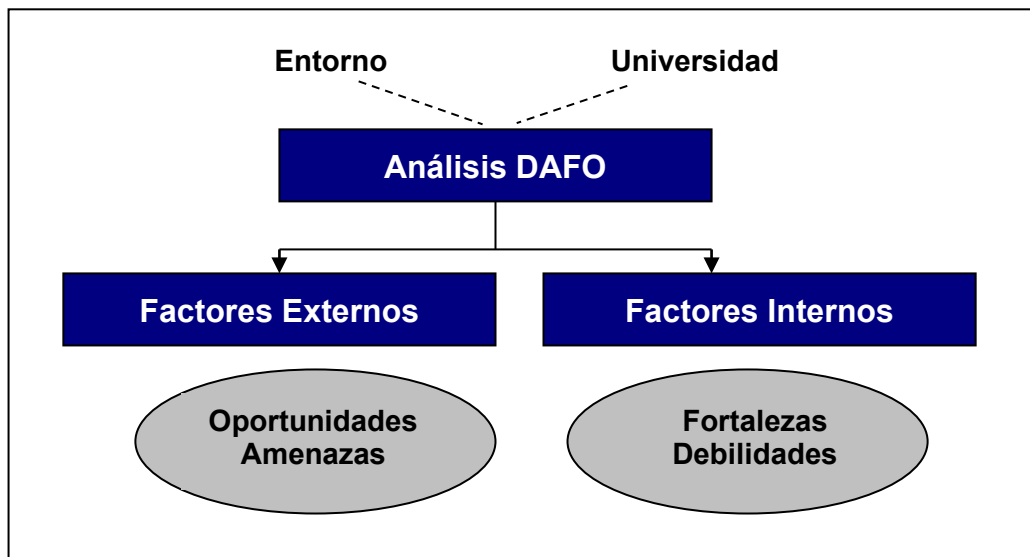


## A DAFO

El análisis DAFO es una herramienta de apoyo a la toma de decisiones basada en la identificación de debilidades (D), amenazas (A), fortalezas (F) y oportunidades (O) del objeto de estudio. El objetivo es identificar aquellos aspectos que se deben mantener (F), corregir (D), explotar (O) o afrontar (A).



Así, se considera:

<b>Debilidad</b>	D	Posición desfavorable de la UPV de carácter interno.
<b>Amenaza</b>	A	Situación desfavorable existente en el entorno y que afecta a la UPV.
<b>Fortaleza</b>	F	Posición favorable de la UPV de carácter interno.
<b>Oportunidad</b>	O	Situación favorable propiciada por el entorno y que beneficia a la UPV.

ANÁLISIS DAFO. Gestión de la movilidad	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>Compromiso por la movilidad sostenible incluido en el Plan Estratégico de la UPV.</li> <li>Gestor de movilidad nombrado oficialmente en 2015 con funciones claramente definidas.</li> <li>Subcomisión de Movilidad Sostenible creada en 2015 para el fomento de la movilidad sostenible y que sirve de instrumento de participación de la comunidad universitaria, con funciones y funcionamiento definidos.</li> <li>Celebración de la Semana Europea de la Movilidad sostenible que se celebra internacionalmente todos los años entre el 16 y el 22 de septiembre.</li> <li>Reglamento que regula las condiciones para que PAS y PDI puedan teletrabajar más allá de la pandemia, aprobado en julio de 2022.</li> <li>Reglamento de Circulación y Estacionamiento, que pretende establecer unas pautas básicas de respeto y convivencia entre todos los modos de transporte en los tres campus.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La formación a distancia no se plantea a fecha de hoy.</li> <li>No se han definido indicadores de medición ni criterios para minimizar el impacto de los viajes a media y larga distancia de los trabajadores de la UPV.</li> </ul>
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>La UPV forma parte de la Mesa de la Movilidad de Valencia creada por el Ayuntamiento en 2015, donde debate con los actores locales relevantes. La UPV forma parte del Foro de la Bicicleta y el Foro del Vehículo Eléctrico.</li> <li>Mesa Interadministrativa del Campus de Vera, constituida en 2015 con funciones y funcionamiento definido.</li> <li>Canal de comunicación creado en 2020 con el Ayuntamiento de Alcoy para la cooperación mutua en relación a los planes de movilidad que se desarrollen a partir del 2021.</li> <li>La Ley 7/2021, de cambio climático y transición energética, obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a adoptar antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible, que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad. Afecta a los tres municipios donde se ubican los campus.</li> <li>Las nuevas tecnologías (unidas a la afinidad de los jóvenes por soportes digitales), los nuevos enfoques participativos para abordar problemas y el <i>networking</i> entre universidades, son oportunidades derivadas del contexto actual.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En Gandía, hasta la fecha no se ha creado un foro local ni establecido un canal de comunicación entre los actores locales y la UPV.</li> <li>El rechazo social ante medidas encaminadas a limitar el uso del coche, tanto su circulación como su estacionamiento es una amenaza derivada del contexto actual.</li> </ul>

ANÁLISIS DAFO. Características poblacionales y territoriales. Accesos	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>Los edificios del Campus de Alcoy se encuentran plenamente integrados en el núcleo urbano de la ciudad. Por tanto, se trata de un campus de carácter urbano.</li> <li>El Campus de Gandía sólo permite la circulación peatonal por su interior, por tanto, todos los accesos al recinto universitario son peatonales.</li> <li>El Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> <li>Aunque tiene una ubicación periférica en la ciudad de Valencia, está integrado en la trama urbana.</li> <li>Dispone de 26 accesos distribuidos en todo su perímetro. Se puede acceder a pie por la mayoría de ellos. Su interior es mayoritariamente de uso peatonal.</li> <li>Tiene limitada la velocidad de circulación de vehículos a motor (30 km/h).</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>El Campus de Gandía se encuentra ubicado en el Grao de la ciudad de Gandía a 3 km de la ciudad.</li> <li>En el Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> <li>La distancia máxima de punta a punta es de aproximadamente 1,5 km.</li> <li>En sus accesos no se informa sobre el uso compartido peatonal y ciclista de las zonas peatonales del campus.</li> <li>Los restos de pintura del antiguo carril bici sobre el pavimento generan confusión en los accesos A, E, F, G, H, I.</li> </ul> </li> </ul>
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>El entorno en el que se encuentran los edificios de la UPV en Alcoy es eminentemente peatonal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>En Gandía, el entorno favorece el acceso en vehículo a motor. Además, la Carretera de Sequia del Rei divide en dos partes el campus (norte y sur).</li> <li>En Vera, la falta de visibilidad en los accesos de la Avenida de los Naranjos, debido al seto, suponen un riesgo de atropello para peatones y ciclistas.</li> </ul>

ANÁLISIS DAFO. Vehículos a motor	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En el aparcamiento regulado del Campus de Alcoy, se dispone de dos plazas para vehículos eléctricos con punto de recarga.</li> <li>▪ En el Campus de Gandía, hay un elevado nivel de ocupación en los aparcamientos para estudiantes (regulados y no regulados), y saturación en las calles/zonas próximas a los accesos al Campus.</li> <li>▪ El número de plazas para coche en los aparcamientos regulados de Vera se ha reducido desde 2015 en un 6,5%. El aparcamiento P8A ha sido transformado recientemente en una zona ajardinada.</li> <li>▪ En Vera, se dispone de dos puntos de recarga para vehículos eléctricos en el CEDAT (edificio 9E) bajo modalidad de pago.</li> <li>▪ Se ha planificado la creación de 30 puntos de carga más para vehículos eléctricos en Vera en los aparcamientos de los edificios 6G y 3P, así como otra zona de carga en el parking del edificio H (CRAI) en Gandía, bajo modalidad de pago.</li> <li>▪ Las motos estacionadas en zona peatonal en Vera se han reducido considerablemente desde el año 2015.</li> <li>▪ Guía con criterios para priorizar el uso de vehículos ecoeficientes en la flota de la UPV. En 2020, los tres primeros híbridos enchufables fueron incorporados a la flota vía renting.</li> <li>▪ Landing page de la UPV desde la que enlaza con las iniciativas para compartir coche puestas en marcha por otras entidades.</li> <li>▪ Según la encuesta de movilidad: <ul style="list-style-type: none"> <li>- En Alcoy, el 37% de usuarios de coche estaría dispuesto a usar TPC si se solucionaran los problemas existentes; en Gandía, el 42% usarían TPC; en Vera el 37% usaría TPC y el 21% la bici.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El Campus de Vera cuenta con una red vial interior, formada por dos tramos independientes que conectan los accesos A, B, E, G, H, I y P con las áreas reservadas para el aparcamiento, bien libre o bien regulado.</li> <li>▪ El Campus de Alcoy cuenta con un aparcamiento regulado mediante barrera que no presenta saturación. No existen problemas de aparcamiento para ningún colectivo universitario.</li> <li>▪ En los aparcamientos de Gandía, no hay plazas reservadas para vehículo eléctrico.</li> <li>▪ Hay zonas de aparcamiento indebido en los alrededores del Campus de Gandía. Destaca por su magnitud el descampado al oeste del edificio H, con más de 50 vehículos estacionados.</li> <li>▪ En el Campus de Vera hay 11 aparcamientos regulados mediante barrera y tarjeta universitaria, además de plazas de aparcamiento libre ubicadas en el interior. Los aparcamientos no presentan saturación para ningún colectivo.</li> <li>▪ Según la encuesta de movilidad: <ul style="list-style-type: none"> <li>- En el reparto modal, el coche representa un % elevado: 41% en Alcoy, 38% en Gandía y 30% en Vera.</li> <li>- Con respecto a la encuesta de 2015, se incrementa el uso del coche en un 3% (Alcoy), 1% (Gandía) y 2% (Vera). Y se reduce el índice de ocupación en los tres campus.</li> <li>- El vehículo híbrido y eléctrico se han incrementado, pero aun representan % bajos: 9% en Alcoy, 8% en Gandía y 9% en Vera.</li> <li>- El % de usuarios de coche que no comparte vehículo es muy alto: 78% en Alcoy, 82% en Gandía y 81% en Vera.</li> <li>- La mayoría de usuarios de coche aparca dentro de los campus: 97% en Alcoy, 76% en Gandía y 93% en Vera. Mayoritariamente se considera que hay plazas de aparcamiento suficientes en los parkings de la UPV.</li> <li>- El % de usuarios de coche que no están dispuestos a cambiar de modo de transporte, aunque mejoren los problemas existentes es considerable: 44% en Alcoy, 26% en Gandía y 35% en Vera.</li> <li>- Los desplazamientos con otros centros de la UPV se realizan en coche en un 50% en Alcoy, 44% en Gandía y 28% en Vera.</li> </ul> </li> <li>▪ Según la encuesta, con respecto a la moto: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Solo en Vera se utiliza la moto eléctrica (11%); en Alcoy y Gandía su uso es nulo.</li> <li>- Solo en Vera tiene incidencia el motosharing (8%); en Alcoy y Gandía su uso es nulo.</li> <li>- En Vera, el 29% de usuarios de moto afirma aparcar fuera de plaza, sobre la acera.</li> <li>- El % de usuarios de moto que no están dispuestos a cambiar de modo de transporte, aunque mejoren los problemas existentes es considerable en Alcoy (33%) y en Vera (31%).</li> </ul> </li> </ul>
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En el Campus de Alcoy: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Las calles en las proximidades de los edificios son estrechas, de un sólo sentido, velocidad limitada y con el estacionamiento (en línea) muy reducido. Las calles Bartolomé J. Gallardo y Joan Cantó tienen acceso restringido a vehículos autorizados.</li> <li>- La oferta de plazas de aparcamiento libre es muy escasa y existe saturación.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El Campus de Gandía tiene fácil acceso en vehículo a motor a través de las carreteras CV605 (Camí Vell de València) y Carretera Sèquia del Rei.</li> <li>▪ La Avenida de los Naranjos, principal vía de acceso al Campus de Vera, tiene un tráfico denso y la velocidad no se encuentra limitada por la proximidad a centros educativos. Hay 17 accesos al campus para vehículos a motor que comunican, bien con el vial interior, o bien con los aparcamientos interiores.</li> </ul>

ANÁLISIS DAFO. Desplazamiento peatonal	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La zona interior del Campus de Gandía es peatonal, continua y con mucha amplitud. Es posible protegerse del sol al realizar el desplazamiento por el itinerario existente bajo edificios.</li> <li>▪ El Campus de Vera cuenta con una red peatonal interior amplia y continua, formada por paseos pavimentados y conectados con una red de aceras que permiten el desplazamiento de extremo a extremo del recinto universitario.</li> <li>▪ En Vera, nueva zona ajardinada con gran espacio libre para el desplazamiento peatonal, construida ocupando el parking P8A, y que cuenta con árboles que proporcionarán cierta sombra.</li> <li>▪ Según la encuesta de movilidad:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- El 51% del desplazamiento al Campus de Alcoy se realiza a pie; en Gandía el desplazamiento peatonal representa el 28% y en Vera el 18%.</li> <li>- Con respecto a la encuesta de 2015, en Gandía se incrementa el desplazamiento a pie en un 6%.</li> <li>- Mayoritariamente no se encuentran problemas para el desplazamiento peatonal, tanto en el acceso como en el interior de los tres campus. En Vera, hay usuarios que señalan la falta de itinerarios con sombra.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En Vera:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Discontinuidad en los caminos peatonales en la zona que se encuentra en obras al sur del edificio 8P.</li> <li>- No existe un itinerario continuo con sombra que permita cruzar el campus.</li> <li>- Las aceras entre edificios de antigua construcción (Informática, Industriales, Caminos, Arquitectura, Telecomunicaciones y parte de Agrónomos) son estrechas y laberínticas.</li> <li>- Las aceras junto al vial interior no siempre tienen anchura libre adecuada. En ellas existen restos de carril bici que dan lugar a confusión. No siempre existen árboles que proporcionen sombra.</li> </ul> </li> </ul>
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El entorno del Campus de Alcoy favorece el desplazamiento peatonal continuo y seguro, y la trama urbana propia de un casco antiguo (calles estrechas) permite la existencia de sombra.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En el Campus de Gandía:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- No hay posibilidad de acceso peatonal al campus desde el oeste debido a la presencia de la carretera CV-605.</li> <li>- La Carretera Sèquia del Rei constituye una barrera para el desplazamiento peatonal dividiendo el campus en dos zonas. Un paso de peatones en dos tiempos, regulado por semáforos, conecta las dos partes del campus.</li> <li>- La acera de la Ronda de l'Agora, que circunvala al edificio H (CRAI) por su lado este y sur, presenta una anchura libre muy reducida por la presencia de carril bici.</li> </ul> </li> <li>▪ En Valencia:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- La Avenida de los Naranjos constituye una barrera para el desplazamiento peatonal, debido a la alta densidad de tráfico y a la presencia de las vías del tranvía. 9 pasos de peatones, regulados por semáforos, conectan las aceras a ambos lados.</li> <li>- Son especialmente complejos los pasos de peatones en los dos cruces del vial sobre las vías del tranvía. Además, las isletas intermedias no disponen de protección.</li> <li>- La accesibilidad peatonal desde la zona de aparcamiento se ve muy dificultada debido al seto que actúa como una barrera continua. Además, el seto reduce la visibilidad en los accesos.</li> <li>- La acera se estrecha puntualmente entre el acceso M y el N.</li> </ul> </li> </ul>

ANÁLISIS DAFO. Bicicleta	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En Vera se ha puesto en marcha como prueba piloto una instalación cerrada para bicis y patinetes en el parking de la ETSID, con puntos de recarga, de acceso restringido mediante tarjeta universitaria. Se prevé extender esta medida al resto de aparcamientos.</li> <li>▪ En el Campus de Vera, la UPV cuenta con un total de 105 aparcabicis distribuidos por todo el recinto universitario con una capacidad total de 1.894 plazas. Presentan elevada ocupación sin llegar a la saturación. Además, se dispone de 15 puntos para el aparcamiento de patinete eléctrico con un total de 162 plazas.</li> <li>▪ Se puede considerar prácticamente inexistente el estacionamiento de bicis en puntos no destinados a ello.</li> <li>▪ La Fundación CEDAT ofrece el servicio de reparación de bicicletas.</li> <li>▪ Se dispone de 6 infladores de ruedas, 5 de ellos en el Campus de Vera y 1 en Alcoy.</li> <li>▪ En el Campus de Vera, el Servicio de Seguridad realiza una labor de concienciación para prevenir robos: retira las bicicletas y patinetes que no están atados y los devuelve a su dueño previa explicación de cómo realizar un correcto amarre.</li> <li>▪ Según la encuesta de movilidad:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- En Gandía, la bicicleta y el patinete representan el 9% del reparto modal; en Vera la bici supone el 19% y el patinete el 3%.</li> <li>- En Vera, el uso del sistema de bici público Valenbisi es significativo (27% de ciclistas).</li> <li>- Con respecto a la encuesta de 2015, en Gandía se incrementa el uso de la bici en un 2%, y el patinete ya tiene representación con un 1% en Alcoy y en Gandía y un 3% en Vera.</li> <li>- El mal estacionamiento de bicis en árboles o elementos del mobiliario urbano es despreciable.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El Campus de Gandía no permite la circulación interior de bicicletas, según se indica mediante señal vertical.</li> <li>▪ En todos los tramos de carril-bici del Campus de Vera, el pavimento y la pintura se encuentran muy deteriorados, dando una sensación de abandono. No existe señalización que indique el uso compartido peatonal-ciclista de la zona peatonal.</li> <li>▪ Los aparcabicis existentes en Alcoy se encuentran prácticamente vacíos; en Gandía la ocupación es baja.</li> <li>▪ La distribución de los aparcapatinetes en Vera no es homogénea, localizándose la mayor parte de ellos (80%) en la parte oeste; su ocupación es baja en términos generales. No hay aparcapatinetes en Alcoy ni Gandía.</li> <li>▪ La distancia a recorrer hasta las instalaciones deportivas del Campus de Vera dificulta el uso de las duchas y taquillas por parte de los ciclistas.</li> <li>▪ Se ha registrado el robo de bicicletas y patinetes que estaban atados en el Campus de Vera.</li> <li>▪ Según la encuesta de movilidad:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- En el Campus de Alcoy, la bicicleta y el patinete únicamente representan el 2%.</li> <li>- La inexistencia o discontinuidad de carril-bici es el problema principal que encuentran los ciclistas en el acceso a los campus.</li> <li>- Los % de ciclistas que introducen la bici en su edificio es significativo: entre 33-35% en los tres campus.</li> <li>- En Vera, el 26% opina que los aparcabicis son inseguros ante robos; el 24% piensa que son insuficientes.</li> <li>- Los principales problemas detectados por los usuarios de Valenbisi son la falta de bicicletas y soportes libres en el campus, en los momentos de salida y entrada respectivamente.</li> <li>- El número de plazas para patinetes en Vera se considera insuficiente (31%) y los aparcapatinetes son inseguros ante robos (33%). El 19% introduce el patinete en el edificio donde trabaja o estudia.</li> </ul> </li> </ul>
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En la ciudad de Valencia:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Red ciclista que ha incrementado su longitud, cobertura, conectividad y presencia en vías principales, en los últimos años. Esta red discurre por las proximidades del Campus, facilitando su conexión en bici con el resto de la ciudad.</li> <li>- Anillo Verde metropolitano en ejecución, conectando municipios contiguos y redes ciclistas locales.</li> <li>- El Plan de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia prevé la creación de una red estructurante ciclista metropolitana, extendiendo los 353 km actuales (incluyendo Valencia serían 545 km) hasta los 975 km (incluyendo Valencia 1.047 km).</li> <li>- El sistema de bici pública Valenbisi está ampliamente extendido por la ciudad de Valencia; cuenta con 4 bases dentro del Campus de Vera y una más en la acera de la Avda. Naranjos. Además, se dispone de una estación del sistema de préstamo metropolitano MIBISIVALENCIA junto al Rectorado.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La red ciclista del municipio de Alcoy dispone básicamente de dos itinerarios, que se encuentran muy alejados del campus. No hay carril bici en las inmediaciones del mismo.</li> <li>▪ El carril bici procedente de Gandía, que llega hasta el campus por la Ronda de l'Agora, discurre por la acera dificultando el desplazamiento peatonal.</li> <li>▪ Alcoy no dispone de un sistema municipal de préstamo de bicicletas. Gandía dispone de un sistema de préstamo municipal de bicicletas, Safor Bici, que actualmente no está en funcionamiento.</li> <li>▪ En Valencia:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- En la Avda. de los Naranjos, el carril-bici discurre sobre la acera; es estrecho para ser de doble sentido. Está separado de la calzada a través de un seto que reduce su anchura libre y dificulta la visibilidad en los cruces. La pintura se encuentra bastante deteriorada en gran parte del recorrido.</li> <li>- El carril-bici que discurre por la C/Agustí Alaman i Rodrig no es bidireccional y presenta una pintura muy deteriorada en la totalidad de su recorrido.</li> </ul> </li> <li>▪ La intermodalidad bici-transporte público es difícil debido a las restricciones que establecen todos los operadores de transporte. Incluso alguno de ellos obliga a pagar un billete adicional.</li> </ul>

**ANÁLISIS DAFO. Transporte público colectivo (TPC)**

FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Según la encuesta de movilidad:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- En Gandía, el TPC es utilizado de forma habitual en el 23% de los casos, de los cuales un 12% corresponde al tren y un 8% al autobús urbano.</li> <li>- En Vera, el TPC es utilizado por el 27%, destacando con un 15% el uso de la red de metro-tranvía. El autobús urbano representa un 8%, el tren un 3% y el autobús interurbano sólo el 1%.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Según la encuesta de movilidad:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- En el Campus de Alcoy, el TPC es utilizado únicamente en el 4% de los casos, de los cuales un 2% corresponde al autobús urbano y un 2% al tren.</li> <li>- Con respecto a la encuesta de 2015, se reduce el uso del TPC en los tres campus: 2% en Alcoy, 9% en Gandía y un 6% en Vera.</li> <li>- La valoración de la combinación de modos de transporte es <i>insatisfactoria</i> en Alcoy (67%), <i>suficiente</i> en Gandía (40%) y <i>suficiente</i> en Vera (45%).</li> <li>- En Vera, se perciben dificultades para transportar la bici en el TPC (50%) y aparcar el coche cerca de la parada de TPC a combinar (47%).</li> </ul> </li> </ul>
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tarjeta SUMA: Integración tarifaria de las redes de autobús urbano, autobús interurbano, tren de cercanías y metro-tranvía en el área metropolitana de Valencia. Zonificación simplificada y reducción de precios. Está prevista su extensión más allá del área metropolitana, para cubrir la red de tren de cercanías de Valencia.</li> <li>▪ De forma temporal, descuentos y bono joven gratuito en las redes de metro-tranvía y autobús interurbano de Valencia.</li> <li>▪ Propuesta de la Delegación de Alumnos de combinar la tarjeta de transporte público de Valencia y el carnet de la UPV en un único soporte.</li> <li>▪ El Plan de Movilidad del Área Metropolitana de Valencia plantea actuaciones para mejorar la eficiencia de la red de TPC existente (metro-tranvía, tren de cercanías y autobús interurbano) y la intermodalidad. También planea crear una nueva red de movilidad metropolitana – METROTRAM (sistema de transporte público de alta capacidad basado en autobuses con motorización eléctrica o híbrida).</li> <li>▪ Intermodalidad TPC-bicicleta:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- FGV, a petición de la UPV, ha instalado habitáculos cerrados, techados y dotados de medidas de seguridad para bicis y patinetes eléctricos (Cicloparcs) en las estaciones de Torrent Avinguda, Empalme, Alboraya-Peris Aragó y Quart de Poblet.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Riesgo de que el impacto de la pandemia sobre el TPC a nivel global no se supere por completo una vez ésta termine.</li> <li>▪ Intermodalidad TPC-bicicleta:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- La bicicleta sufre restricciones en los distintos medios de transporte público, a excepción de la bici plegable.</li> <li>- En el caso de que se permita su introducción, hay limitaciones en cuanto a su número y prioridad, que hacen que el ciclista no tenga garantías de poder subirla al autobús/tren/tranvía.</li> <li>- No hay espacios reservados para bicicletas no plegables en ningún medio de transporte.</li> <li>- En algunos casos, el billete tiene un coste adicional.</li> </ul> </li> </ul>

**ANÁLISIS DAFO. Transporte público colectivo (TPC) – Autobús Urbano**

FORTALEZAS	DEBILIDADES
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Según la encuesta de movilidad:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- En Alcoy, la frecuencia del autobús urbano se considera inadecuada.</li> <li>- En Gandía, se valora negativamente la puntualidad, el horario, la frecuencia. En conjunto, el servicio se considera insatisfactorio.</li> <li>- En Vera, la frecuencia del autobús urbano se considera inadecuada. Se señala masificación en algunas líneas.</li> </ul> </li> </ul>
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Campus de Alcoy:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Los horarios son compatibles con los horarios de entrada y salida de la universidad.</li> <li>- Las líneas con parada próxima al Campus conectan con los principales barrios de la ciudad de Alcoy.</li> <li>- Las paradas próximas al campus se encuentran identificadas, tienen información sobre los recorridos y horarios de las líneas, y en aquellas en las que hay espacio suficiente, se dispone de marquesina y asientos.</li> </ul> </li> <li>▪ En el Campus de Gandía, la línea 1 da servicio a la universidad:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Funciona en periodo lectivo (de septiembre a junio, de lunes a viernes).</li> <li>- Sus horarios están coordinados con las llegadas y salidas de los trenes de cercanías de la línea C1 de Valencia, en las horas punta de entrada y salida de la universidad.</li> <li>- La Tarjeta Politécnico es gratuita para estudiantes en el trayecto entre la estación de trenes y el campus.</li> </ul> </li> <li>▪ Valencia dispone de una amplia red que cuenta con 44 líneas, 6 de ellas llegan al campus sin necesidad de transbordos:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- El 67% de los barrios de Valencia tienen conexión directa con el Campus de Vera.</li> <li>- Las líneas 71, 93, 98 y 99 tienen una frecuencia entre 8-15 minutos.</li> <li>- Las paradas de autobús próximas al campus tienen información sobre el recorrido y los horarios; el 60% dispone de marquesina y asientos.</li> <li>- La Estrategia Energética del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia (nov 2018) plantea líneas de acción como la segregación del tramado viario en vías rápidas, el fomento de la intermodalidad, con rutas más eficientes, y el cambio a vehículos eléctricos o alimentados con biocombustibles/GNL.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En el Campus de Alcoy, la frecuencia de paso de las líneas es baja (20-35 minutos).</li> <li>▪ En el Campus de Gandía:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- La línea 1 solo tiene tres expediciones al día desde Gandía al campus, cubriendo la hora de entrada de mañana y tarde. Desde el campus a Gandía hay siete expediciones entre las 13.00 y las 20.30 aproximadamente.</li> <li>- La parada de la Línea 1 presenta grandes deficiencias en cuanto a su identificación y señalización, información disponible y conexión peatonal, pudiendo suponer esto último un peligro para los pasajeros.</li> <li>- La línea 2 es una línea regular con frecuencia de paso baja (24 minutos).</li> </ul> </li> <li>▪ En el Campus de Vera:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Los distritos de la zona norte de Valencia (Rascanya, Pobles del Nord y Pobles de l'Oest) no tienen conexión directa con el Campus (sin realizar transbordos).</li> <li>- La línea 18 y la 40 en horario de mañana tienen una frecuencia de 11-15 minutos, pero las frecuencias no son adecuadas por la tarde llegando a 18-19 minutos.</li> </ul> </li> </ul>

**ANÁLISIS DAFO. Transporte público colectivo (TPC) – Red metro-tranvía**

FORTALEZAS	DEBILIDADES
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Según la encuesta de movilidad:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- En Vera se valora negativamente en primer lugar la masificación de la red de metro-tranvía, y en segundo lugar la frecuencia y el precio.</li> </ul> </li> </ul>
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La red de metro-tranvía de Valencia tiene 156 kilómetros y cuenta con 138 estaciones (35 subterráneas, 103 en superficie). 6 líneas de metro y 3 de tranvía cubren la ciudad de Valencia, su área metropolitana y zonas de influencia.</li> <li>▪ Las líneas de tranvía T4 y T6 llegan hasta el Campus de Vera, y tienen 4 paradas en la Avda. Naranjos.</li> <li>▪ Todas las paradas próximas al campus disponen de marquesina y asientos, información sobre los trayectos, horarios, tarifas, normativa y pantalla informativa de llegadas.</li> <li>▪ La frecuencia de paso en periodo ordinario de la línea 4 de tranvía es de 10 minutos.</li> <li>▪ Existen proyectos de mejora y ampliación de la red:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Plan de Mejora de Frecuencias reducirá los tiempos de paso en todos los tramos de la red a partir de 2023.</li> <li>- Extensión de la red a los municipios de Xirivella, Alaquàs, Aldaia y el Barri del Crist.</li> <li>- Extensión de la línea 10 y dos nuevas líneas de tranvía: la 11 y la 12.</li> <li>- Conversión de la estación de Alameda en un gran punto de interconexión de líneas de la red.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ninguna línea de metro llega hasta las proximidades del campus. La parada de metro de Benimaclet, que permite el transbordo con las líneas de tranvía que llegan al campus, se encuentra a 1,5-2 km.</li> <li>▪ Los tiempos de desplazamiento hasta llegar al campus desde muchos municipios conectados por la red, considerando los transbordos que habría que hacer, son muy elevados.</li> </ul>



**ANÁLISIS DAFO. Transporte público colectivo (TPC) – Autobús Interurbano**

FORTALEZAS	DEBILIDADES
	<p>Según la encuesta de movilidad:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En Alcoy, el autobús interurbano no tiene representación en el reparto modal.</li> <li>- En Gandía, el horario y la frecuencia se consideran inadecuados.</li> <li>- En Vera, la frecuencia se considera inadecuada y se percibe masificación.</li> </ul>
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En Valencia: <ul style="list-style-type: none"> <li>- El proveedor de transporte público local MetroBus opera 40 rutas en el área metropolitana de Valencia con 804 paradas.</li> <li>- El PMoMe prevé mejoras como la creación de accesos BusVAO a Valencia, la reestructuración de la red de autobuses metropolitanos (Metrobús) y la licitación de nuevas concesiones para la prestación del servicio público de transporte de viajeros por carretera.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Campus de Alcoy: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ninguna de las líneas que conectan Alcoy con otras poblaciones cuenta con parada próxima a los edificios del campus.</li> <li>- Es muy complicado el desplazamiento diario al Campus de Alcoy en autobús interurbano por los tiempos de viaje y por los horarios y frecuencias del servicio existente.</li> <li>- El desplazamiento diario entre Alicante-Alcoy o Valencia-Alcoy para acceder al campus en las líneas de autobús interurbano se considera inviable por la duración del trayecto.</li> </ul> </li> <li>▪ Campus de Gandía: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Las líneas de autobús interurbano de Gandía no tienen parada próxima al campus.</li> <li>- Considerando los tiempos de desplazamiento, la frecuencia y horarios de las líneas, los municipios comunicados de forma viable serían Real de Gandía, Vilallonga, Potries, Benifla, Beniarjó, Almoines, Daimus, Miramar, Piles, Guardamar, Oliva, Bellreguard, L'Alqueria, Palmera, Xeraco-Xeresa y Favareta.</li> </ul> </li> <li>▪ Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entre las rutas viables por horario/frecuencia, sólo tienen parada muy próxima al campus las líneas que van a Port de Sagunt (115-b) y El Puig (112). El punto de parada no dispone de marquesinas con asientos, ni información de recorridos y horarios. Asimismo, paran en la C/Ramón Llull las líneas que van a Riola y Carcaixent.</li> <li>- La mayoría de las líneas de MetroBus son inviables por la duración del viaje o porque los horarios o frecuencias son incompatibles con los horarios del campus. Únicamente pueden ser consideradas viables las líneas Port de Sagunt (115-b) y El Puig (112) que conectan los municipios de El Puig, Puzol, Sagunto (incluido Puerto de Sagunto) y Puebla de Farnals.</li> <li>- Existen líneas subvencionadas por la Generalitat Valenciana que comunican directamente distintas poblaciones del área metropolitana de Valencia con el Campus de Vera, con parada próxima al campus. Las paradas de estas líneas no se encuentran identificadas, ni hay información sobre sus horarios, frecuencias e itinerarios.</li> </ul> </li> </ul>

**ANÁLISIS DAFO. Transporte público colectivo (TPC) – Tren**

FORTALEZAS	DEBILIDADES
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Según la encuesta de movilidad:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- En Alcoy, se valora negativamente la duración del trayecto, el horario, la frecuencia y la calidad del servicio de tren.</li> <li>- En Gandía, se valora negativamente la puntualidad, la frecuencia y el precio.</li> <li>- En Vera, se valora negativamente la puntualidad, la frecuencia, la masificación y el precio.</li> </ul> </li> </ul>
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Campus de Gandía:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- La línea C1 Gandía – Valencia tiene una frecuencia en los días laborables que no supera los 30 minutos. En hora punta de la mañana y de mediodía, la frecuencia se reduce a 15 minutos. La conexión del Campus con la Estación de Gandía se realiza en autobús urbano.</li> <li>- Los municipios con duración de viaje en tren inferior a 45 minutos únicamente son Xeraco, Tavernes de la Valldigna y Cullera.</li> </ul> </li> <li>▪ Campus de Vera:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mediante tren de cercanías es posible llegar desde Gandía (C-1), Moixent / L'Alcúdia de Crespins (C-2), Utiel (C-3), Xirivella (C-4), Caudiel (C-5) y Castellón (C-6), así como desde una serie de poblaciones intermedias, hasta Valencia. Las líneas C-1 y C-2 llegan a la Estación del Norte, las líneas C-3 y C-4 llegan a la Estación de San Isidro y las líneas C-5 y C-6 llegan a la Estación Valencia-Cabañal (más próxima al campus).</li> <li>- Sagunt, Puçol, El Puig, Massafasar y Albuixech son las poblaciones que tienen una duración de trayecto más adecuada, seguidas de Catarroja, Massanassa y Alfafar-Benetússer.</li> <li>- En enero de 2022, el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) elaboró un plan con acciones para la mejora de la puntualidad y reducción de cancelaciones de servicios.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Campus de Alcoy:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- La línea Alcoy – Xàtiva – Valencia cuenta únicamente con 3 expediciones diarias durante los días laborables. La duración del trayecto desde Alcoy hasta Valencia hace inviable el desplazamiento diario.</li> <li>- Considerando la duración del trayecto, únicamente Cocentaina y Agres presentan una duración del viaje inferior a 45 minutos; el resto de municipios presenta tiempos que se consideran excesivos para un desplazamiento diario.</li> <li>- El horario de inicio de esta línea no permite llegar al campus a primera hora lectiva.</li> </ul> </li> <li>▪ Campus de Gandía:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- La línea con parada en la estación de Platja i Grau de Gandia tiene un intervalo de paso reducido, 3 trenes al día. Esta línea es la óptima para acceder al campus porque, desde esta estación, hay un trayecto a pie de 10 minutos.</li> </ul> </li> <li>▪ Campus de Vera:               <ul style="list-style-type: none"> <li>- La mayoría de poblaciones conectadas por la red de cercanías de Valencia presenta una duración de trayecto superior a una hora puesto que, al trayecto en tren hay que sumar el tiempo de desplazamiento desde la estación correspondiente.</li> <li>- La plataforma “Indignats amb Renfe” tiene más de 250 usuarios y 25 entidades municipales adheridas, entre ellas el Ayuntamiento de Valencia. Se queja de la impuntualidad, la baja frecuencia y la baja fiabilidad (se anulan servicios en el último momento por averías). Considera insuficiente el plan de acción definido por el MITMA.</li> </ul> </li> </ul>

ANÁLISIS DAFO. Distribución de mercancías y servicios externalizados	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En Gandía, el acceso de vehículos de mercancías en la zona peatonal del campus se realiza mediante autorización del servicio de Seguridad, quien actúa suprimiendo los bolardos en determinados puntos de forma temporal.</li> <li>▪ 7 accesos exclusivos para vehículos de transporte en el Campus de Vera, regulados mediante barrera/puerta.</li> <li>▪ El Campus de Vera dispone de 13 de zonas habilitadas para la carga y descarga de mercancías, distribuidas por todo el recinto, aunque están más concentradas en la mitad oeste del campus. No presentan problemas de saturación.</li> <li>▪ El Reglamento de Circulación y Estacionamiento define el procedimiento para la autorización y vigilancia del uso de la zona peatonal por parte de servicios externalizados de mantenimiento, limpieza y seguridad.</li> <li>▪ Introducción de requisitos en los pliegos para que las empresas que trabajan habitualmente en el campus utilicen modos de transporte sostenibles. Por ejemplo, la empresa de Seguridad en el Campus de Vera ya utiliza motos eléctricas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En el Campus de Alcoy, parada habitual indebida de los vehículos de mercancías sobre la acera de acceso a la Plaza Ferrándiz i Carbonell desde la Plaza Mossèn Josep.</li> <li>▪ Presencia de coches saturando la zona de carga y descarga de la Cafetería del Campus de Gandía en la C/ Polígono Universidad.</li> <li>▪ En el Campus de Vera: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Solo el 40% de las zonas de carga y descarga tiene indicación del tiempo máximo de parada. En aquellas que indican el tiempo de parada, se establece un periodo de 10 minutos; sin embargo, el Reglamento de Circulación y Estacionamiento de la UPV establece un periodo de 20 minutos para estas operaciones (artículo 5.5).</li> <li>- Aunque el 85% de las zonas tiene señalización vertical, solo el 46% de las zonas tiene señalización horizontal.</li> <li>- Presencia de algunos vehículos parados o realizando operaciones de carga y descarga en zonas no habilitadas para ello.</li> </ul> </li> </ul>
OPORTUNIDADES	AMENAZAS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Las calles estrechas y de preferencia peatonal donde se ubican los edificios del Campus de Alcoy dificultan las operaciones de carga y descarga.</li> </ul>

ANÁLISIS DAFO. Aspectos medioambientales	
FORTALEZAS	DEBILIDADES
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Con respecto al cálculo de 2015, en valor absoluto: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se reducen las emisiones considerablemente en los tres campus (12% en Alcoy, 7% en Gandía y 10% en Vera).</li> <li>- Se reduce el consumo energético considerablemente en los tres campus (14% en Alcoy, 4% en Gandía y 8% en Vera).</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Las emisiones de CO<sub>2</sub> derivadas de la movilidad de la población universitaria son 1.731 tCO<sub>2</sub>/año en el Campus de Alcoy, 1.360 tCO<sub>2</sub>/año en el Campus de Gandía y 15.907 tCO<sub>2</sub>/año en el Campus de Vera.</li> <li>▪ El consumo energético derivado de la movilidad de la población universitaria es del orden de 657 TEP/año en el Campus de Alcoy, 489 TEP/año en el Campus de Gandía y 6.023 TEP/año en el Campus de Vera.</li> <li>▪ Con respecto al cálculo de 2015, en valor relativo, es decir considerando la población de cada campus: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Las variaciones de emisión de CO<sub>2</sub> son muy pequeñas en Alcoy y Vera, mientras que en Gandía se observa un incremento del 10,7%.</li> <li>- Las variaciones de consumo energético son muy pequeñas en Alcoy y Vera, mientras que en Gandía se observa un incremento del 14%.</li> </ul> </li> </ul>