

"With the contribution of the LIFE financial instrument of the European Community"



Pautas para la cooperación entre universidades y partes interesadas locales



LIFE Project number LIFE15 GIC /ES/000056

This Project is funded by the European Union. It reflects only the author's view and the agency is not responsible for any use that may be made of the information it contains.

CONTENIDOS

1. Introducción	3
2. Antecedentes de la guía	4
3. Propósito de la guía	5
4. Público objetivo	6
5. Metodología	7
Laboratorio Vivo con representantes de partes implicadas en Bérgamo (Italia)	7
Foro de Cooperación entre Universidades y Entidades Locales en Logroño (España)	7
Grupo de Trabajo de Movilidad Sostenible de CRUE-Sostenibilidad (España)	7
II Conferencia Europea sobre Movilidad Sostenible en Universidades, en Cracovia (Polonia)	7
Grupo de Trabajo con entidades en Varsovia (Polonia)	8
Taller sobre movilidad sostenible en la Universidad de Tecnología de Delft (Países Bajos)	8
6. Obstáculos e impulsores	9
Obstáculos	9
Impulsores	10
7. Ideas para la cooperación	12
8. Estudios de caso	14
Universidad de Bérgamo (Italia)	14
Universidad de Brescia (Italia)	19
Universidad de Milán Bicocca (Italia)	22
Universidad de Catania (Italia)	24
Universidad de Florencia (Italia)	27
Universidad de Girona (España)	29
Universidad de Jaén (España)	30
Universidad de California, Los Ángeles (EE. UU.)	32
9. Lecciones aprendidas	35
10. Conclusiones	36
Anexo I. Principales participantes	37

1. Introducción

En muchas zonas urbanas, el aumento de la demanda de movilidad urbana ha generado una situación insostenible: embotellamientos de tráfico, mala calidad del aire, contaminación sonora y altos niveles de emisiones de CO₂.

La congestión urbana pone en peligro el logro de los objetivos de la UE para un sistema de transporte competitivo y con un uso eficiente de los recursos [Paquete de Movilidad Urbana CE](#).

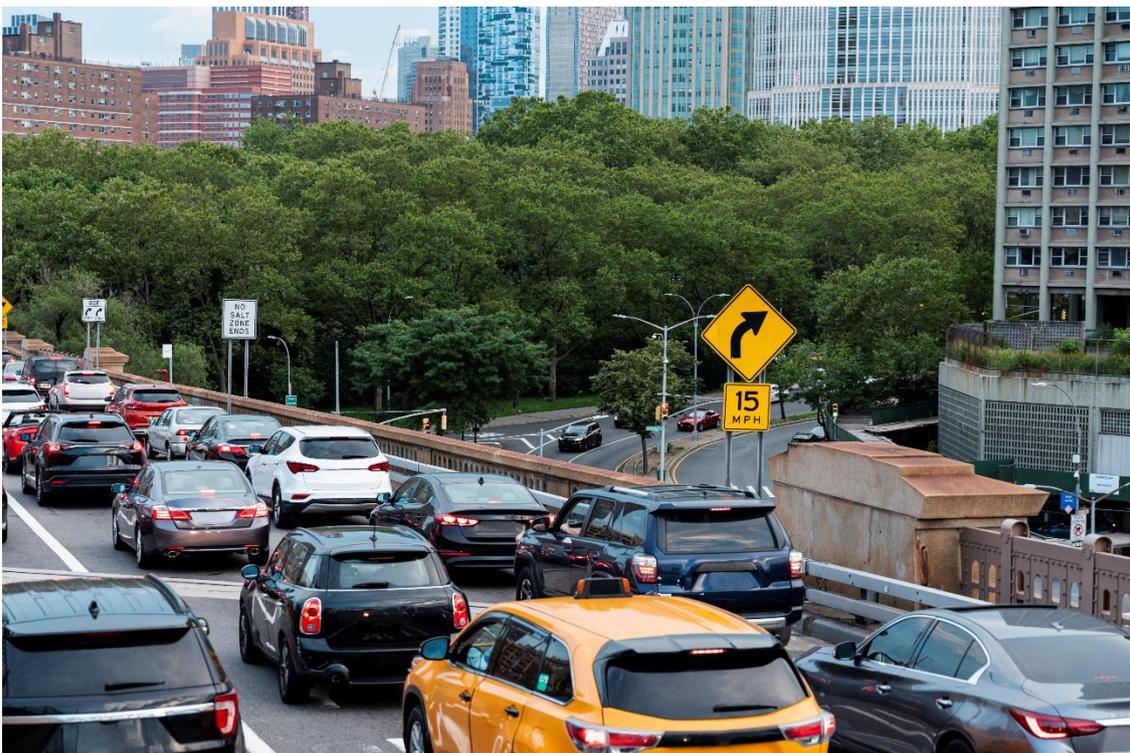
Los campus universitarios son importantes **polos de atracción** para trayectos frecuentes, generando **miles de desplazamientos diarios** en nuestras ciudades. Por lo tanto, el impacto de sus actividades en términos de emisiones es enorme, y **su implicación** para reducir dicho impacto **también debe ser significativa**.

Además, las universidades desempeñan un **papel clave en la educación** de generaciones presentes y futuras y son, por ende, una gran locomotora del cambio. Su propio compromiso para con la sostenibilidad es la mejor manera de enseñar al alumnado todo lo relacionado con un **estilo de vida más sostenible**.

En conclusión, las universidades son un gran instrumento para la implementación de la **estrategia de la UE para el medio ambiente urbano**, que busca modificar el equilibrio reinante entre diferentes medios de transporte, priorizando el público sobre el privado y reduciendo el impacto del tráfico por carretera.

U-MOB LIFE es un proyecto financiado por la Comisión Europea dentro del programa LIFE, que tiene por objeto **crear una red de universidades** que facilite el intercambio y la transferencia de conocimientos sobre buenas prácticas de movilidad sostenible entre las universidades europeas.

La red U-MOB actúa como herramienta para reducir las emisiones de CO₂ gracias a una movilidad más sostenible de la comunidad universitaria.



2. Antecedentes de la guía

Las universidades tienen una gran responsabilidad en la planificación y gestión de la movilidad, pero, aunque el **alcance de sus acciones se limita a los campus**, la movilidad que genera la actividad universitaria va más allá de los límites del campus. La mayoría de los miembros de la comunidad universitaria se trasladan al campus diariamente, en muchos casos desde otros barrios o incluso desde otros municipios.

El equipo directivo de la universidad no tiene ninguna autoridad en el campo de los servicios e infraestructura del transporte. Por lo tanto, la cuestión de cómo se llega al campus no es algo que los organismos de gestión de las universidades puedan solucionar, y **es necesario contar con la implicación de las autoridades locales y las agencias de transporte**, sobre todo en aquellos casos en los que los campus no están integrados en el tejido urbano.

Teniendo en cuenta que los campus son enormes polos de atracción para desplazamientos diarios de ida y vuelta para trabajar o estudiar, la movilidad generada por los campus universitarios tiene que **tomarse en cuenta a la hora de planificar el sistema de transporte de una ciudad**. Por lo tanto, la cooperación entre las universidades y las partes implicadas a nivel local resulta crucial para fomentar un cambio modal que mejore la vida en nuestras ciudades y reduzca las emisiones de CO₂.

Los ayuntamientos, las autoridades nacionales y regionales, las empresas de transporte y las compañías que ofrecen soluciones de movilidad, así como los y las representantes de diferentes grupos de personas usuarias, como los sindicatos universitarios, los consejos estudiantiles o las ONG son partes implicadas clave cuya participación es esencial.

El resto de la guía se estructura de la siguiente manera. La sección tres contiene una breve presentación del objetivo de la guía. En la sección cuatro se identifica al público objetivo. La sección cinco explica brevemente los principales eventos que se han tomado como fuente de información para el desarrollo de esta guía. La sección seis reúne los principales obstáculos e impulsores. La sección siete ofrece ideas prácticas para fomentar la colaboración. Por último, la sección ocho recopila buenos ejemplos de acciones colaborativas implementadas en distintas universidades, y la sección nueve finaliza con algunas citas para aprender lecciones que pueden servir de ayuda.



3. Propósito de la guía

El propósito de la presente guía es apoyar a las universidades en sus esfuerzos por **fomentar la colaboración** en temas de movilidad entre las autoridades públicas y las agencias de transporte **impulsando la implementación de políticas de movilidad sostenible** para mejorar el acceso a los campus. **Estas políticas beneficiarán** no solo a las **comunidades universitarias**, sino también a las **comunidades locales**, ya que influirán en la movilidad de nuestras ciudades.

Las universidades y las personas responsables de la toma de decisiones a nivel local deben cooperar para mejorar la calidad de vida de la ciudadanía en el ámbito de sus actividades, **alineando estrategias y aunando esfuerzos**. No es tarea fácil, pero los resultados valen la pena: **ciudades más habitables en marcha contra el cambio climático**.

Dado el papel de las universidades en cuanto a la educación, esta cooperación creará los **cimientos para la sociedad del futuro**.

Cooperación quiere decir gente que une sus esfuerzos para lograr resultados, o gente que se ayudan mutuamente para lograr un objetivo común.



4. Público objetivo

Esta guía se dirige principalmente a:

- **Gestores/as de movilidad de universidades**, que se encargan de gestionar los temas de movilidad para conseguir un cambio modal en las comunidades universitarias.
- **Encargados/as de la toma de decisiones** cuya esfera de trabajo abarca el desarrollo de políticas de transporte sostenible a nivel local, incluyendo ayuntamientos y autoridades regionales y agencias de gestión de transporte.

Además, se dirige también a **empresas** facilitadoras de servicios relacionados con la movilidad, **grupos de la sociedad civil**, representantes del **alumnado y personal** universitario, y la **sociedad** en general.

Todo el mundo desempeña un papel decisivo en la creación de ciudades más sostenibles.



Gestores/as de movilidad de las universidades

Ayuntamientos

Autoridades regionals

Agencias de transporte

Empresas prestadoras de servicios relacionados con la movilidad

Grupos de la Sociedad civil

Representantes del alumnado y personal Universitario

Sociedad

5. Metodología

Además de sus propios conocimientos y experiencia, los socios de U-MOB han celebrado varios eventos para abordar el tema desde enfoques adicionales al proyecto. Las conclusiones procedentes de todos estos **canales de participación** son la base sobre la que se desarrolla esta guía.

Laboratorio Vivo con representantes de partes implicadas en Bérgamo (Italia)

El Laboratorio Vivo de la Universidad de Bérgamo, organizado junto con el Ayuntamiento de Bérgamo, cuenta con la participación de alumnado, grupo docente, funcionariado - sobre todo del sector de la movilidad y el urbanismo -, operadores de movilidad públicos y privados, y personas empresarias. Esta iniciativa echó a andar en abril de 2018, y sigue en marcha. Todas las partes implicadas han desarrollado soluciones creativas, sostenibles y factibles, que han sido probadas.

Foro de Cooperación entre Universidades y Entidades Locales en Logroño (España)

Ocho universidades, nueve municipios, siete agencias de transporte, una autoridad nacional española, asociaciones representantes de compañías de transporte, municipios y más se reunieron en España el 8 de noviembre de 2019 para debatir sobre problemas y soluciones y presentar estudios de caso de cooperación exitosa en España. El foro estuvo dirigido por la Universidad de la Rioja y Novotec.

Grupo de Trabajo de Movilidad Sostenible de CRUE-Sostenibilidad (España)

Representantes de nueve universidades españolas se reunieron el 9 de mayo de 2019 en la Universidad de Valladolid para abordar la cooperación entre universidades y entidades locales en temas relacionados con la movilidad sostenible. A lo largo del mes han seguido debatiendo y desarrollando un documento con sus conclusiones sobre obstáculos e impulsores de la colaboración, buenas prácticas para lograr la implicación de las partes implicadas y estudios de casos. El grupo de trabajo estuvo dirigido por la Universidad Autónoma de Barcelona.

II Conferencia Europea sobre Movilidad Sostenible en Universidades, en Cracovia (Polonia)

El segundo día de la conferencia, el 15 de marzo de 2019, se celebró una sesión temática con presentaciones sobre la cooperación con las partes implicadas, seguida de una mesa redonda sobre la cooperación.

Participaron representantes de la Universidad de Brescia, la Universidad de Tecnología de Cracovia, el municipio de Varsovia, la Junta de Transporte Público de Cracovia, la Universidad Autónoma de Barcelona y la Universidad de Hertfordshire, que aportaron información útil y su punto de vista experto sobre la cooperación entre universidades y entidades locales.

Grupo de Trabajo con entidades en Varsovia (Polonia)

La Universidad de Tecnología de Cracovia, en colaboración con la Oficina de Políticas de Transporte y Movilidad del municipio de Varsovia y la Universidad de Tecnología de Varsovia, organizaron un taller sobre planes de movilidad de universidades, dirigido a representantes universitarios. El taller se celebró el 29 de noviembre de 2018 y contó con la participación de treinta y dos miembros de personal y alumnado de ocho universidades.

Se informó a las personas participantes de los objetivos del proyecto U-MOB, los problemas de la movilidad universitaria y el concepto del plan de movilidad y sus etapas de implementación. Además, trabajaron en grupos el concepto de un plan de movilidad para las instalaciones de la Universidad de Tecnología de Varsovia.

Taller sobre movilidad sostenible en la Universidad de Tecnología de Delft (Países Bajos)

El 3 de septiembre de 2018 el UPT Erasmus dirigió un taller sobre movilidad sostenible en el campus universitario, organizado por el Grupo de Trabajo de Movilidad de la Universidad de Tecnología de Delft (TUD). Los miembros de este grupo de trabajo de la TUD son representantes de los departamentos inmobiliario y de recursos humanos, y de asociaciones de alumnado y personal. Primero, expertos del UPT Erasmus plantearon las políticas de movilidad de la Universidad Erasmus de Rotterdam, y luego junto con el grupo de trabajo de la TUD abordaron el desarrollo de una encuesta de movilidad y un borrador inicial de su nueva estrategia de movilidad.

La creación de espacios de debate es crucial para fomentar el diálogo para la cooperación.



6. Obstáculos e impulsores

En los encuentros y foros que celebraron las personas socias del proyecto U·MOB se pudieron identificar varios obstáculos para la cooperación. Afortunadamente, también salieron a la luz numerosos impulsores.

Hay temas financieros, políticos y normativos que pueden suponer importantes obstáculos para el logro de los objetivos comunes. Por otra parte, hay numerosos impulsores que deben ser expuestos como poderosos argumentos a fin de superar estas barreras.

Obstáculos



Los **principales obstáculos** para la cooperación son:

- En algunos casos, la falta de una política universitaria sólida que aborde la planificación y gestión de la movilidad más allá de los periodos electorales.
- Los recursos humanos universitarios suelen ser limitados, lo que dificulta la monitorización de todos los aspectos relacionados con la movilidad y, sobre todo, las relaciones con las partes interesadas locales.
- Los recursos financieros de que dispone la universidad para financiar o cofinanciar la implementación de acciones de movilidad son limitados.
- En algunos casos, la ausencia de una política de movilidad sostenible efectiva por parte de los ayuntamientos. Según sea la política municipal, las propuestas que presenten las universidades para mejorar la movilidad serán mejor o peor acogidas.
- En muchos casos las compañías de transporte dependen de las autoridades, por lo que no tienen mucho margen de maniobra.
- La acción de las autoridades se ve limitada por sus presupuestos y por sus abrumadores compromisos. Suelen tener limitaciones presupuestarias y muchos problemas que atender.
- A veces las autoridades no entienden la movilidad universitaria como un tema de interés general. Consideran a la universidad como cualquier otra compañía, o incluso como un elemento de distorsión para la movilidad urbana, excluyéndola de sus servicios de movilidad.
- A veces a las autoridades les resulta difícil comprender el papel de la universidad como agente económico, social y de desarrollo territorial.
- Las normativas de transporte suelen actualizarse tarde en relación con el desarrollo de nuevas soluciones de movilidad.

Impulsores



Los **principales impulsores** de la cooperación aparecen cuando:

- La universidad y el ayuntamiento comparten un objetivo común en cuanto a la movilidad, de manera que deben colaborar.
- Las universidades son centros de investigación con recursos para transmitir a las autoridades la necesidad de actuar en aras de un modelo de transporte más sostenible.
- La universidad es una gran consumidora potencial de transporte público; el aumento del uso del transporte público beneficiará a la universidad, el ayuntamiento y las compañías de transporte, por lo que la colaboración redundará en beneficio de todos.
- La universidad es el centro de formación de generaciones futuras de consumidores y consumidoras.
- La universidad gestiona todos los datos administrativos de la comunidad universitaria, y conoce – o puede llegar a conocer – a fondo sus características y necesidades.
- La universidad es un agente de desarrollo clave para la economía y el conocimiento.
- Las universidades son grandes nodos territoriales (como pequeñas ciudades dentro o al lado de una ciudad); desempeñan un papel importante en cuanto a la movilidad y el territorio en zonas urbanas, que debe ser tenido en cuenta.
- La universidad hace crecer el Producto Interior Bruto (PIB) de la población local y la ciudad; estos dos parámetros han de ser tenidos en cuenta a la hora de solicitar inversiones de administraciones superiores para beneficio mutuo.
- Las agencias de transporte tienen que actualizar la información detallada de que disponen sobre movilidad universitaria a fin de diseñar su servicio de transporte correctamente y aumentar su eficiencia. La universidad supone una importante fuente de información para los municipios.
- Las autoridades locales están implementando cada vez más los principios de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, además de los objetivos de las Agendas Urbanas nacionales e internacionales. Por lo tanto, en los procesos de toma de decisiones de sus políticas requieren la participación de los grandes centros que generan desplazamientos diarios.
- Las universidades están en contacto directo con la comunidad universitaria, por lo que disponen de canales directos para promocionar los servicios de movilidad sostenible.
- Por sus características y tamaño, la universidad es un excelente banco de pruebas para nuevas iniciativas en los campos de movilidad y ciudades inteligentes.
- La universidad educa a la ciudadanía del futuro, por lo que deben inculcar la responsabilidad y el conocimiento para cambiar las cosas.

7. Ideas para la cooperación



La creación de canales permanentes de comunicación se perfila como una excelente base para la colaboración.

Basándonos en las experiencias de éxito que han implementado numerosas universidades y sus partes interesadas podemos llegar a las siguientes **recomendaciones prácticas** para lograr una cooperación exitosa:

- Aumentar el papel activo de la universidad en la gestión de la movilidad a nivel urbano y regional. Además, las universidades deben ser un agente activo en la preparación de las estrategias municipales y los planes de acción local.
- Crear un foro de debate con la participación de todos los agentes implicados. Este organismo participativo debe ser permanente y debe tener definidos objetivos a corto y medio plazo, además de un plan de trabajo para alcanzarlos.
- Aunar a los organismos con autoridad en temas de movilidad para que colaboren en actividades iniciadas por las diferentes autoridades que trabajan en el ámbito regional del campus. Las personas participantes deben ocupar puestos con capacidad de toma de decisiones, a fin de garantizar que todas las conclusiones se lleven a la práctica.
- Además de participar en estos organismos relacionados con la movilidad, solicitar a las autoridades encuentros frecuentes para intercambiar puntos de vista.
- Aprovechar estos encuentros para transmitir a las autoridades lo que las universidades necesitan y lo que pueden aportar como institución y como centro impulsor del desarrollo, la investigación y la educación, además de por la enorme cantidad de información que tienen sobre movilidad de la comunidad universitaria.
- Si no se consiguen encuentros con la frecuencia o intensidad idónea, redactar informes con información sobre la movilidad universitaria (estudios, encuestas, etc.) y enviárselos a las autoridades y compañías de transporte.
- Trabajar con las compañías de transporte para proponer soluciones de movilidad conjuntas a las autoridades pertinentes.
- Recoger firmas de personas usuarias reales y potenciales, para transmitir las necesidades sociales a las autoridades.
- Cofinanciar acciones de movilidad con las autoridades para establecer una relación que dé frutos a largo plazo.
- Diseñar proyectos conjuntos para mejorar la movilidad local y buscar posibilidades de financiación para implementar los proyectos de manera colaborativa.

- Implicar a las autoridades en eventos universitarios de todo tipo, no solo los relacionados con la movilidad, para reforzar los vínculos con ellas.

Es crucial que haya una buena relación entre la universidad y las autoridades locales para poder colaborar en temas de movilidad.



8. Estudios de caso

En esta sección se presentan ejemplos de cooperación entre universidades y entidades locales, mostrando los canales e instrumentos que se han creado además de los resultados.

Las experiencias de algunas universidades ofrecen otras ideas muy útiles que pueden implementarse en su ámbito regional.

Universidad de Bérgamo (Italia)

Ubicación



- **Campus:** distribuido en tres emplazamientos: Città Alta y Caniana, en Bérgamo, y Dalmine en las afueras de Bérgamo. Hay también un centro externo con laboratorios en Kilometre Rosso.
- **Población universitaria:** unos 20.000 estudiantes, 369 personal docente e investigador y 224 personal de administración y servicios.
- **Población de Bérgamo:** 120.287 habitantes.

Antecedentes

En los últimos años, la gestión de la movilidad en la Universidad de Bérgamo se ha centrado en fomentar la movilidad sostenible para los desplazamientos de ida y vuelta a la universidad. Se han tomado algunas medidas, como la contribución al pago del transporte público del personal y alumnado; una calculadora de CO2 que permite a los titulares de una cuenta UNIBG ver cómo de sostenibles son sus trayectos hacia y desde la universidad, y la posibilidad de utilizar bicicletas eléctricas de pedaleo asistido durante tres años a cambio de una pequeña contribución económica. Una de las últimas acciones emprendidas, llevada a cabo junto con el Ayuntamiento de Bérgamo, ha sido la de los Laboratorios Vivos.



El experimento Laboratorio Vivo



Un **Laboratorio Vivo** es un laboratorio en el que la gente desarrolla soluciones creativas, sostenibles y factibles que tienen que ser probadas inmediatamente. Todas las personas implicadas pueden optar por colaborar o no, libremente. El principio rector del Laboratorio Vivo es garantizar que todas las personas participantes obtengan un retorno positivo; de hecho, la mecánica se basa en que todo el mundo expone sus expectativas en la mesa de debate y, tras escuchar a todas las partes, se calibran sus expectativas a fin de buscar un resultado equilibrado, justo y ventajoso para todos y todas. Esta iniciativa reunió a alumnado, personal docente, personal funcionario (particularmente del sector de la movilidad y urbanismo), operadores de movilidad públicos y privados, y empresarios/as de la región.



Resultados

De los Laboratorios Vivos han surgido numerosas iniciativas positivas, entre las que cabe mencionar:

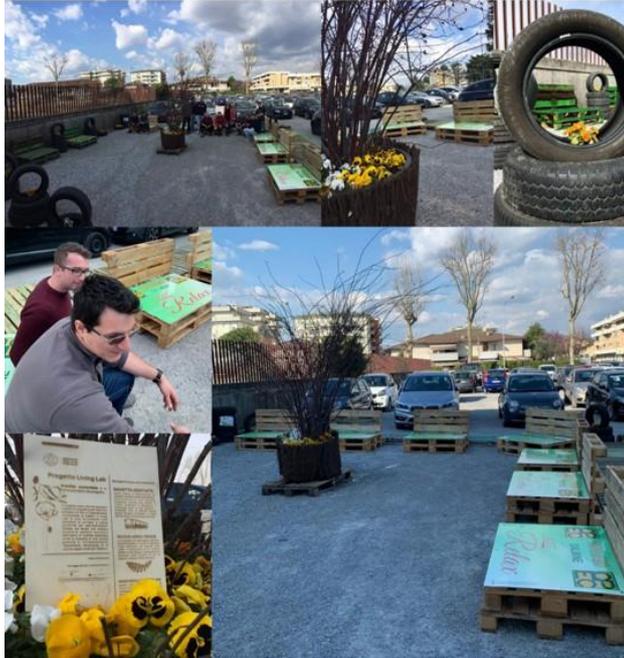
1. Un servicio lanzadera gratuito para alumnado, personal docente e investigador y personal de administración y servicios para cubrir el trayecto entre la estación de tren de Bérgamo - campus de Caniana – zona de aparcamiento Bricoman en Dalmine – campus de Dalmine, sin paradas intermedias, para reducir la duración del trayecto.

El servicio se ofreció durante un periodo de 40 días y los resultados se sometieron a evaluación.



- Creación de una pequeña zona verde tomando un pequeño espacio del aparcamiento situado enfrente del edificio C del campus de Dalmine.

La gran sorpresa vino de la comunidad de Dalmine: la gasolinera, la tienda de neumáticos, la floristería, la cooperativa de jardinería y el comercio, que quisieron mostrarnos su agradecimiento por la iniciativa aportando plantas, flores, tierra, pallets, neumáticos y todo lo necesario para hacer más acogedor nuestro rincón verde.



- Plazas de aparcamiento reservadas en el aparcamiento del Campus de ingeniería de Dalmine para los vehículos de múltiples ocupantes (carpooling).

Esto permite contribuir a la reducción de las emisiones de CO₂ procedentes de la movilidad y transmitir un mensaje de sostenibilidad.



4. También se ofrecieron una serie de “Conservaciones al crepúsculo” sobre temas de sostenibilidad, en la zona verde temporal que se creó durante la actividad del Laboratorio Vivo, para generar una mayor toma de conciencia sobre nuestra responsabilidad en los temas medioambientales.



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI BERGAMO

Conversazioni all'imbrunire sulla sostenibilità

Data e luogo
1-2-3 aprile 2019
10-11 aprile 2019
 17:30-18:30

Presso il Campus di Ingegneria (Dalmine) Area Parcheggio

Progetto Living Lab 2018/2019
 Meno automobili in città

Introduce e coordina:
 Prof. Maria Rosa Ronzoni

Informazioni:
 maria-rosa.ronzoni@unibg.it

1 aprile **Pierluigi Teani e Renato Mora** - Associazione Sportiva dilettantistica Unione Ciclistica Sforzatica
 Il ruolo della bicicletta per una mobilità sostenibile

2 aprile **Prof. Renato Romano** - Centro per la Salvaguardia del Creato Bergamo
 I giovani e la questione ambientale

3 aprile **Dott. Gianfranco Porcile** - Ecostituto ReGa
 Salute e ambiente. Il ruolo degli Ecologisti

10 aprile **Prof. Luigi Coppola** - Università degli studi di Bergamo
 L'economia circolare nel settore delle costruzioni

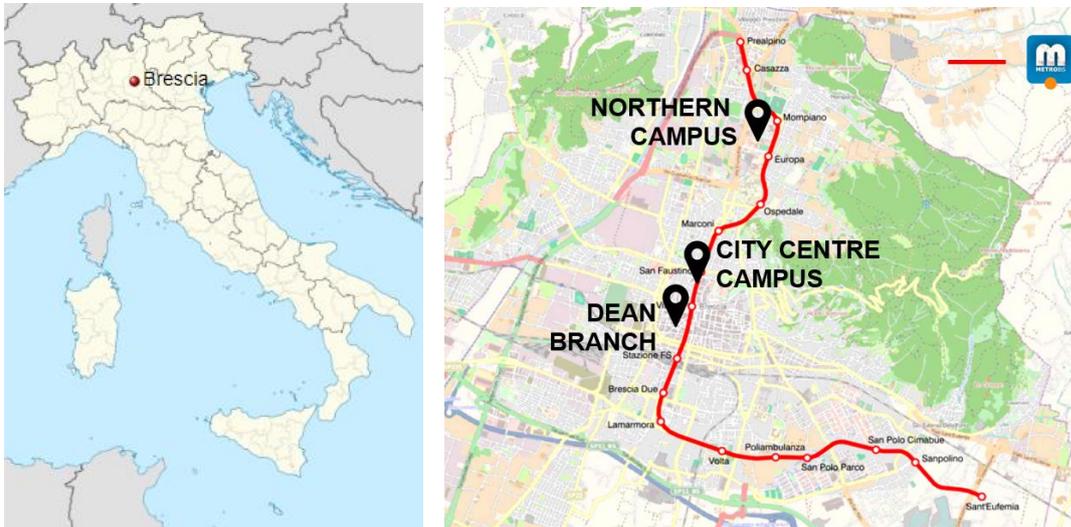
11 aprile **Dott. Pinuccia Montanari** - Università di Modena e Reggio
 L'economia circolare applicata ai verde e ai rifiuti

Contestualmente all'introduzione della navetta è stata predisposta una piccola area verde di ritrovo in sostituzione di 9 posti auto. Si coglie l'occasione dello spazio per organizzare una serie di incontri immaginati come conversazioni, riviste a studenti e personale dell'Università, per sensibilizzare su temi ambientali.




Universidad de Brescia (Italia)

Ubicación



- **Campus:** dos campus en la ciudad de Brescia: Campus Centro de Ciudad y Campus Norte.
- **Población universitaria:** 16.000 estudiantes y 1200 personal docente e investigador y personal de administración y servicios.
- **Población de Brescia:** 200.000 habitantes.

Antecedentes

En 2004 la Universidad de Brescia nombró a un Director de Movilidad, que desempeña un papel clave a dos niveles diferentes:

- A nivel local, promueve acciones específicas para fomentar la movilidad sostenible e **identifica estrategias comunes junto con las entidades locales implicadas.**
- A otro nivel superior, crea y consolida redes que conectan diferentes niveles en cuanto a personas implicadas y oportunidades para compartir conocimiento.

En 2007 se constituyó el Consejo de Movilidad para crear un diálogo permanente sobre temas de movilidad, seguridad y accesibilidad, con la participación de diferentes representantes de la comunidad universitaria. El Consejo de Movilidad se reúne de manera regular, y también se invita a otras figuras institucionales locales a participar en el debate.

Este marco sigue una ESTRATEGIA a cuatro bandas:

1. OBJETIVOS – Metas cuantitativas dirigidas a una reducción de los recursos utilizados.

- Reducir el número de trayectos a la universidad en vehículos privados a motor.
- Fomentar los desplazamientos a la universidad en transporte público, a pie o en bicicleta.
- Definir la **cooperación con instituciones públicas** a fin de obtener subvenciones para el alumnado.
- Definir la **cooperación con el municipio** para renovar los espacios urbanos en torno a los campus.
- Reconocer la figura de la Universidad como institución encargada del programa educativo sobre movilidad sostenible.

2. ACCIONES – Iniciativas y actividades dirigidas a lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Naciones Unidas)

- Redactar **acuerdos** específicos con instituciones locales y regionales.
- Actualizar el Plan de Desplazamientos Hogar-Universidad para alumnado y personal.
- Apoyar las actividades del Consejo de Movilidad.
- Proponer y fomentar las iniciativas, actividades y publicaciones sobre movilidad sostenible.

3. COMPROMISOS – Declaración de compromisos de fijar metas cuantitativas específicas, y cumplirlas

- Fomentar los desplazamientos a pie y en bicicleta.
- Fomentar una cultura de seguridad vial.
- Fomentar el desarrollo de tesis doctorales o trabajos de fin de grado sobre temas de movilidad sostenible.
- Fomentar las actividades de investigación, en colaboración con otras universidades y centros de investigación.
- Mantener y mejorar la página web de “Movilidad sostenible”.

4. IMPLICACIÓN DE LAS PARTES INTERESADAS – Procedimientos para implicar a todas las entidades pertinentes

- Apoyar la actividad del Consejo de Movilidad, **implicando a todas las partes implicadas a nivel local y regional**.
- Participar en la red europea institucional a través del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte y el Centro de Investigación CeSCAM (Centro de Estudios de la Ciudad Amigable para la Movilidad Segura).

Acuerdos de cooperación

En 2011 se firmó el primer **ACUERDO MARCO entre el Municipio de Brescia y la Universidad de Brescia**. Este acuerdo representa la sólida colaboración entre las partes en temas de movilidad. El acuerdo se renovó en 2013 y 2018, por un plazo de cinco años. Sus objetivos son:

- La interacción en temas de planificación de movilidad (por ej. redacción de Planes de Movilidad Sostenible de la Universidad).
- La colaboración en la organización de actividades y eventos.
- Un diálogo continuo a través del Consejo de Movilidad.

En 2017 se firmó un **Acuerdo de colaboración** para planificar el horario municipal tras la introducción del Ferrocarril Ligero.

En 2018 se firmó un **Acuerdo** entre la Prefectura y los Tribunales sobre la prevención de accidentes de tráfico, para fomentar la investigación en seguridad vial.

Cooperación para el fomento del transporte público

Desde 2007, la Universidad ha firmado varios acuerdos con la empresa de transporte público local, Brescia Mobilità S.p.A, para fomentar el uso del transporte público entre el alumnado y el personal, mediante la asignación de recursos para la obtención de descuentos.

En 2010 se firmó un acuerdo entre la Universidad, el municipio de Brescia y Brescia Mobilità para fomentar las ayudas para la compra de títulos de transporte público y el uso de iniciativas de movilidad compartida.

El proyecto Brescia City&University lleva en marcha desde 2011.

Se fomentan numerosas actividades en colaboración con las agencias de transporte público para financiar o divulgar programas de movilidad.

Hay una estrecha colaboración con la agencia de transporte público local encargada de la planificación general del sistema de transporte público regional. En particular, fomenta el desarrollo de la campaña para el Plan de Desplazamientos de Casa a la Universidad.

Resultados

SUBVENCIONES DE TRANSPORTE PARA EL PERSONAL DE LA UNIVERSIDAD

- Subvención para el título de transporte (**solo para días laborables**)
- Descuento para el programa de bicicletas compartidas

SUBVENCIONES PARA EL TRANSPORTE PARA ALUMANDO UNIVERSITARIO

- 35% para el alumnado de primer curso, 25% para el resto
- Descuento para el programa de bicicletas y coches compartidos

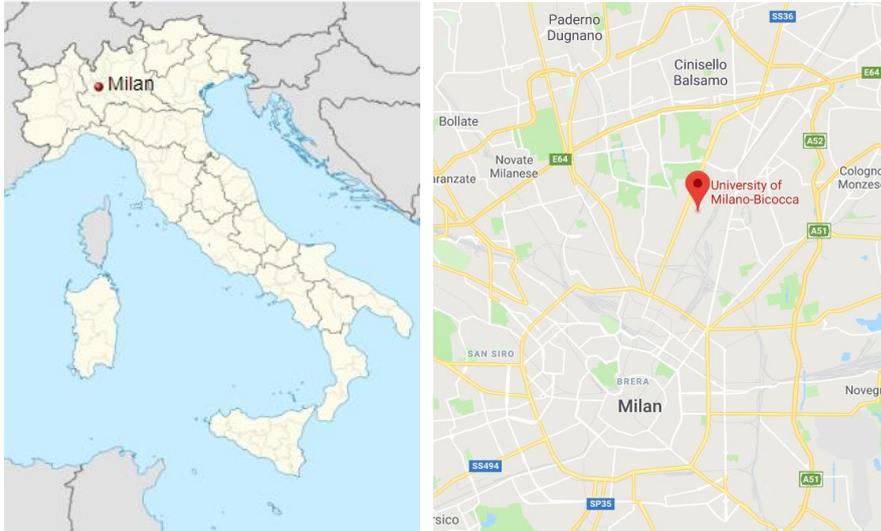
SUBVENCIONES PARA EL TRANSPORTE PARA ALUMNADO DE ERASMUS

- Títulos de transporte gratuitos
- Préstamos gratis de bicicletas universitarias



Universidad de Milán Bicocca (Italia)

Ubicación



- **Campus:** el 80% de alumnado están en Bicocca (en la periferia de Milán); el 20% en la Comune di Monza, a 10 km del campus principal.
- **Población universitaria:** 33.000 estudiantes, 1200 personal docente e investigador y 800 personal de administración y servicios.
- **Población de Milán:** 1.350.000 habitantes.

Antecedentes

Desde su Fundación en 1998, la Universidad de Milán-Bicocca ha estado trabajando para conseguir que sus estructuras sean sostenibles desde el punto de vista medioambiental, social y económico. Por eso ha creado la BASE (Bicocca Ambiente Società Economia – **Bicocca Medioambiente Sociedad Economía**), un centro que fomenta la interacción entre la investigación y la formación, y que estimula la sostenibilidad dentro y fuera de la universidad.

La acción de la universidad en temas de sostenibilidad encaja dentro del **Plan de Sostenibilidad Bicocca**, un marco que define las metas y las acciones a implementar en relación con los temas principales del medio ambiente, la infraestructura, el cambio climático y la energía, los residuos, el agua, el transporte, la educación y la investigación.

La atención que Milán-Bicocca presta a los aspectos económicos y sociales de la movilidad sostenible queda plasmada en sus acuerdos con operadores de transporte y sus políticas para mejorar el acceso del alumnado a la Universidad. Se han obtenido resultados significativos en cuanto al uso del transporte público y la adopción de una movilidad activa.

Cooperación para el fomento del transporte público

La Universidad de Milán-Bicocca lleva más de 15 años implementando políticas para fomentar el uso del transporte público por parte de sus empleados a nivel municipal, regional, nacional e internacional. Estas políticas se basan en acuerdos con empresas de transporte público a nivel local (municipales) o supralocal (provinciales o regionales), en forma de tarjetas de transporte con descuento para el personal (financiadas en parte por la empresa de transporte público y en parte por la universidad).

Resultados

En relación con el **transporte municipal**, la Universidad de Milán-Bicocca ha firmado un acuerdo con ATM (Azienda Trasporti Milanese) que otorga al personal un descuento del 40% en la compra de una tarjeta de transporte anual, gracias a la cofinanciación de la universidad (alrededor del 30%) y de la empresa de transporte (alrededor del 10%). Para cubrir parte del coste de la tarjeta de transporte municipal, se deducen unos 16.50 € del sueldo mensual del personal.

Para el **transporte público por todo el país**, Milán-Bicocca ha finalizado un borrador de acuerdo con Trenitalia, la empresa nacional, para descuentos para personal de la universidad, en sus desplazamientos profesionales. Este acuerdo comercial con Trenitalia ofrece descuentos que van del 15% al 30%, según la medida en que Trenitalia logre cumplir con sus objetivos comerciales de venta de billetes.

Otro acuerdo con Trenitalia ofrece al personal y alumnado universitario un 10% de descuento sobre la tarifa básica para **billetes de tren de medio y largo recorrido**.

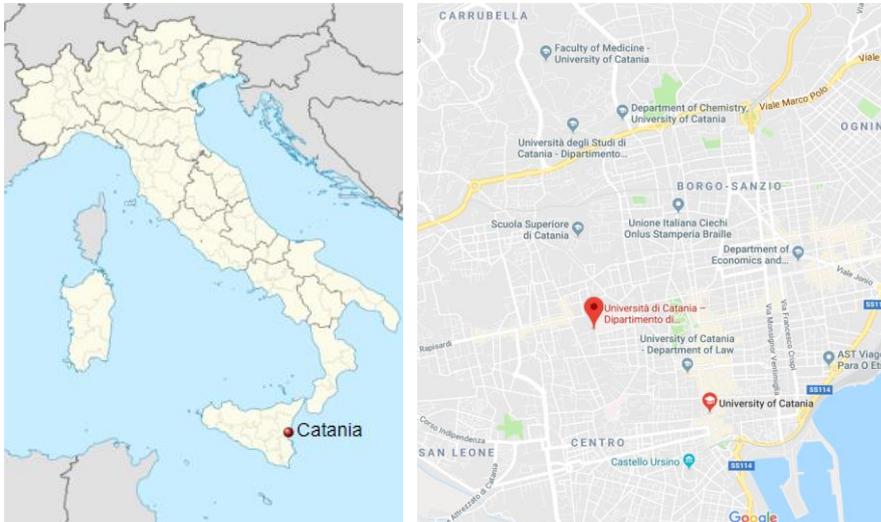
Existen también otros acuerdos son un número creciente de **compañías que ofrecen servicios de movilidad compartida**. Los servicios de movilidad compartida también desempeñan un papel importante como apoyo al transporte público. La Universidad de Milán-Bicocca ha firmado acuerdos con las operadoras de coches compartidos DriveNow, SharenGo, Ubeego y Genial Move; la de bicicletas compartidas Ofo y la de motos eléctricas compartidas eCooltra.

Además, la Universidad ha puesto en marcha medidas para promocionar el trabajo inteligente y modifica los calendarios y horarios laborales y docentes para escalonar las entradas y salidas del campus.



Universidad de Catania (Italia)

Ubicación



- **Campus:** ubicado en el centro y norte de la ciudad de Catania.
- **Población universitaria:** 40.000 estudiantes, 1000 personal docente e investigador y 1000 personal de administración y servicios.
- **Población de Catania:** 300.000 habitantes.

Antecedentes

La MoMACT (Gestión de Movilidad de la UNICT) es la oficina que fomenta la cultura de la movilidad sostenible entre alumnado y personal, y promociona soluciones alternativas al uso del vehículo privado para los desplazamientos a y desde la universidad. Está dirigida por el Vicerrector de Gestión de Movilidad, que opera en estrecha colaboración con representantes municipales y operadores de transporte urbano.

Una de las misiones de la UNICT es aumentar la accesibilidad a las instalaciones universitarias en transporte público.

Cooperación para el fomento del transporte público

Para ello, la UNICT, en colaboración con el municipio de Catania, ha diseñado e implementado la primera línea de autobuses BRT que da servicio al campus ubicado en la parte norte de la ciudad. Esta línea, que entró en funcionamiento en 2013, es actualmente la más utilizada por el alumnado, con una afluencia máxima de 700 personas viajeras por hora en hora punta.



En 2017 se inauguró una nueva estación de metro cerca de una zona de alta demanda de transporte en la que se hallan el campus mencionado, otras instalaciones universitarias, servicios sanitarios y un aparcamiento disuasorio para las personas residentes y universitarias. Ante el difícil acceso a esta estación, con una empinada rampa y malas condiciones para las personas viandantes, la UNICT, el municipio de Catania y la compañía de metro firmaron un **acuerdo para cubrir el último kilómetro mediante un servicio de autobuses lanzadera a la estación de metro**. Este servicio opera cada 10 minutos, en coordinación con el metro. En la actualidad, 3600 estudiantes usan la combinación metro + lanzadera a diario para llegar a su destino en la universidad.



Resultados

En octubre de 2018, la acción más significativa de la UNICT hasta la fecha se traduce en la obtención de la gratuidad del transporte público urbano (50 líneas de autobús, 1 de metro, 1 servicio de lanzadera al metro y 3 aparcamientos disuasorios), los días laborables y fines de semana. El alumnado de doctorado, Erasmus y médicos en formación también quedan incluidos en el programa.

Creación de un comité técnico conjunto formado por miembros de la UNICT y de las compañías de transporte para monitorizar el uso del transporte público por parte del alumnado y su satisfacción, y para abordar cambios considerables en aras de una mejora continua en la calidad del servicio de transporte.

Se facilita al alumnado una innovadora tarjeta inteligente, multiservicio, adaptada a las necesidades técnicas de la UNICT, [Carta dello Studente](#). Esta tarjeta permite:

- La apertura directa de los torniquetes del metro en las barreras de los aparcamientos disuasorios.
- La identificación del alumnado por parte del personal de autobuses.
- El registro de la asistencia a clase.
- La obtención de agua de las fuentes de agua microfiltrada.
- El acceso al servicio de préstamo de la biblioteca.
- El acceso gratuito al centro deportivo de la universidad.
- Descuentos en eventos culturales.

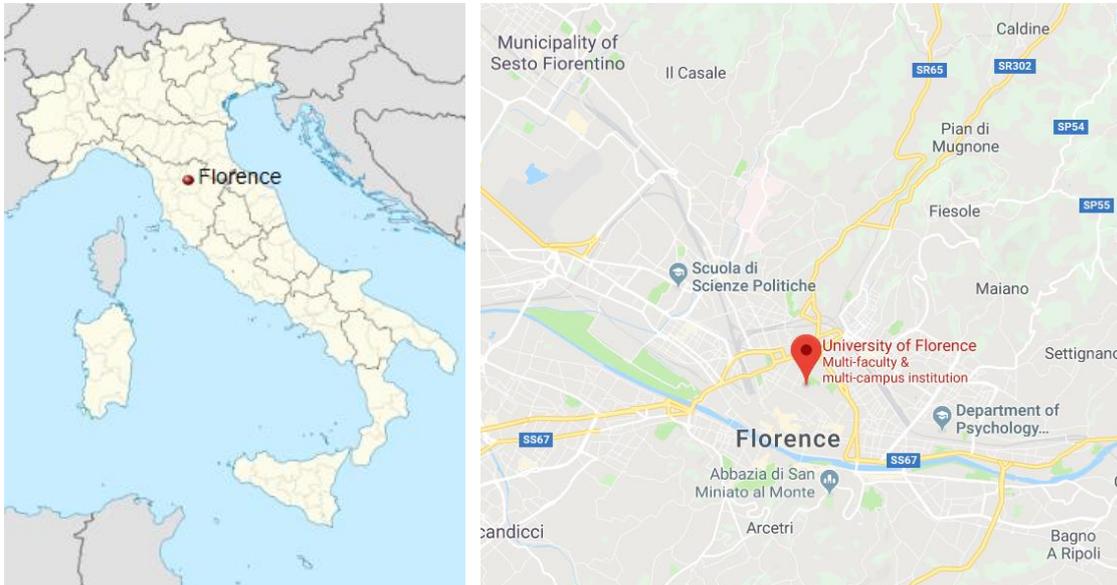
También puede utilizarse para realizar servicios de banca, como tarjeta de prepago y para transferencias de dinero, como becas universitarias o pago de impuestos.

Esta iniciativa cuenta con el pleno respaldo de UNITC, que le dedica 5M € de su presupuesto. Los operadores de transporte ofrecen una reducción significativa del precio del billete anual, que se ve compensada por la obtención de unos ingresos garantizados.



Universidad de Florencia (Italia)

Ubicación



- **Campus:** las instalaciones universitarias están distribuidas por el área metropolitana de Florencia, incluyendo edificios en el centro histórico, diferentes zonas de la ciudad y municipios cercanos.
- **Población universitaria:** 51.000 estudiantes, 2300 personal.
- **Población de Florencia:** 381.000 habitantes.

Antecedentes

El 16% del alumnado vive en Florencia, el 23% viene de otros municipios del área metropolitana, el 38% de otras provincias de la región toscana, y el 24% de fuera de la región. En general, el número de alumnado matriculado que procede de fuera de la ciudad es considerable, en comparación con la población urbana, lo que tiene un impacto significativo en la demanda de servicios.

El transporte público en Florencia incluye:

- Autobuses: 84 líneas gestionadas por Ataf y Li-nea, miembros del consorcio de compañías LTP toscanas "One Scarl".
- Líneas de ferrocarril ligero, gestionadas por Gest. Esta red incluye las líneas T1 (Scandicci-Careggi) y T2 (Aeropuerto-Estación Central). Ambas líneas dan servicio directo a algunas de las principales instalaciones universitarias.
- Trenes regionales, gestionados por la compañía nacional Trenitalia, que opera el servicio entre las 10 estaciones ubicadas en la región municipal de Florencia.

Todos estos medios de transporte son accesibles con el mismo billete o título de transporte.

Cooperación para el fomento del transporte público

A principios del curso académico 2018-19, tras conseguir un acuerdo con la región de Toscana, la ciudad de Florencia, la Agencia Regional para el Derecho a los Estudios Universitarios y el consorcio de compañías LTP de la Toscana (One Scarl), la Universidad de Florencia adaptó el Carné de Estudiante que se entrega al alumnado cuando se matricula, integrando en él también un título de transporte público anual que cubre toda la red de autobuses y líneas de ferrocarril ligero (incluyendo los municipios cercanos) y los trenes regionales en sus tramos dentro del municipio de Florencia.

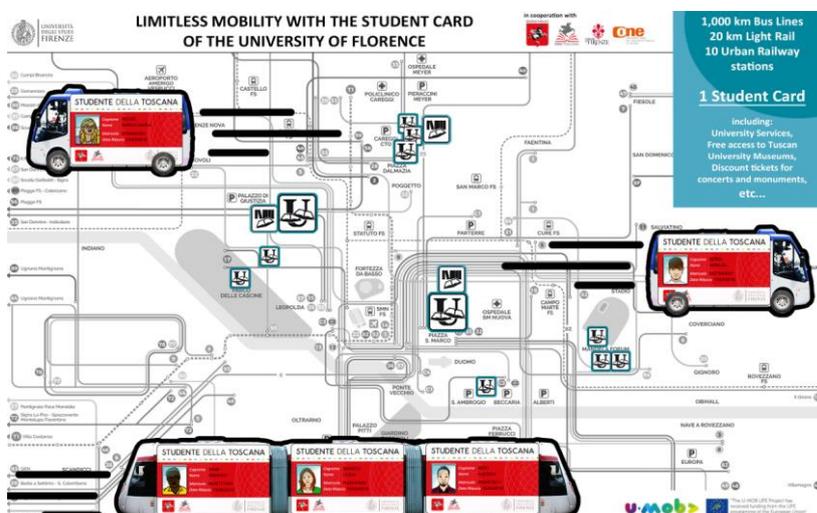
Resultados

Por lo tanto, el alumnado puede usar el mismo carné:

- como carné de identidad universitario;
- para acceder a los servicios de la biblioteca;
- para acceder gratuitamente a las colecciones y museos de todas las universidades de la Toscana;
- para acceder a las cantinas gestionadas por la Agencia Regional para el Derecho a los Estudios Universitarios;
- para conseguir entradas con descuento a eventos y atracciones culturales (conciertos, teatros, monumentos, etc.) de toda la región;
- como título de transporte para el transporte público en Florencia, durante todo el curso académico.

El precio que abona el alumnado de la Universidad de Florencia para obtener esta tarjeta, integrado **junto con los impuestos universitarios, es alrededor del 25% del precio de un título de transporte para estudiantes**. En el caso de personas con discapacidades o de bajos ingresos, el título de transporte incluido en la tarjeta es gratis. Este servicio no es obligatorio; las personas estudiantes que así lo prefieran pueden rechazarlo específicamente y no pagar la cantidad correspondiente.

Además, para fomentar y facilitar el uso del transporte público entre el alumnado, el personal y las personas visitantes ocasionales, la Universidad de Florencia ha creado un sistema de información accesible desde sus páginas web, con un mapa fácil de usar de todas las paradas de autobús, tranvía y tren ubicadas cerca de todos los edificios universitarios.



Universidad de Girona (España)

Ubicación



- **Campus:** cuatro emplazamientos en la ciudad de Girona, en el centro y zonas periféricas.
- **Población universitaria:** 15.000 estudiantes y 1500 personal.
- **Población de Girona:** 100.000 habitantes.

Cooperación para el fomento del transporte público

La UdG ha firmado un acuerdo con el Ayuntamiento de Girona para ofrecer al alumnado de la universidad una tarjeta de transporte que le permita hacer 380 trayectos por curso académico en las líneas de transporte público urbanas operadas por TMG (Transportes Municipales de Girona), compañía propiedad del Ayuntamiento de Girona.

Se llevaron a cabo las siguientes actividades:

- Negociación de las condiciones del acuerdo con el Ayuntamiento de Girona.
- Diseño de la plataforma en línea para las aplicaciones y de las tarjetas de transporte magnéticas por parte de la Universidad.
- Desarrollo del proceso de pago automático.
- Campaña de publicidad.
- Gestión cotidiana de las aplicaciones por parte de la Universidad; control y validación de datos, respuesta a las consultas de las personas usuarias.

La UdG firmó otro acuerdo con la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) para ofrecer a alumnado y personal un 5% de descuento sobre el pase mensual para trenes regionales y de largo recorrido.



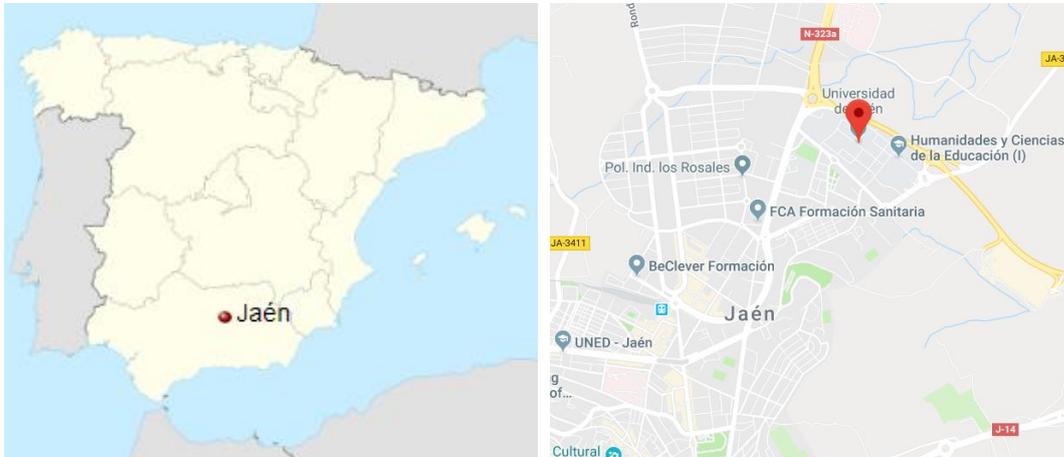
Además, la cooperación con las autoridades regionales de movilidad de Girona se tradujo en el diseño de una nueva línea de autobús entre los municipios de Girona y Salt.

Resultados

- Operación continua de las tarjetas de autobús para alumnado desde 2007.
- Buena aceptación de la oferta de tarjeta de transporte en autobús por parte del alumnado en general.
- Aumento del uso del transporte público entre el alumnado.
- Descuentos en billetes de trenes para alumnado y personal universitario, desde 1999.

Universidad de Jaén (España)

Ubicación



- **Campus:** en la parte norte de la ciudad.
- **Población universitaria:** 17.000 estudiantes, 1000 personal.
- **Población de Jaén:** 110.000 habitantes.

Antecedentes

En la ciudad de Jaén ya se había intentado introducir programas de bicis compartidas – sin éxito, debido, sobre todo a la orografía de la ciudad, con empinadas cuestas. El campus está actualmente ubicado en la parte baja de la ciudad, de manera que hay que subir una cuesta de 3 km para llegar al centro. Las bicicletas eléctricas son una solución factible para una movilidad rápida, verde y económica.

Además, el municipio carece de carriles bici continuos y muchas de las personas estudiantes se desplazan a diario desde pueblos cercanos que no están bien conectados por bici. Por todo ello, en la ciudad de Jaén la población local no percibe las bicicletas como una alternativa real para la movilidad urbana.

No obstante, la comunidad universitaria de Jaén desea dar ejemplo al resto de la sociedad local y demostrar que las bicicletas eléctricas son un medio de transporte factible, práctico y flexible. La bicicleta es limpia en términos de emisiones, ruido, salud y costes.

Cooperación para el fomento del uso de las bicicletas

El programa “Hack the City!” aúna los esfuerzos de:

- El Ayuntamiento de Jaén, con la creación de nuevos carriles bici.
- El Consorcio de Transporte Metropolitano, que financia las bicicletas e instala portabicicletas en los autobuses.
- La Diputación Provincial de Jaén, que financia las baterías y el mantenimiento.

Bajo la coordinación y promoción del Vicerrector de Planificación Estratégica, Calidad y Responsabilidad Social de la Universidad de Jaén, el programa es una excelente oportunidad para garantizar la visibilidad del uso y las ventajas de las bicicletas eléctricas.

El programa está dividido en dos modalidades. La primera se basa en un concurso dirigido a la comunidad universitaria, en el que se le pide que proponga iniciativas y soluciones de movilidad creativas para la población universitaria. Las personas autoras de las mejores ideas recibirán una bici en préstamo gratuito, para su uso durante todo el curso académico. Al final del curso, a las que han puesto en práctica sus propuestas originales en la medida de lo posible se les entrega la bicicleta en propiedad.

La segunda modalidad consiste en el préstamo gratuito de una bicicleta durante tres meses.

Entre las dos modalidades, hay un total de 20 bicicletas eléctricas disponibles para alumnado y personal universitario. Cada año se incorporan nuevas bicicletas al programa.

En las tres primeras ediciones, las propuestas de mejora de la movilidad sostenible que se presentaron para optar a la bici gratis exploraron de manera creativa temas como el tráfico, aparcabicis, dispositivos de monitorización, campañas de divulgación, actividades culturales, estudios sanitarios, temas de seguridad, etc. Hemos aprendido de todas estas ideas, y algunas de ellas han sido tenidas en cuenta para futuras estrategias y acciones de movilidad sostenible.

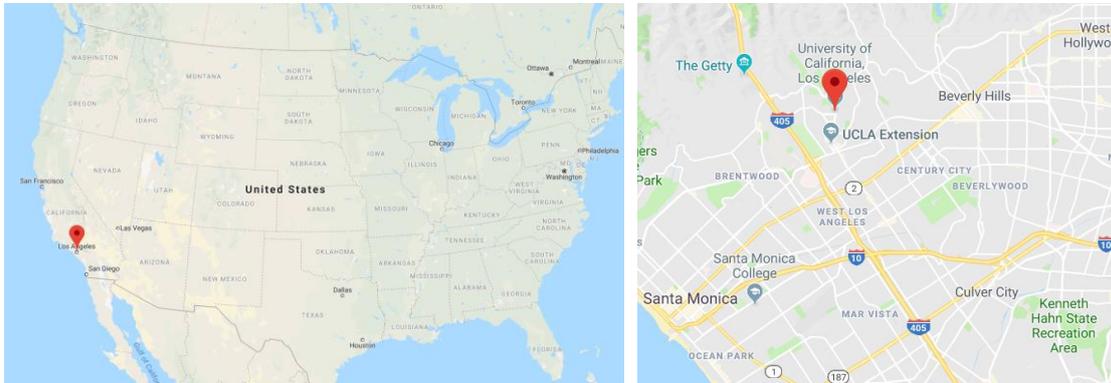
Resultados

El impacto más significativo de esta iniciativa es que el programa se ha convertido en un elemento que comparten todas las autoridades implicadas y pueden usar para debates y foros. En estos momentos, el Consorcio de Transporte Metropolitano y la Universidad están desarrollando planes de movilidad.



Universidad de California, Los Ángeles (EE. UU.)

Ubicación



- **Campus:** ubicado a 25 km de la ciudad de Los Ángeles.
- **Población universitaria:** 46.000 estudiantes, 33.000 personal.
- **Población de Los Ángeles:** 4.055.000 habitantes.

Antecedentes

La Universidad de California, Los Ángeles, es una institución de docencia, investigación y servicio público ubicada en la ciudad de mayor congestión de tráfico de los Estados Unidos. Los Ángeles también tiene uno de los peores índices de calidad del aire del país. Su tristemente conocida cultura del coche lleva mucho tiempo dominando la movilidad en la ciudad y la región, y las emisiones procedentes de motores de combustión interna han tenido un efecto notable sobre la calidad del aire de la cuenca de Los Ángeles y más allá.

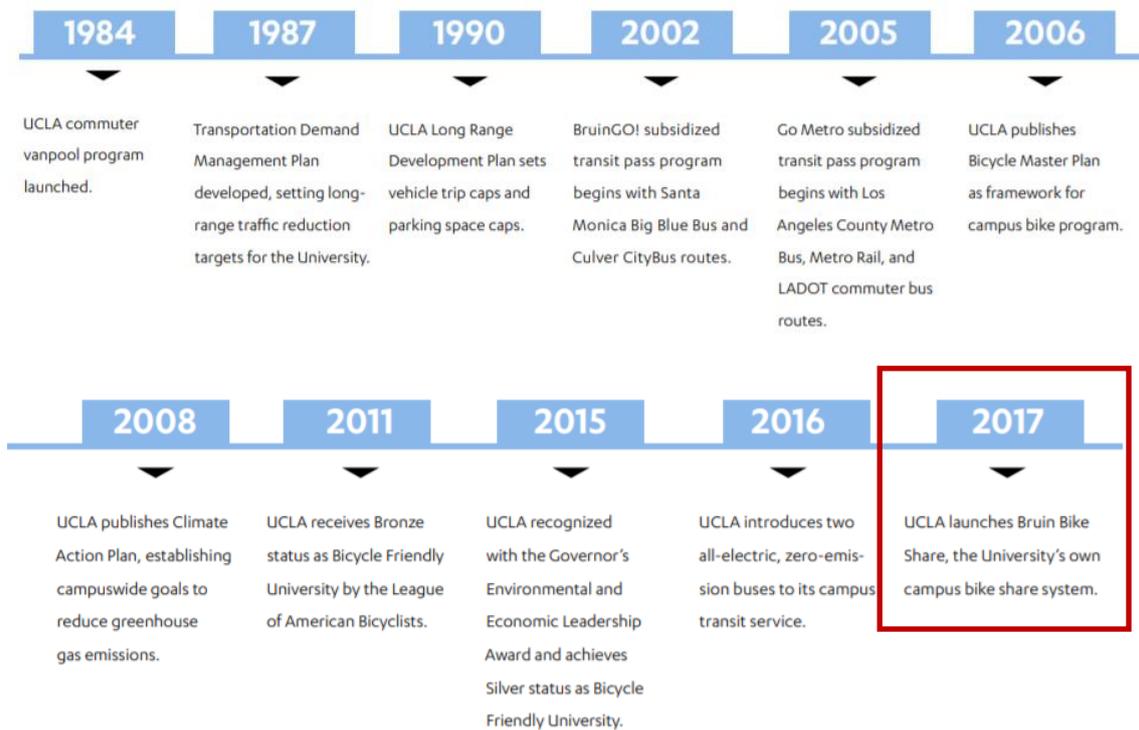
La Universidad de UCLA lleva décadas realizando esfuerzos considerables para reducir el tráfico de vehículos de y hacia el campus de Westwood, y es líder en la gestión de demanda de transporte y el uso de vehículos de combustibles alternativos.

La Universidad de UCLA lleva más de 30 años intentando convencer a su población para que deje los coches y empiece a usar medios de transporte más sostenibles. Desde 1987, la tasa de vehículos con un solo pasajero ha caído significativamente entre el personal universitario, del 74% al 48,9%. Entre el alumnado, esta tasa es de solo el 23,5%, así que la tasa de desplazamientos totales desde y hacia la universidad en vehículos con un solo pasajero es de solo el 36,6%.

Ha habido muchos factores que han influido para que la universidad de UCLA lograra reducir su tasa de vehículos con un solo ocupante:

- La promoción de programas de coches y furgonetas privados en uso compartido.
- El apoyo dado al uso del transporte público, sobre todo con la creación de la Ayuda Bruin para el transporte a y desde la Universidad de UCLA, que ofrece un trimestre académico de transporte público gratuito.
- El uso de la bicicleta aumentó con el Plan Rector de Bicicletas y otros programas específicos de bicicletas.
- El lanzamiento de una iniciativa efectiva de seguridad, con la súbita popularización de los patinetes eléctricos y otros dispositivos de movilidad eléctrica, para garantizar la seguridad de las personas usuarias y de toda la comunidad universitaria y facilitar información al respecto.

- La colaboración con compañías de VTC como Uber y Lyft, para ofrecer a la comunidad universitaria tarifas planas asequibles para trayectos cortos en vehículos compartidos, para fomentar los trayectos en vehículos compartidos desde y hasta el campus.
- La fusión de la unidad de Servicios de Aparcamientos de UCLA con la de Servicios de Viajeros Cotidianos, para formar “Servicios de aparcamiento y Viajeros Cotidianos”, un área de servicio integrado en línea con los nuevos tiempos.



En cuanto a las bicicletas compartidas, Bruin Bike Share se lanzó en 2017 para ofrecer al personal docente, estudiante, empleado, visitantes y a la comunidad en general una nueva opción saludable y sostenible para desplazarse dentro y fuera del campus.

Cooperación para el fomento del uso de las bicicletas

En 2018, gracias al consorcio con Los Ángeles Westside Cities, Bruin Bike Share (el servicio de bicicletas compartidas de UCLA), se unió a los de Santa Mónica, Beverly Hills y West Hollywood para formar Bike Share Connect, la primera red integrada y regional de bicicletas compartidas de Los Ángeles.



Your seamless bike share system.

Santa Monica, Beverly Hills, West Hollywood, and UCLA are proud to introduce the next phase of transportation and urban mobility to LA County.

Bike Share Connect provides access to more bikes in more places – with one membership you get access to four systems! Car-free mobility is a fun, healthy and environmentally-friendly way to get around. Smart Bikes can be unlocked at one station and returned to another anywhere in the system area. Making it easy to commute to work or school, run errands, and meet-up with friends.

1 membership. 3 systems. Bike Share Connect.



Resultados

La red incluye 830 bicis inteligentes, conectadas por GPS, y 135 estaciones de bicis entre los 4 sistemas, lo que cubre una zona de 35 millas cuadradas (56 km²) desde Venice Beach hasta Hollywood.

El sistema Bike Share Connect se usa tanto para cubrir la primera y última milla del trayecto como, de manera ocasional, para realizar todo el trayecto entre casa y el lugar de trabajo/estudio.

9. Lecciones aprendidas

En esta sección presentaremos brevemente algunas citas de diferentes universidades, con la idea de utilizar sus experiencias para ayudar a las demás a fomentar la cooperación.

“El consistorio ha sido bastante reacio a mejorar la red de carriles bici de la ciudad. Se reconoció que estábamos inmersos en un círculo vicioso: la gente no usaba la bicicleta porque la infraestructura era insuficiente (carriles bici, aparcabicis, etc.) y no se invertía en esta infraestructura porque eran pocas personas usuarias que la solicitaban. Por lo tanto, la solución era incidir en el lado de la ecuación en el que la universidad podía influir: su comunidad”.

UNIVERSIDAD DE JAÉN (ESPAÑA)

“El éxito de la iniciativa radica en tres factores principales: la mejora del transporte público, el bajo precio que la universidad ha fijado para su alumnado para este servicio, y lo fácil del procedimiento; la tarjeta de transporte está integrada en el carné de estudiante. Cuando se trata de fomentar estilos de vida nuevos y más sostenibles, sobre todo en lo que respecta a la movilidad, lo más efectivo es adoptar un enfoque basado en la persona usuaria”.

UNIVERSIDAD DE FLORENCIA (ITALIA)

“Es esencial forjar una relación constructiva con las autoridades públicas para conseguir resultados que de otra manera serían imposibles. Sin su ayuda no podríamos reducir los porcentajes de uso del vehículo privado; los organismos públicos son los únicos que pueden implementar y estructurar rutas que conducen a la universidad facilitando la conexión intermodal para las personas usuarias”.

UNIVERSIDAD DE BERGAMO (ITALIA)

“Un factor crucial a la hora de definir e implementar estas iniciativas ha sido el gran esfuerzo realizado por conseguir la implicación de todas las personas participantes. UNICT ha asumido el papel de facilitador para lograr la implicación de agentes con capacidad de toma de decisión y del campo de la movilidad, canalizando las solicitudes procedentes de una responsabilidad social activa en cuanto a movilidad sostenible”.

UNIVERSIDAD DE CATANIA (ITALIA)

“La movilidad es uno de los principales factores que genera conflicto urbano. Al conseguir sentar a una mesa a diferentes agentes, con diferentes perspectivas y necesidades a veces en conflicto, se consigue hacer pedagogía sobre la complejidad y necesidad de la negociación”.

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BARCELONA (ESPAÑA)

“Al trabajar en colaboración con organizaciones y administraciones se simplifica la implementación de los proyectos, porque se comparten recursos financieros, conocimiento y fuerzas. La Mesa de la Movilidad ha sido una herramienta muy útil para poner en práctica acciones que habrían resultado más difíciles o arduas si se hubieran intentado de manera individual”.

UNIVERSIDAD DE BARCELONA (ESPAÑA)

“Otra cosa importante es que una sola institución nunca puede solucionar el problema. Hay que abordar el desafío junto con tus socios internos y externos, como el municipio, la provincia y otras instituciones y empresas de la zona”.

UNIVERSIDAD DE UTRECHT DE CIENCIAS APLICADAS (PAÍSES BAJOS)

10. Conclusiones

Es necesario contar con la implicación de todas las partes implicadas para llevar a cabo acciones efectivas de movilidad sostenible y para alcanzar los objetivos fijados. Por lo tanto, es esencial:

- Identificar ESTRATEGIAS para intentar alcanzar los objetivos comunes;
- crear y fomentar SINERGIAS y un diálogo constante;
- encontrar y asignar RECURSOS Y FONDOS conjuntos.

La responsabilidad de implementar medidas en las ciudades recae en los ayuntamientos, pero la iniciativa de cooperación puede ser iniciada por las universidades, que desempeñan un papel importante en términos de conocimiento, la región y la movilidad.

A corto plazo, el propósito común de cumplir con los Objetivos del Desarrollo Sostenible de la ONU puede ser el punto de partida para forjar los cimientos de la cooperación entre las universidades y las partes implicadas locales, a fin de lograr un cambio en la manera de entender la movilidad urbana.

El intercambio constante de información sobre movilidad, la creación de foros de debate permanentes que operan como canales de comunicación fluida, y la firma de acuerdos para implementar acciones - incluyendo su gestión colaborativa y cofinanciación -, llevarán a una relación provechosa y de confianza a largo plazo, redundando en soluciones efectivas y eficientes.

Como dice el refrán africano,
"Solo, irás más deprisa;
acompañado, llegarás más
lejos".

Anexo I. Principales participantes



CIUDADES



Universitat de Lleida



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI FIRENZE



Universidad de Valladolid



UNIVERSITAT DE VALÈNCIA



UNIVERSIDAD DE MÁLAGA



UNIVERSIDAD DE LA RIOJA



Universidad de Jaén



UNIVERSIDAD DE SALAMANCA

CAMPUS OF INTERNATIONAL EXCELLENCE



UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI



MIASTO STOŁECZNE WARSZAWA