyo al Plan de Desarrollo Urbano de la ciudad (STEP2025). [Leer más >](#)

Nuestro NFP en Estonia señala el **coste de encuestas y sondeos como una posible barrera**. ENDURANCE ayudó al desarrollo de una metodología de encuestas de movilidad para la región de Tallinn y Tartu, en cooperación con un grupo de expertos de los Ministerios de Economía y Comunicación de Estonia. Pero el primer intento de licitación resultó fallido debido a que los costes fueron superiores a los esperados. Posteriormente, en noviembre-diciembre de 2015, se llevó a cabo una encuesta de movilidad menos ambiciosa, incluyendo el seguimiento de la movilidad de 4000 residentes de Tallinn, que será hecha pública como datos abiertos. La ciudad de Tallin y el gobierno nacional establecieron una fructífera cooperación para la búsqueda de financiación para la encuesta, por ejemplo vía [Interreg](#).



Tallinn, Estonia

Una investigación noruega sobre la evaluación de proyectos de infraestructura de transporte revela que se dedican sustanciales recursos para mejorar los métodos de apreciación (técnicas de estimación de costes, modelos de transporte, validación por parte de los usuarios, etc.) y que la mayoría de los países cuentan con directrices para el desarrollo de análisis coste-beneficio. Irónicamente, estos recursos dedicados a la evaluación ex-ante no suelen corresponderse con los recursos dedicados a la evaluación ex-post ([Ex post evaluation of transport projects – experiences from Norway](#))

Una parte importante de la apreciación tiene que ver con la diferente (conflictiva) opinión de los agentes implicados. La participación de agentes implicados y ciudadanía en general constituye un elemento central de la estrategia del antes referido ganador del premio europeo de PMUS, Bremen. Es también una parte central de la **caja de herramientas NISTO** que permite a los usuarios identificar sinergias y conflictos entre los diferentes grupos de agentes. "Involucrar a los agentes implicados en el proceso de evaluación y usar datos de seguimiento para informar a la población son elementos de vital importancia, pero son vistos como algo difícil de conseguir o que propicia la presión de determinados grupos de interés", señala el consorcio CH4LLENGE en su informe [Why is monitoring and evaluation a challenge in sustainable urban mobility planning?](#)

Conclusiones y recomendaciones



Fuente: www.eltis.org

El seguimiento y la evaluación son importantes: para la contabilidad (¿ha costado la medida lo que valía?), para una mejor toma de decisiones, para optimizar sobre la marcha, comparar resultados, demostrar el éxito – y a veces – explicar los motivos para el fracaso. El seguimiento y la evaluación deben ser una parte integrada en la gestión de proyectos.

Dado que el seguimiento y la evaluación son obviados con frecuencia, presentamos aquí algunas herramientas e información que recomendamos sea tomada en cuenta:

- La **parte de seguimiento y evaluación** de la guía de PMUS proporciona el contexto adecuado para realizar estas tareas en el marco de los PMUS.
- CIVITAS cuenta con una completa guía de 179 páginas: [‘Evaluation matters’](#)
- **MaxSumo** es una guía práctica para la evaluación, incluyendo el proceso de implantación
- **MaxEva** constituye una base de datos y una herramienta de evaluación específica para proyectos de movilidad, basada en MaxSumo, ambas desarrolladas por EPOMM
- Esta **breve guía** de NISTO proporciona ejemplos útiles para seleccionar objetivos e identificar indicadores.
- Para seleccionar y apreciar medidas se pueden aplicar diversos criterios, existiendo varias herramientas para ello
 - La **base de datos KonSult** presenta instrumentos y facilita su selección. Su descripción y análisis multi-criterio asociado (MCA) han sido totalmente actualizados por el proyecto CH4LLENGE. Para cada uno incluye descripciones en profundidad, ejemplos, referencias.
 - EPOMM cuenta con **MaxExplorer**, una herramienta basada en un rápido escáner de una multiplicidad de medidas, para las que se puede llevar a cabo un análisis multi-criterio.
 - Finalmente NISTO ofrece un transparente pero **elaborado y profundo MCA** basado en 16 criterios de sostenibilidad agrupados bajo las categorías economía, medioambiente y sociedad, que pueden ser ajustados individualmente.
- El Proyecto CH4LLENGE ha desarrollado un método de autoevaluación para todo el proceso del PMUS. Puedes acceder a la [herramienta aquí](#) (necesario registro) y una [breve introducción aquí](#).

- CH4ALLENGE también ha producido un documento con sus resultados fundamentales, disponible en 9 idiomas, entre ellos los relativos al ámbito del seguimiento y la evaluación. Estos resultados incluyen un breve folleto de datos clave, así como un completo manual. Puedes encontrarlo todo [aquí](#).
- Algunos recursos sobre análisis coste-beneficio:
 - Documento del proyecto EVIDENCE [Cost benefit analysis current practice in the EU](#)
 - International Transport Forum: Comprendiendo el valor de las infraestructuras de transporte - [Guidelines for an international comparative measurement of spending and assets](#) y como caso de ejemplo: [Appraising Transformational Projects - The Case of the Grand Paris Express](#) y finalmente las recomendaciones: [Improving the Practice of Cost Benefit Analysis in Transport](#)

Próximas citas

- **3rd European Conference on SUMP**
12-13 abril 2016 – Bremen, Alemania
www.eltis.org
- **SWITCH Final Conference**
14 abril 2016 – Bremen, Alemania
www.polisnetwork.eu
- **20th European Conference on Mobility Management**
1-3 junio – Atenas, Grecia
www.ecomm2016.com

Para más citas, consulta el [Calendario EPOMM](#).