

Menor kilometraje; Reducción de las Emisiones Carbono; Reducción de Costes

2009

 **Universidad**
Universidad de Cumbria
País
Reino Unido

Ubicación 
Centro urbano
Tamaño 
5,000-10,000

Estructura Organizativa de Movilidad 
Gestor de movilidad

Resumen

Se oferta una gama de opciones para el desplazamiento de carácter laboral para que nuestro personal se replantee la forma en la que se desplaza hasta el trabajo, con el objetivo de reducir los traslados y de adaptarse a formas de transporte menos intensivas, en particular, reduciendo la dependencia del uso de vehículos privados

Objetivos

Reducir los impactos derivados de los desplazamientos y de nuestro uso del transporte, especialmente:

- Impacto ambiental.
- Riesgos para la salud y la seguridad.
- Costes económicos.

Actores locales

- Los órganos rectores de la gestión de las instalaciones, la seguridad y la salud, la economía y los recursos humanos de la Universidad.
- Virgin Trains.
- Enterprise Rent-A-Car y otros proveedores de viajes.

Antecedentes

La Universidad de Cumbria opera en el noroeste de Inglaterra. Nuestros principales campus se encuentran en Ambleside, Carlisle y Lancaster. También llevamos a cabo operaciones de enlace en Barrow, Workington y Londres. La mayoría de nuestros campus están a las afueras de las ciudades o en ubicaciones en el centro de la ciudad, lo que permite que se beneficien de buenos enlaces de transporte.

Durante seis años, en la Universidad de Cumbria se ha venido aplicando un programa de trabajo para reducir los impactos derivados de los desplazamientos y del uso del transporte. Un elemento clave ha sido la introducción de una jerarquía de desplazamientos. Esta jerarquía obliga a una evaluación previa sobre las razones y la necesidad de desplazarse y, posteriormente, sobre la elección de la forma de desplazamiento que presente el menor impacto posible, partiendo de un modelo ideal, que sería el de no desplazarse. En este caso, la opción de desplazamiento más desaconsejada atendiendo a dicha jerarquía es el uso de vehículos particulares ("flota gris").

Los vehículos privados muestran un peor rendimiento medioambiental que las alternativas de alquiler. También plantean mayores riesgos para la seguridad corporativa, puesto que su mantenimiento está gestionado por sus respectivos propietarios. Desde un punto de vista económico, la Universidad de Cumbria reembolsa a su personal por el uso de sus propios vehículos, según el HMRC (Ingresos y Aduanas de Su Majestad), con un máximo de 45 p (céntimos de libra) por milla. Esto actúa como un incentivo para que su personal utilice sus propios vehículos para desplazamientos de trabajo. En consecuencia, los órganos rectores de la universidad, en particular la gestión de las instalaciones (como el centro para la sostenibilidad y la gestión de la flota dentro de la Universidad), salud y seguridad, economía y recursos humanos de la Universidad identificaron el uso de la denominada flota gris como un objetivo clave para reducir el perfil de riesgo de la Universidad de diversas maneras:

"En [RR.HH.](#) apoyamos con firmeza a través de nuestra organización el cambio cultural para reducir los desplazamientos. Reconocemos tanto la importancia medioambiental como los beneficios para el personal en términos de equilibrio entre trabajo y vida personal y salud y seguridad. Ofrece la ventaja adicional de reducir costes y hacer uso de la creciente calidad de la tecnología. La videoconferencia es más ecológica y más segura". Gail Best, Subdirector de RRHH.

"El servicio de Planificación y Economía trabajó con recursos humanos y gestión de las instalaciones para valorar el mejor enfoque para los desplazamientos en automóvil, teniendo en cuenta la información sobre las necesidades laborales, nuestro enfoque de sostenibilidad y el coste. Fundamentalmente, fueron los directores responsables de estos ámbitos quienes conjuntamente supervisaron este trabajo". Andrew Heron, Subdirector de Economía.



Menor Kilometraje; Reducción de las Emisiones Carbono; Reducción de Costes

2009



Descripción

Resultó necesario establecer una gama atractiva de alternativas al uso del automóvil privado antes de poder iniciar acciones específicas sobre la flota gris. Las acciones se resumen a continuación. Una vez establecidas (durante un periodo de cuatro años), se introdujeron tres cambios encaminados específicamente a reducir los impactos del uso de nuestra flota gris:

- Reducción de la compensación por kilometraje de 45 céntimos de libra a 30 céntimos por milla.
- Obligación del personal que se desplazaba en coche de deducir el kilometraje de su casa al trabajo en su solicitud (no destinado al personal que no conducía hasta el trabajo. Esto tampoco sería aplicable para viajes laborales realizados con modos diferentes al coche).
- Obligación del personal de maximizar el uso compartido del automóvil en todos sus desplazamientos laborales en coche, por ejemplo, registrando los viajes en cumbriaunicarshare.com

Por lo que se refiere a nuestra expectativa de éxito, nos basamos en encuestas de hábitos de desplazamiento dentro de nuestra universidad y en casos prácticos externos. Por lo que se refiere a un lugar de trabajo,

para cuyo acceso existen disponibles alternativas razonables a los vehículos privados, los casos prácticos demostraron que, aunque no se observaban grandes transferencias en los desplazamientos hacia otros modos de transporte (especialmente a los vehículos de alquiler), esto sería compensado por el número de trayectos que ya no se realizan y daría como resultado una reducción neta de los costes y de las emisiones de toda la Universidad. La dimensión del probable cambio neto no pudo evaluarse fácilmente de forma anticipada, por lo que se adoptó un objetivo de rango medio de 75.000 libras durante el primer año. Los resultados fueron incluso más positivos y, en el momento de la redacción, el uso de la flota gris continúa disminuyendo, aunque a un ritmo inferior.

En relación con la implementación de un programa más amplio de actuaciones de desplazamiento que se han puesto en marcha para apoyar la reducción del uso de vehículos de la flota gris, la siguiente tabla ilustra los costes y beneficios (las acciones relacionadas con los desplazamientos resultan relevantes porque el personal reduce su dependencia del automóvil para desplazarse al trabajo):

Acciones clave	Costes y beneficios
Desarrollo de videoconferencias, el uso de webcams y Skype para trabajar y reducir así el número de desplazamientos.	Las reducciones significativas en los desplazamientos se han conseguido mediante la adopción de estas tecnologías.
La colaboración a largo plazo con Virgin Trains (VT) para permitir billetes de primera clase gratuitos para el personal de la Universidad en los desplazamientos de trabajo.	Nuestra presentación al premio Green Gown en 2012 puso de manifiesto el ahorro en el uso del coche que se derivó de una mayor utilización del ferrocarril. Sin costes específicos que no sean los billetes normales - asociación con VT.
Desarrollar una estrecha colaboración con Enterprise, nuestro proveedor de alquiler de coches e IAM para proporcionar formación a conductores que realizan muchos kilómetros.	Facilitar formación al personal para aumentar su confianza en la utilización de vehículos híbridos (en enero de 2016 la Universidad introdujo su primer vehículo eléctrico). Reducción del tamaño del vehículo (eliminación en la flota de automóviles mediante arriendo) utilizados para desplazamientos de trabajo en aproximadamente un 75%. La Universidad de Cumbria y Enterprise presentan la publicación "EST": "Entender cómo los vehículos de alquiler diario pueden beneficiar a su negocio".
Una reforma integral de nuestra política de estacionamiento que contemple acuerdos para centrarse en las necesidades del personal y de los estudiantes, y que otorgue preferencia a los vehículos menos contaminantes y a los compartidos.	Incremento en el uso del coche compartido entre el personal y los estudiantes. En uno de los campus, durante el año académico 2015-16, el 15% de todos los permisos vendidos fueron permisos para coches compartidos.
Nuevo apoyo financiero (préstamos sin intereses) para el personal que se desplace en transporte público.	Presenta un uso modesto pero es importante ofrecerlo. Menor coste y oportunidad económicos pero hasta la fecha no se requiere la recuperación de la deuda.
Plan de compra de bicicletas para el personal y sistemas de préstamo de bicicletas para el personal y los estudiantes (nuestra flota de bicicletas sigue creciendo y se sitúa actualmente en 68).	Ahorro de aproximadamente 2.000 libras anuales en el coste del seguro nacional del empleador. Aproximadamente el 10% de todo el personal se ha beneficiado de nuestro programa Cycle to Work (En bicicleta al trabajo) durante los últimos cinco años. En el momento de la redacción del presente informe, prácticamente la totalidad de nuestra flota de bicicletas ha sido objeto de préstamo durante este trimestre.
Servicio experimental de autobuses públicos entre nuestros campus de Lancaster y Ambleside, incluido el suministro de pases de autobuses para algunos de los alumnos.	2015-16: 63 estudiantes recibieron el pase Stagecoach para Cumbria y Lancaster, desincentivando así el uso del coche para acudir a la Universidad. Servicio público de autobús a disposición del personal para los desplazamientos de trabajo entre estos campus.
Implementación de una prueba de Planes de Desplazamiento Personales (PDP) para todo el personal titular de permisos de aparcamiento en nuestro campus más grande.	Se han expedido 200 planes de desplazamiento personales al personal en un solo campus. La encuesta de evaluación mostró que un 5% declaró su intención de cambiar sus hábitos de desplazamiento. Los PDP fueron ofrecidos a los estudiantes con potenciales problemas de accesibilidad.

Menor Kilometraje; Reducción de las Emisiones Carbono; Reducción de Costes

2009

Compromiso de los estudiantes

El objetivo de nuestro proyecto son los desplazamientos laborales del personal, aunque los estudiantes han participado en la reducción de los desplazamientos y en nuestro programa de desplazamiento sostenible de la siguiente manera:

- Aparcamiento: en 2015-2016, los estudiantes adquirieron 39 permisos de aparcamiento para coche compartido y "cero VED" (7% de todos los permisos emitidos para alumnos).
- Ferias de viajes y presentaciones: los estudiantes han participado en su desarrollo y en la promoción de iniciativas de desplazamiento como parte del programa Green Impact de la Unión de Estudiantes de la Universidad de Cumbria.
- Bicicletas: nuestro sistema de préstamo de bicicletas (50 £ por bicicleta, incluyendo candado y luces, durante un año por estudiante en nuestro

centro) cuenta actualmente con un exceso de demanda (74 reservas para 68 bicicletas) para 2016-17. Nuestro apoyo a los desplazamientos de los estudiantes en bicicleta formará parte de nuestras ferias de actividades en las próximas semanas.

- Autobús: hemos procedido a encuestar a estudiantes que utilizan nuestro servicio de autobús. La encuesta proporcionó resultados positivos: de los participantes, un 91% afirmó que eran conscientes de que su pase les concedía acceso las 24 horas al día y los 7 días de la semana a todos los autobuses Stagecoach de nuestra región. Esto demostró que nuestra campaña de información había funcionado bien. El 85% contestó que había utilizado el pase en otros autobuses que no eran para acceder al campus.



Indicadores

- Carga financiera del kilometraje de la flota gris.
- Kilometraje.
- Toneladas de CO2.
- Personas involucradas.



Resultados

- La Universidad ha reducido la carga económica que suponía la flota gris relacionada con el reembolso del kilometraje, que pasó de 275.000 libras (año académico 2012-13) a 106.000 libras (2014-15). El kilometraje solicitado se ha reducido de 611.000 a 353.000. Por su parte, las emisiones de CO2 de la flota gris se han reducido de 191 toneladas a 108 toneladas (43%).
- Estamos muy satisfechos de que la utilización de la flota gris haya continuado disminuyendo. Si comparamos los diez primeros meses de 2015-16 con el mismo periodo de 2014-15, el kilometraje de la flota gris disminuyó de 282.000 a 252.000 y el coste del reembolso descendió de las 84.000 £ hasta las 77.000 £.
- Aproximadamente 400 empleados han participado modificando sus desplazamientos laborales (esto es aproximadamente el 40% del total de nuestro personal). Unos 200 estudiantes han participado directamente en nuestras presentaciones sobre desplazamientos, en el servicio de autobús y en el plan de préstamo de bicicletas.



Gastos

- Coste de la formación del conductor: 3.000 £ anuales.
- Coste anual del servicio público de autobuses - pases Stagecoach: 43.000 £.
- CCoste de los planes de desplazamiento personales: 2.000 £.



Financiación

Los costes se han obtenido de los ingresos por aparcamiento de la Universidad. Nuestra política de estacionamiento contiene este compromiso:

"La Universidad no impone cargos de estacionamiento para generar excedentes para su uso en la Universidad. Después de deducir todos los costes de proporcionar aparcamiento, cualquier superávit neto será utilizado para facilitar y promover medidas que reduzcan la necesidad de desplazamiento y los medios de transporte distintos a los automóviles privados con un solo ocupante. Estas medidas se recogen en el Plan de Desplazamiento de la Universidad".

Calculamos la totalidad de los costes involucrados en la prestación y la gestión del aparcamiento y, a continuación, se utiliza el excedente de conformidad con esta política.

Hallazgos

- Desde ganamos el premio Green Grown por la reducción de carbono en el año 2012, hemos demostrado que las reducciones sostenidas en los desplazamientos de trabajo y en las emisiones puede lograrse al renovar, actualizar y mejorar las medidas para estimular los cambios en los comportamientos.
- En parte, este proyecto ha tenido éxito debido a que no ha requerido una financiación específica. Uno de los principales objetivos de los órganos rectores, aparte de otros riesgos identificados, fue llevar a cabo una reducción sustancial de los costes relacionados con los desplazamientos.
- Algunas de las medidas que hemos aplicado respecto a la flota gris son relativamente sencillas de adoptar si se cuenta con el compromiso de los órganos rectores. Creemos que sigue existiendo un margen considerable en todos los sectores para reducir el uso de la flota gris y sus emisiones asociadas.
- Palabras clave: trabajo cooperativo, replicabilidad, innovación; iniciativas de bajo coste.

Fotografías

Find out all you need to know about traveling to our Lancaster campus, whether you're cycling, driving or taking the bus.

Driving
Parking facilities and charges

Location	Permit type	Prices
All campuses	Salary Band 1 - Up to £10,500	£50.50
All campuses	Salary Band 2 - £10,500 - £15,000	£107.40
All campuses	Salary Band 3 - £15,000 - £25,000	£132.40
All campuses	Salary Band 4 - £25,000 - £35,000	£154.20
All campuses	Salary Band 5 - £35,000 - £42,000	£197.90
All campuses	Salary Band 6 - Over £42,000	£232.10
All campuses	Car Share	£41.00
All campuses	12-week permits	£43.70
All campuses	Zero VED permit	50% discount on any of the above permit prices
Williamson Park		£54.60

Apply for a staff parking permit

Fig. 1. Capturas de pantalla de la política de estacionamiento en la página web de la Universidad de Cumbria

Carlisle Lancaster Ambleside London

Rent a bike

We have bicycles available to rent at our Carlisle and Lancaster campuses. For £50 (inc. VAT) you can rent a Trek FX7.0 bike, a lock, mudguards and a set of front and back lights for any period of time, as long as it's returned by the end of June.

To request a bike, talk to the accommodation officer on your campus.

Request a bike

Fig. 2. Captura de pantalla del sistema de alquiler de bicicletas en la página web de la Universidad de Cumbria

Enlaces

<http://www.cumbria.ac.uk/about/organisation/professional-services/facilities-management/travel/>

Persona de contacto

Ian Rodham
Planificador de desplazamientos
ian.rodham@cumbria.ac.uk

Lachlan Fulton
Gerente de Medio Ambiente y Sostenibilidad
lachlan.fulton@cumbria.ac.uk