

**ANÁLISIS DE LAS ACTUACIONES A FAVOR DE LA
MOVILIDAD SOSTENIBLE EN LAS UNIVERSIDADES
ESPAÑOLAS.**

Panorama actual y perspectivas de futuro.

**(Resumen del Proyecto de Fin de Carrera de la Licenciatura de Ciencias
Ambientales, febrero 2009)**

Marta Suárez Casado

Tutor académico: Javier Benayas del Álamo

Tutor técnico: Antonio Lucio Gil

En las últimas décadas, las áreas urbanas españolas han sufrido grandes cambios en su composición y estructura. Uno de estos cambios ha sido el gran crecimiento que han experimentado la movilidad y la necesidad de desplazarse, convirtiéndose en un elemento inherente al modelo de ciudad existente.

El transporte es y ha sido considerado uno de los motores de crecimiento de la economía, y puesto que el crecimiento económico se percibe como algo beneficioso por y para la sociedad, el incremento del transporte como bien productivo se convierte en un elemento más del sistema económico. Por esta razón, las políticas llevadas a cabo en los últimos años han favorecido el aumento de los desplazamientos, sobre todo de aquellos que se realizan en automóvil. Un reflejo de ello es la estructura espacial que han ido adquiriendo las áreas urbanas, donde un gran espacio de la ciudad está dedicado a este modo de transporte. Por otro lado, el crecimiento de la misma, aumentando las distancias entre los diferentes servicios, unido a la especialización de usos de las áreas urbanas, así como de lugares diseñados para acceder principalmente en coche, hacen que la necesidad de la utilización del mismo por parte de los ciudadanos sea cada vez mayor.

Los múltiples modos de transporte y las infraestructuras existentes nos ofrecen grandes posibilidades de desplazamiento que antes no teníamos, pero la movilidad genera grandes efectos negativos sobre el medio ambiente y la sociedad que todos estamos pagando. La contaminación atmosférica, el ruido, la ocupación y fragmentación del espacio, los accidentes de tráfico o incluso los grandes costes económicos producidos, entre otros factores, por la congestión del tráfico son algunos de estos efectos. Todos estos problemas se han ido acrecentando a medida que se ha incrementado la movilidad, siendo el coche el que mayor repercusión está teniendo debido a su uso masivo y a su gran ineficiencia.

Ante este modelo de movilidad totalmente insostenible se hace cada vez más necesario un cambio en la tendencia actual, en el que se disuada la utilización del coche y se favorezca el uso de otros medios de transporte más respetuosos con el medio ambiente y las personas. Para ello, no sólo deben implicarse las autoridades y administraciones públicas sino que toda la sociedad (empresas, asociaciones, ciudadanos...) tiene un papel clave en este asunto.

Uno de los actores que deben estar implicados son las universidades. Por un lado, como institución docente e investigadora deben dar soluciones a los problemas existentes y

ser un ejemplo a seguir tanto para la propia comunidad universitaria como para el resto de la sociedad. Por otro lado, las universidades por su tamaño y su número de usuarios, actúan como pequeñas ciudades a las que acuden diariamente miles de personas. Muchos de estos desplazamientos se realizan en medios de transporte motorizados, de los cuales una gran parte son automóviles. Por esta razón, deben realizarse actuaciones a favor de una movilidad más sostenible, favoreciendo el uso del transporte público y de medios no motorizados como la bicicleta, o promoviendo un uso racional del vehículo privado cuando esto no sea posible, así como minimizando la necesidad de desplazarse.

Los dos objetivos de este proyecto son conocer la situación actual de las políticas de movilidad sostenible en las universidades españolas y proponer actuaciones para fomentar la movilidad sostenible entre las universidades españolas. Para ello se analizan las actuaciones a favor de la movilidad sostenible en las universidades. Para llevar a cabo la recogida de información se ha enviado por correo electrónico a los responsables en materias ambientales de las universidades un cuestionario con preguntas acerca de sus políticas de sostenibilidad y sus actuaciones de fomento de la movilidad sostenible, además de una serie de cuarenta medidas que han tenido que evaluar según su interés y aplicabilidad en su propia universidad, con el fin de analizar cuáles sería posible implantar en un futuro próximo.

A partir de una revisión bibliográfica sobre la movilidad sostenible y el papel de las universidades en este ámbito, así como tomando de referencia el cuestionario utilizado por la Fundación Movilidad en su estudio *La movilidad sostenible en políticas de responsabilidad corporativa: panorama actual y perspectivas de futuro* se ha elaborado el cuestionario enviado a las universidades.

Los **principales resultados** obtenidos son los siguientes:

- Prácticamente en la totalidad de las universidades encuestadas existe una **política de sostenibilidad** desde no hace mucho tiempo. También hay un gran número de universidades que cuentan con un responsable directo de estas políticas y con un presupuesto específico para realizar actuaciones de mejora ambiental. Muchos de los responsables directos son cargos políticos, mientras que gran parte de las personas encuestadas son técnicos, por lo que se deduce que muchas de estas políticas cuentan con apoyo del equipo rectoral y un equipo técnico que las desarrolla. Por lo tanto, en

la mayoría de los casos existe un marco institucional favorable para realizar actuaciones de fomento de la movilidad sostenible.

- Todas las universidades (a excepción de una) conocen el **concepto de movilidad sostenible**, además de incluirlo como un ámbito de actuación dentro de las políticas de sostenibilidad, existiendo una mayoría que ha realizado ya alguna actuación relacionada con la movilidad de su comunidad universitaria.
- La mayoría de las universidades creen importante la realización de **estudios y planes de movilidad**, siendo más numerosas las que han realizado un estudio similar que las que han redactado un plan de transporte. Esto puede ser indicativo de que las universidades perciben que es necesario realizar una auditoría previa antes de desarrollar un plan de actuación. Por otro lado, aunque creen interesante contar con un **coordinador de movilidad**, muchas universidades opinan que esto es prácticamente inviable, lo que puede ser debido a que no cuentan con recursos humanos suficientes.
- Las **medidas informativas y educativas** son muy bien valoradas por las universidades, con una aplicabilidad bastante considerable, sobre todo en lo que respecta a la información sobre los accesos a la universidad en transporte público, existente en casi un 70% de las universidades. La mitad de las universidades encuestadas han realizado o realizan campañas de concienciación; sin embargo, muy pocas han identificado esta medida como exitosa en la universidad, probablemente porque los efectos de las campañas de sensibilización suelen ser a largo plazo y no tienen resultados directos que se puedan observar o medir.
- En general, todas las **actuaciones dirigidas a la comunidad universitaria**, excepto el fomento de la bicicleta, son consideradas de difícil introducción. Las dos medidas menos frecuentes en las universidades son ofrecer ayudas económicas para la utilización del transporte público e incentivar la enseñanza a distancia y el teletrabajo, existiendo solamente en un 20 y en un 10% respectivamente. Por otro lado, se han encontrado ciertas diferencias entre los tres colectivos: mientras que para el PAS es de más fácil aplicación la creación de horarios de trabajo intensivo y/o flexible, fomentar el uso de la bicicleta se considera más sencillo entre los estudiantes.
- En cuanto a las **medidas de fomento del transporte público y colectivo** para acudir a la universidad, son bien valoradas y se consideran necesarias aquellas que implican

acuerdos o negociaciones con las empresas del sector para mejorar los servicios u ofrecer títulos específicos para la utilización de los mismos, mientras que aquellas que implican una mayor inversión y esfuerzo por parte de la universidad, como la implantación de rutas específicas, son percibidas como menos interesantes y más difíciles de introducir. Es destacable que muchas de las medidas identificadas como exitosas y/o prioritarias están relacionadas con la mejora del transporte público.

- Se observa que hay un gran interés por introducir **medidas de regulación de los aparcamientos** (de hecho bastantes universidades creen que es algo necesario), pero muy pocas se atreven realmente a llevarlas a cabo, probablemente por un posible rechazo por parte de la comunidad universitaria.
- Las universidades muestran gran interés por crear y mejorar **infraestructuras que fomenten los desplazamientos a pie**, tanto para acceder a la universidad como para los movimientos internos; sin embargo, son más numerosas las universidades que cuentan con accesos directos desde las principales rutas a pie que las que han introducido medidas para potenciar los desplazamientos internos peatonales. Hay que señalar que la aplicación de este tipo de medidas no es posible en todos los casos, ya que existen campus universitarios a los que no se puede acceder a pie por no encontrarse dentro de ningún núcleo urbano y, por otro lado, hay universidades que no se organizan en campus sino que están constituidos por edificios aislados unos de otros.
- El **fomento del uso de la bicicleta** es el ámbito de actuación en el que más están trabajando las universidades, sobre todo en lo que respecta a la implantación de sistemas de alquiler o préstamo de bicicletas. También es muy llamativo que gran parte de las universidades opinen que los estudiantes van a ser los más receptivos a este tipo de medidas.
- En cuanto a **minimizar los desplazamientos** necesarios son más aceptadas aquellas medidas relacionadas con los diferentes servicios que puede ofrecer la universidad (cafeterías, comedores, colegios para los hijos de los trabajadores...) para evitar los desplazamientos a otros lugares que aquellas que tienen que ver con el teletrabajo y la educación a distancia.
- En general, la mayoría de las universidades creen que su **política de movilidad** está poco o nada desarrollada, percepción que coincide con los resultados de este estudio,

ya que aunque no haya una correlación directa entre el desarrollo de la política y el número o tipo de medidas implantadas, sí se observa que hay pocas universidades que estén llevando a cabo un verdadero plan de movilidad.

Finalmente, se propone la elaboración de una guía de buenas prácticas que sirva como base para la puesta en marcha o continuación de políticas de movilidad en las universidades. En octubre de 2009 habrá un seminario de la comisión sectorial para la *Calidad Ambiental, el Desarrollo Sostenible y la Prevención de Riesgos* de la Conferencia de Rectores de Universidades Españolas (CRUE) en la Universidad Autónoma de Madrid, por lo que se propone dedicar dicho seminario a la puesta en común de experiencias universitarias sobre movilidad sostenible y a realizar algún taller para comenzar a elaborar dicha guía, de manera que su redacción se haga de manera conjunta entre las universidades.