

# Nueva Política de Movilidad para Empleados

2012/13

 **Universidad**  
Erasmus University Rotterdam  
**País**  
Países Bajos

**Ubicación**   
Rotterdam

**Tamaño**   
20,000-30,000

**Estructura Organizativa de Movilidad**   
*Equipo de movilidad*

## Resumen

En 2013 la Universidad Erasmus de Rotterdam (EUR) introdujo una nueva política de movilidad para empleados con la intención de fomentar el uso de modos de transporte alternativos.

## Objetivos

El principal objetivo de la política es reducir el uso del coche que muestra la distribución modal para empleados y estudiantes. Además, la EUR quiere mejorar los datos de las emisiones de CO2 asociadas a su actividad.

## Actores locales

- Órganos rectores de la Universidad (junta, recursos humanos y gestión de instalaciones).
- Sindicato de Empleados.

## Antecedentes

En 2011 la EUR decidió estimular la sostenibilidad en todas sus actividades, incluido el transporte. El objetivo de la EUR era convertirse en una de las universidades más sostenibles de los Países Bajos.



## Descripción

A partir de 2012 se introdujo una nueva política de movilidad para los empleados con el objeto de reducir el uso del coche en los desplazamientos hacia y desde la universidad y para fomentar la utilización de modos de transporte alternativos. Se introdujeron diversas medidas, siendo las más importantes:

- La introducción de aparcamiento de pago para todos los empleados.
- Subvención completa para desplazarse en transporte público.
- Subvención parcial para comprar una bicicleta eléctrica y/o un scooter.

### Aparcamiento de pago

Antes de 2013 todos los empleados, y gran parte de los alumnos, podían aparcar de forma gratuita en el campus de la EUR. A partir de enero de 2013 los estudiantes dejaron de contar con el derecho a obtener una tarjeta de estacionamiento lo que, en consecuencia, en caso de aparcar su coche en el campus de la Universidad les obligaba a pagar la tarifa de aparcamiento regular que se aplica a los visitantes (1,70 € por hora, con un máximo de 10,00 € por día). Desde junio de 2013, los empleados también empezaron a pagar por estacionar su coche en el campus. La tarifa se fue incrementando gradualmente entre 2013 y 2015:

- En 2013 la tarifa era de 1,00 euros por día.
- En 2014 la tarifa era de 1,75 euros por día.
- Desde enero de 2015 los empleados deben pagar 2,50 euros por día.

### Transporte público

Desde 2012 los empleados pueden elegir entre recibir mensualmente las dietas correspondientes por desplazamiento de casa al trabajo (0,19 € por km - norma nacional) u obtener una tarjeta de transporte público anual.

### E-bicicletas y e-scooters

Los empleados pueden solicitar una subvención hasta un máximo de 500 euros para la compra de una bicicleta o un scooter eléctrico.

El proceso para elaborar e implementar la política se extendió más de un año. Durante este periodo la EUR creó un Comité Directivo para la movilidad ad-hoc compuesto por representantes de la Junta de la Universidad, recursos humanos y departamentos de gestión de las instalaciones y de expertos científicos. El Comité Directivo se ha reunido periódicamente (al menos una vez cada dos meses) y ha mantenido reuniones regulares con los estudiantes y los sindicatos de trabajadores.



## Indicadores

Se han utilizado dos indicadores principales para medir la efectividad de esta política:

- Distribución modal de los empleados y estudiantes.
- Reducción de las emisiones de CO2 generadas por el trayecto en coche de los trabajadores.



### Resultados

Los principales resultados obtenidos en el período comprendido entre 2012 (línea de base) y 2016 fueron:

- El porcentaje de empleados que se desplazan en coche disminuyó del 36% a aproximadamente el 31%.
- El número total de kilómetros recorridos por los empleados para acudir a trabajar disminuyó en un 7,7%, por lo que se evitaron un estimado de 42,4 toneladas de CO2.
- Aumentó tanto el uso del transporte público como el de la bicicleta.



### Gastos

Es difícil ofrecer una descripción exacta del gasto económico porque el proceso involucra a diferentes departamentos.

Sin embargo, podemos decir que la política ha generado un claro beneficio económico para la Universidad. De hecho, gracias a esta política, la EUR pudo reducir la demanda de estacionamiento y, en consecuencia, reducir la necesidad de construir una capacidad de estacionamiento adicional mientras que, al mismo tiempo, se conseguía la ampliación de la superficie total de los edificios. En otras palabras, los nuevos edificios han sido construidos sin tener que añadir más capacidad de estacionamiento. Esto ha permitido a la EUR ahorrar varios millones de euros. En lugar de construir un aparcamiento adicional, el campus cuenta ahora con una zona verde extra (ver fotos a continuación)



### Financiación

Todo el proyecto ha sido financiado íntegramente por la EUR (véase el cuadro 'Gastos').

Los ingresos generados por el parking de pago han compensado parcialmente los costes adicionales de la subvención del transporte público.

La subvención económica para la compra de e-bicicletas y e-scooters fue proporcionada por el municipio de Rotterdam.



### Hallazgos

- Tener un objetivo claro y una meta para su política.
- La participación de los políticos y de los actores locales dentro de su organización.
- El seguimiento y la evaluación de la política (a priori y durante la implementación).

 Fotografías

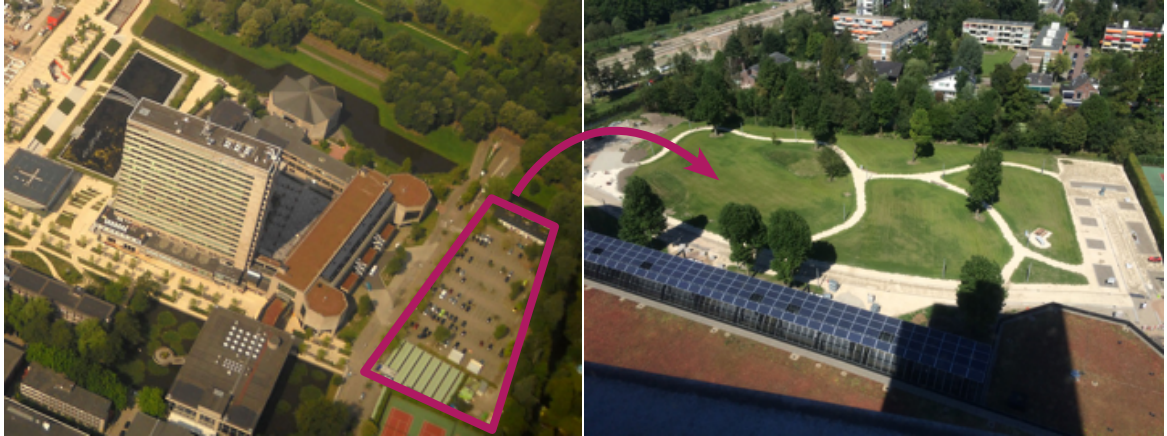


Fig 1. Antes de la implantación de la política

Fig 2. Después de la implantación de la política

 Enlaces

<https://www.eur.nl/english/mobility/>

 Persona de contacto

Giuliano Mingardo  
Universidad Erasmus de Rotterdam  
[mingardo@ese.eur.nl](mailto:mingardo@ese.eur.nl)