



AYUNTAMIENTO
DE VALLADOLID

ESTRATEGIA DE IMPULSO DE LA
MOVILIDAD ELÉCTRICA EN EL
AYUNTAMIENTO DE VALLADOLID

1.	ANTECEDENTES Y ACCIONES ANTERIORES.	2
2.	PLAN DIRECTOR: MEDIDAS MUNICIPALES PARA FAVORECER LA IMPLANTACIÓN DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA EN VALLADOLID 2012-2015	3
3.	INFRAESTRUCTURA DE RECARGA DE VEHÍCULO ELÉCTRICO	4
1)	RED DE PUNTOS DE RECARGA DE USO PÚBLICO. PROYECTO PILOTO “RECARGA VyP”	4
2)	MARQUESINA FOTOVOLTAICA PLAZA DEL MILENIO	7
3)	INTEROPERABILIDAD DE PUNTOS DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS.	10
4.	INCENTIVOS FISCALES.	11
5.	DISTINTIVO DE ESTACIONAMIENTO GRATUITO EN ZONAS REGULADAS POR LA O.R.A.	12
6.	CATEGORÍA ESPECIAL “VELID” –VEHÍCULO ELÉCTRICO DE LIMITADAS DIMENSIONES-	13
7.	OFICINA DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO.	17
8.	CENTRO URBANO DE DISTRIBUCIÓN ECOLÓGICA DE MERCANCÍAS	18
9.	USO COMPARTIDO DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO	19
10.	FLOTAS PROFESIONALES	21
11.	FOROS DE DIFUSIÓN Y PARTICIPACIÓN.	22
1)	RED ESPAÑOLA DE CIUDADES INTELIGENTES (RECI) – GT 4 MOVILIDAD	22
2)	Proyecto “Mi Ciudad Inteligente”	23
3)	AEN/CTN 178 CIUDADES INTELIGENTES – SUBCOMITÉ 3: GOBIERNO Y MOVILIDAD.	23
4)	METROPOL REGION HANNOVER.....	24
5)	AUTOMOTIVE INTERGROUP RED REGIONES.....	25
12.	PROGRAMA DE FOMENTO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICO Y VEHÍCULO ENERGÉTICAMENTE EFICIENTE (“ VEHÍCULOS ECOLÓGICOS”).	26

ANEXO 1. MEDIDAS MUNICIPALES PARA FAVORECER LA IMPLANTACIÓN DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA EN VALLADOLID 2012-2015

ANEXO 2. ORDENAZAS FISCALES (B.O.P. VALLADOLID 26 septiembre 2012)

1. ANTECEDENTES Y ACCIONES ANTERIORES.

El Ayuntamiento de Valladolid viene desarrollando acciones diversas en materia de sostenibilidad en general y en particular promoviendo una movilidad sostenible, a través del fomento del ahorro, la eficiencia energética y la implantación de las energías renovables, a fin de contribuir y progresar hacia un modelo energético más sostenible desde el ámbito local.

Como antecedentes de esta política se debe citar la trayectoria de la **Agenda Local 21** en sus diferentes fases, el **Plan Integral de Movilidad Urbana Ciudad de Valladolid** (B.O.P. de Valladolid, 1 de marzo de 2005), conocido como PIMUVA y su apuesta por una flota municipal de transporte público de AUVASA muy diversificada en cuanto a modelos y combustibles.

El PIMUVA, aprobado por el Pleno del Ayuntamiento el 2 de noviembre de 2004, ya recogía en su artículo 4º entre sus objetivos el impulso de una movilidad sostenible y el fomento e incentivación del transporte público colectivo y de otros sistemas de transporte de bajo o nulo impacto como los desplazamientos a pie o en bicicleta. Para ello se desarrolla en cinco Programas que recogen propuestas operativas de implantación y los indicadores de control y seguimiento: 1.- Programa de movilidad peatonal y otros modos de transporte; 2.- Programa de mejora del Transporte Público Urbano; 3.- Programa de Ordenación Vial; 4.- Programa de Ordenación Vial; 5.- Programa de Estacionamiento; y 6.- Programa de gestión de la movilidad.

Con estos instrumentos de planificación sectorial como referente se justifica el apoyo e impulso de la movilidad eléctrica, como tecnología de vanguardia que puede contribuir de forma significativa a reducir las emisiones de CO₂ a la atmósfera, a cambiar los hábitos de movilidad de los usuarios, a impulsar la I+D+i en la industria automovil, la formación y las iniciativas emprendedoras en el campo del vehículo eléctrico y su industria auxiliar. La Ciudad se ofrece como un campo de pruebas de esta tecnología, de modo que además permita avanzar en la aplicación de las Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC) en este sector pero sin olvidar a los ciudadanos como principales usuarios, beneficiarios y agentes activos.

Este papel proactivo se manifiesta en el logro de los objetivos y prioridades de la estrategia Europa 2020 (1). Compartiendo la visión de una economía basada en el conocimiento y la innovación (crecimiento inteligente) y más eficiente en el uso de los recursos, más ecológica y más competitiva (crecimiento sostenible), el Ayuntamiento de Valladolid ha suscrito el Pacto

¹ Disminuir en 20 % el consumo de energía respecto a los niveles proyectados en 2010; reducir un 20 % o más las emisiones de CO₂; e incrementar un 20 % de la energía consumida de origen renovable, siendo al menos el 10 % de los combustibles para el transporte también renovable). COM (2010) 639 final. Energy 2020. A Strategy for Competitive, Sustainable and Secure Energy; COM (2008) 30 final. El cambio climático, una oportunidad para Europa.

de Alcaldes, el 1 de abril de 2011, y aprobado el 14 de junio de 2012 su Plan de Acción para la Energía Sostenible (PAES).

El PAES de Valladolid entre otros aspectos recoge el objetivo de reducción de 1,12 toneladas de CO₂ por habitante y año para el 2020. Entre sus medidas, el PAES prevé:

- la sustitución progresiva de las motorizaciones actuales de los vehículos por otras, híbridas, eléctricas o que usen combustibles poco contaminantes, con una reducción estimada de 6.170 toneladas de CO₂;
- mejorar la velocidad comercial del transporte público e incorporar el área metropolitana (Comunidad Urbana de Valladolid que integra 22 municipios limítrofes) al sistema general de transporte público;
- y la reducción del flujo de tráfico en un 5% anual entre 2013 y 2016.

2. PLAN DIRECTOR: MEDIDAS MUNICIPALES PARA FAVORECER LA IMPLANTACIÓN DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA EN VALLADOLID 2012-2015

La hoja de ruta que marca la estrategia de Valladolid en el impulso de la movilidad eléctrica, es el documento que fue presentado con fecha 4 de abril de 2012 en la Plaza del Milenio: *Medidas municipales para favorecer la implantación de la movilidad eléctrica en Valladolid 2012-2015* (ANEXO 1).

Este documento se recoge como referente en la Guía Regional del Vehículo Eléctrico para Castilla y León (2), en el apartado de Recomendaciones Técnicas para el desarrollo y gestión de puntos de recarga de vehículos eléctricos, apartado 3.2. Normativa de Interés y en los Anexos 2.3 y 3.

La mejora de la eficiencia energética en el sector del transporte es objetivo prioritario de la UE dentro de las medidas orientadas a la mitigación y adaptación al cambio climático. Dentro del sector transporte, las áreas urbanas albergan a alrededor del 80% de la población europea y en ellas sucede una gran parte del total del transporte rodado. Se estima que la conducción urbana contribuye en torno al 8% de todas las

² Anexo 2. Normativa Técnica y otros documentos de interés. Páginas 101 a 104, Guía Regional del Vehículo Eléctrico para Castilla y León. Junta de Castilla y León.

emisiones GEI en España. Por este motivo la puesta en marcha de políticas de movilidad sostenible a nivel urbano desempeña un papel primordial a la hora de alcanzarlos objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y abre un abanico de posibilidades para la introducción de nuevas tecnologías, más limpias y eficaces³.

La actuación sobre movilidad eléctrica del Ayuntamiento de Valladolid se enmarca dentro de la estrategia europea recogida en la Directiva 2009/33/CE, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, la Estrategia Integral para el Impulso del Vehículo Eléctrico en España 2010-2014, y la Estrategia Regional del Vehículo Eléctrico 2011-2015 de la Junta de Castilla y León.

La estrategia sobre movilidad eléctrica del Ayuntamiento de Valladolid manifiesta el compromiso de Valladolid con una movilidad sostenible y proactiva con el vehículo eléctrico, que abarca a todos los agentes, operadores y usuarios de la cadena de valor del sector de la movilidad eléctrica.

Estos son sus ejes de actuación:

- Desarrollo de las Infraestructuras de Recarga;
- Medidas Fiscales ;
- Medidas Informativas;
- Medidas de Fomento;
- Medidas singulares de los Vehículos Eléctricos de Limitadas Dimensiones (VELID).

3. INFRAESTRUCTURA DE RECARGA DE VEHÍCULO ELÉCTRICO

1) RED DE PUNTOS DE RECARGA DE USO PÚBLICO. PROYECTO PILOTO “RECARGA VyP”

Valladolid dispone de una red de puntos de recarga de uso público con una ratio por habitante entre las primeras ciudades de España. En la actualidad hay instalados **34 puntos de recarga de vehículo eléctrico en 19 emplazamientos** de acceso público, más los habilitados en la marquesina fotovoltaica de la Plaza del Milenio y otros espacios privados.

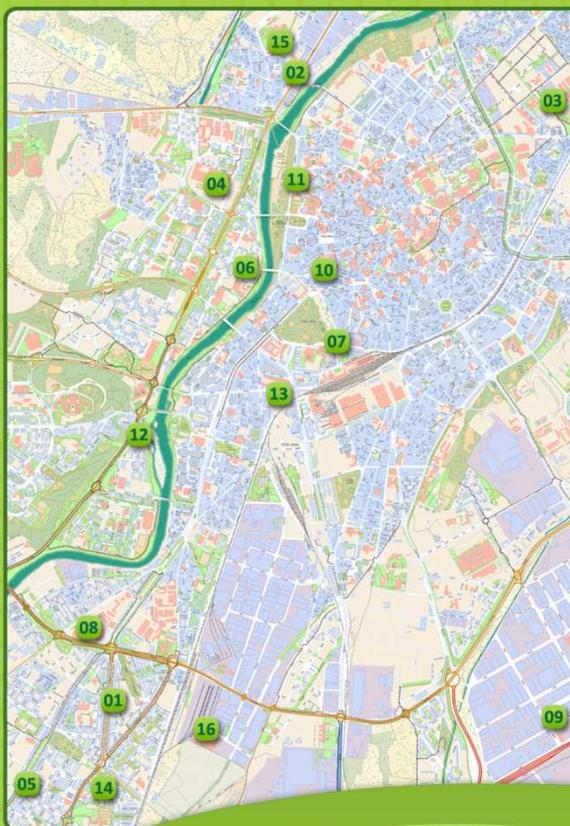
³ Fuentes: Estrategia Española de Desarrollo Sostenible; PER 2005-2010; Plan Nacional de Asignación 2008-2012; Estrategia Española de Cambio Climático.

Esta red se diseñó con una finalidad demostrativa y promocional del uso de la infraestructura de recarga vinculada al VE en el marco de un **Proyecto piloto bases de recarga Vehículo eléctrico (“Recarga VyP”)** que desde el 28 de septiembre 2010 se desarrolla dentro de un Convenio de colaboración suscrito entre el IDAE, el Ente Regional de la Energía de Castilla y León, los Ayuntamientos de Palencia y Valladolid e Iberdrola, con un presupuesto de 276.000 € en el que Valladolid ha aportado 56.250 €.

Durante 2013 se han contabilizado 1.386 recargas de vehículos eléctricos en los puntos de acceso público y hay que recordar que se trata de una recarga gratuita para el usuario. Se trata de una recarga “de oportunidad” (máximo 3 horas) que está contribuyendo a su finalidad, que el usuario se familiarice con esta práctica.

La energía utilizada en 2013 en el proceso de recarga se estima en 6.548 kilovatios hora (KWh) y ello ha supuesto una reducción de las emisiones de CO2 a la atmósfera de más de 13.286 kilogramos (equivalentes a emisiones generadas por vehículos movidos a gasóleo).

Plan Piloto de Estaciones de Recarga de Vehículos Eléctricos en las ciudades de **VALLADOLID** y Palencia



VALLADOLID (34 puntos de recarga)

- 01- Salón del Abadengo (2 puntos de recarga)
- 02- Avenida de Burgos (3 puntos de recarga)
- 03- Campus Miguel Delibes (1 punto de recarga)
- 04- Feria de Muestras (2 puntos de recarga)
- 05- Cañada Real (PRAE) (1 punto de recarga)
- 06- Plaza del Milenio (6 puntos de recarga)
- 07- Plaza Colón (2 puntos de recarga)
- 08- Avda. de Zamora (C.C. Vallasur) (4 puntos de recarga)
- 09- Polígono San Cristóbal (1 punto de recarga)
- 10- Doctrinos (4 puntos de recarga)
- 11- San Agustín (1 punto de recarga)
- 12- Museo de la Ciencia (3 puntos de recarga)
- 13- Casa de la India (1 punto de recarga)
- 14- CDO Covaresa (1 punto de recarga)
- 15- Calle de la Tierra (1 punto de recarga)
- 16- AUVASA (1 punto de recarga)

OBJETIVOS

- Posicionar a Valladolid y Palencia como ciudades líderes de la movilidad eléctrica en Castilla y León.
- Potenciar e impulsar la fabricación de vehículos eléctricos en la región.

CONTACTO

- Tel.: 010
- E-mail: info@ejmplo.com



Estrategia regional
del **vehículo eléctrico**

En el seno de este proyecto piloto *Recarga VyP* se aprobó el diseño y características técnicas de las tarjetas identificativas RFID de usuario de VE que permite la recarga en los puntos de la red de uso público según el modelo adjunto.



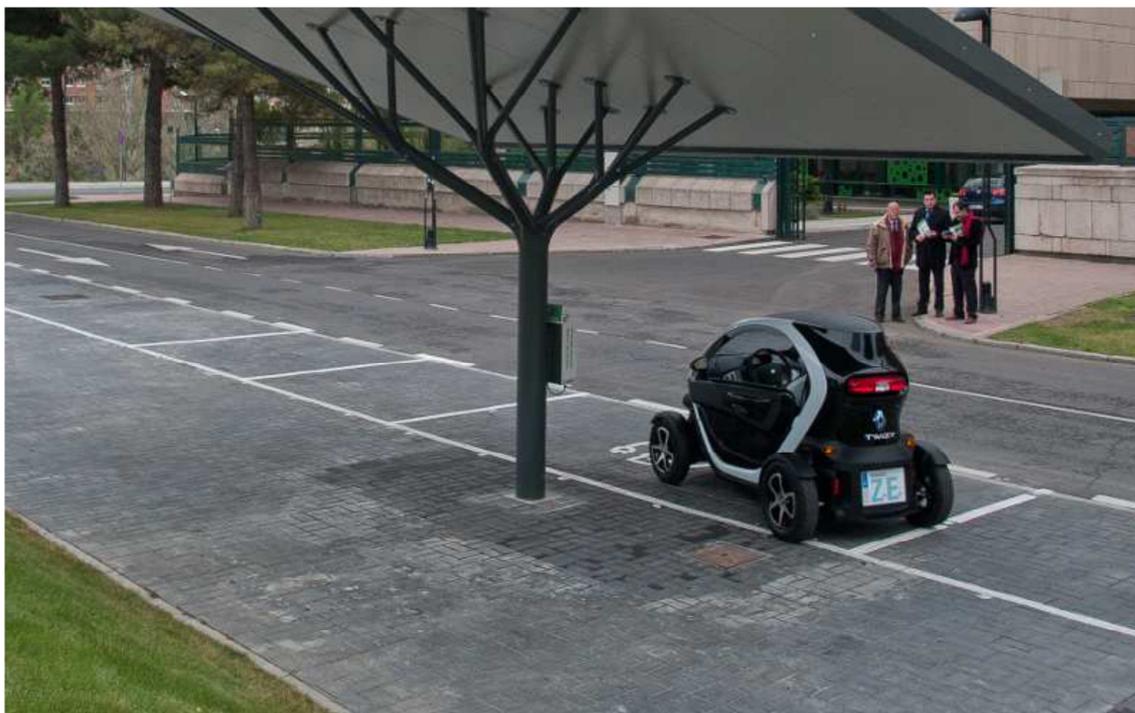
Para garantizar su interoperabilidad con otras tarjetas expedidas en otras ciudades dentro del Plan Movele se autorizó a introducir la codificación correspondiente que habilitara que usuarios de otras ciudades, caso de Madrid, pudieran recargar en Valladolid y Palencia y viceversa, prueba que se realizó con éxito y que dio lugar a presentar, como se verá más adelante, una propuesta de protocolo de interoperabilidad entre puntos de recarga de todas las ciudades que integran la Red Española de Ciudades Inteligentes (RECI), que cuenta con 41 municipios adheridos a fecha julio 2013.

La **Oficina del Vehículo Eléctrico**, integrada dentro de la Agencia de Innovación y Desarrollo Económico de Valladolid, Valladolid+D adelante, ha expedido un total de **84 tarjetas RFID de usuario de VE para recarga gratuita en los puntos de la red de uso público**. De estas 64 tarjetas corresponden a solicitudes de usuarios privados.

2) MARQUESINA FOTOVOLTAICA PLAZA DEL MILENIO

Desde el punto de vista de la innovación y la aplicación de las energías renovables surge la iniciativa de instalar en la Plaza del Milenio de Valladolid una marquesina fotovoltaica—diseñada por Pininfarina— que además incorporara puntos de recarga de vehículo eléctrico.





3) INTEROPERABILIDAD DE PUNTOS DE RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS.

10

Valladolid forma parte de la Red Española de Ciudades Inteligentes (RECI) como socio fundador desde su constitución el 27 de julio de 2012 siendo además la Agencia de Innovación y Desarrollo Económico de Valladolid su sede permanente, que también alberga la Oficina del Vehículo Eléctrico. Valladolid lidera el grupo de trabajo IV Movilidad y ha promovido en cuanto a la movilidad eléctrica en el seno de su Comité Técnico un PROTOCOLO PARA FOMENTAR LA INTEROPERABILIDAD DE PUNTOS DE RECARGA DE VEHÍCULO ELÉCTRICO EN LAS CIUDADES DE LA RECI que se concreta en los acuerdos específicos:

1. Promover la interoperabilidad de los PDR públicos instalados hasta la fecha en todas las ciudades RECI, a través de la creación de un DISTINTIVO RECI de VE común que identifique al usuario de un VE para su recarga. Este distintivo, de nueva creación o adaptando el soporte de las tarjetas RFID de recarga de VE de las ciudades ya existentes al estándar MOVELE, debe permitir la recarga en todas las ciudades que se adhieran a esta iniciativa. Del mismo modo este distintivo en otro soporte podría habilitar, si así se acuerda, para ser beneficiario de otras ventajas con que cuente el usuario de VE en las ciudades que se adhieran a estas acciones. A título de ejemplo, el estacionamiento gratuito en zonas de aparcamiento regulado.
2. Participación de la RECI en el “grupo de interés” que el IDAE ha creado (con participación de los Gestores de Carga, AEDIVE, y el resto de operadores de la cadena de

valor) para llevar a cabo su proyecto de Hub y definición de la hoja de ruta para asegurar la interoperabilidad de los PDR. Esto permitirá establecer una serie de prescripciones técnicas comunes que servirán a los ayuntamientos de la RECI en la elaboración de los pliegos de contratación y explotación de este tipo de servicios. Y particularmente, debido a su importancia, en la definición de la información que solicitarán a los gestores de carga durante la prestación del servicio (p.e. grado de ocupación de las plazas de estacionamiento reservadas a PDR, operatividad de los PDR, etc.).

3. Postura común de los Ayuntamientos respecto a los protocolos de comunicación entre puntos de recarga de uso público. Siguiendo el modelo de Alemania y otros países utilizar el protocolo PHP basado en OCPP (Open Charge Point Protocol) para el control de parámetros como inicio y fin de recarga, consumo de energía y control de incidencias.

En este marco ha participado el 20 de marzo de 2014 en la sesión que el grupo de interoperabilidad de infraestructura de recarga de uso público de vehículo eléctrico tuvo lugar en la sede del IDEA en Madrid y en la que se trabaja en tres fases: la primera dirigida hacia el usuario, la segunda hacia los gestores de Carga y la tercera que tiene por destino la relación de estos últimos con los operadores de movilidad.

4. INCENTIVOS FISCALES.

En el marco de la estrategia de impulso de movilidad eléctrica se procedió a ejecutar los incentivos fiscales dirigidos a bonificar la cuota o incluso llegar a la exención del 100% de la misma en una serie de tasas municipales que gravan diversas actividades relacionadas con el uso del automóvil, talleres de reparación y uso del dominio público.

Concretamente, en el B.O.P. de Valladolid de 26 de septiembre de 2012 (ANEXO 2) se publicaron las modificaciones de una serie de **ORDENANZAS FISCALES:**

1. Ordenanza Fiscal reguladora de la Tasa por licencias ambientales y de actividades sometidas al régimen de comunicación. Bonificación del 50%
2. Ordenanza Fiscal reguladora de la Tasa por la concesión de licencias y autorizaciones administrativas de autotaxis y demás vehículos de alquiler. Exentos de pago
3. Ordenanza Fiscal reguladora de la Tasa por utilizaciones privativas y aprovechamientos especiales del dominio público municipal I.- Tasa por el estacionamiento de los vehículos de tracción mecánica en las vías municipales (exentos) y VIII.- Aprovechamientos especiales del subsuelo, suelo y vuelo del dominio público con

rieles, posters, cables, palomillas, cajas de amarre, de distribución o de registro, ascensores adosados a edificios existentes, básculas, aparatos para la venta automática y otros análogos. Exentos.

En el caso del impuesto de circulación, el **Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica**, el Alcalde de Valladolid **ha solicitado al Gobierno de España, a través de la Federación Española de Municipios y Provincias**, la modificación de la Ley de Haciendas Locales para permitir que la actual bonificación del 75% de la cuota (que en Valladolid se aplica al máximo según su correspondiente Ordenanza Fiscal) pueda llegar a ser el 100% como es la intención de este Ayuntamiento.

Esta iniciativa fue trasladada, junto con el Plan de Seguridad Vial de Valladolid y otras acciones relacionadas con la movilidad sostenible, a los miembros de la **Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados** que el 17 de diciembre de 2012 visitó el Ayuntamiento de Valladolid.

Parece lógico por tanto que quien contamina menos ayuda a mejorar la calidad de vida de nuestra Ciudad y por ello debe recibir un trato más favorable para contribuir a su progresiva implantación.

5. DISTINTIVO DE ESTACIONAMIENTO GRATUITO EN ZONAS REGULADAS POR LA O.R.A.

Mediante Decreto de Alcaldía número 7.054, de 13 de julio de 2012, se crea la **Tarjeta Especial de Vehículo Eléctrico**, nuevo distintivo que sirve de acreditación de autorización y habilita a los usuarios de VE para estacionar de forma gratuita en aparcamientos regulados por la Ordenanza municipal reguladora de los aparcamientos limitados (ORA), incluidos los aparcamientos disuasorios urbanos (ADUs) que en la actualidad cuenta con más de 8.000 plazas reservadas.

Esta Tarjeta Especial tiene dos categorías: General y VELID (vehículo eléctrico de limitadas dimensiones).



La Tarjeta Especial de Vehículo Eléctrico, categoría general, permite estacionar de forma gratuita en aparcamientos regulados por la ORA, incluidos los aparcamientos disuasorios urbanos (ADUs), pero excluye las zonas reservadas a Residentes (casco histórico principalmente), mientras que la categoría VELID es la única que además de los anteriores también permite estacionar en zona reservadas a Residentes.

La Oficina del Vehículo eléctrico ha expedido **79 tarjetas especiales de VE** de las cuales 26 son de categoría General (8 Renault Kangoo, 7 Renault Fluence, 2 Renault Zoe, 6 Nissan Leaf, 1 TeyCars, 1 Think City y 1 Smart For Two), que permite estacionar de forma gratuita en aparcamientos regulados por la ORA, incluidos los aparcamientos disuasorios urbanos, y 53 tarjetas son de categoría VELID (todos ellos Renault Twizy).

6. CATEGORÍA ESPECIAL “VELID” –VEHÍCULO ELÉCTRICO DE LIMITADAS DIMENSIONES-.

Sin duda una de las señas de identidad de la estrategia de Valladolid de impulso de la electromovilidad ha sido la creación de una categoría singular dentro de los vehículos eléctricos, a la que se aplican las medidas de discriminación positiva generales a este tipo de vehículos y, además, se le conceden otras de mayor calado cuantitativo y cualitativo, fundamentadas en su mayor contribución a mejorar la movilidad sostenible y la calidad de vida en la ciudad.

La categoría especial Vehículo Eléctrico de Limitadas Dimensiones –VELID- (no superiores a 2,50 metros de largo y 1,30 metros de ancho), se crea pensando en un vehículo eléctrico biplaza, verdaderamente novedoso y singular, que se fabrica en la ciudad, y al que se aplican una serie de medidas específicas de discriminación positiva:

1. Se crean reservas de estacionamiento específicas para VELID, en espacios contiguos o próximos a los reservados a motocicletas.
2. Estacionamiento gratuito en zonas ORA, con tratamiento como Residentes.
3. Autorización para utilizar los accesos o itinerarios restringidos a motocicletas.
4. Puntos de recarga específicos para VELID, aprovechando la instalación y soporte del mobiliario urbano y el alumbrado público.
5. Tratamiento singular al VELID en cada modelo de negocio asociado a la movilidad eléctrica.



Las características técnicas de esta categoría permiten su tratamiento análogo al de las motocicletas, en cuanto a menor consumo de combustible, uso menor de espacio en las vías urbanas y zonas de estacionamiento.

Como novedad se han creado, a través de las correspondientes resoluciones de Alcaldía, **“itinerarios VELID”** que permiten circular a estos VE en zonas o carriles urbanos hasta ahora solo reservados al transporte público (Bus y Taxi) y motocicletas, en tres entornos del casco histórico de gran valor patrimonial y turístico como son la

Plaza Mayor, la Plaza de Zorrilla y la Catedral. Estos entornos forman parte de la Ruta Ríos de Luz, galardona internacionalmente como otro de los proyectos Smart city de Valladolid.





Fotografías: Luis Laforga (*in memoriam*)

7. OFICINA DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO.

La **Oficina del Vehículo Eléctrico** se integra en la Agencia de Innovación y Desarrollo Económico de Valladolid, **valladoli+D adelante**, encargada de la coordinación y promoción de todas las iniciativas municipales, y de entidades públicas y privadas, relativas al fomento de la movilidad eléctrica, así como todos aquellos proyectos destinados a la dinamización en nuestra ciudad de un sector empresarial vinculado a los productos y servicios que se generen alrededor de la movilidad sostenible.

Así lo establece el artículo correspondiente del Reglamento que rige dicha Agencia (publicado en el B.O.P. de Valladolid de fecha 14 de junio de 2012) que permite además aprovechar las sinergias que proporciona la transversalidad de otras materias de su competencia como el apoyo a emprendedores, a la innovación y el diseño, desarrollo y seguimiento de proyectos “Smart city” en particular dentro de la iniciativa “**Smart City VyP**” que llevan a cabo conjuntamente las ciudades de Valladolid y Palencia y en el que los *proyectos Smart Mobility* son un eje esencial, toda vez que el corredor viario de la A 62 Autovía de Castilla – E 80 Helsinki-Lisboa, los desplazamientos interurbanos y la industria automovilística representan una seña de identidad industrial y social que permiten hablar de una auténtica “Ciudad lineal” de industria y conocimiento, este apoyado en sus campus universitarios y centros tecnológicos. En particular son diversos los proyectos Smart city relacionados con la electromovilidad desarrollados dentro de la iniciativa “Smart City VyP”: el proyecto Recarga VyP o el proyecto Gestor de Movilidad son dos ejemplos.

La Oficina del Vehículo Eléctrico se encarga de la expedición de las tarjetas RFID que permiten la recarga gratuita a usuarios de VE en la red municipal de puntos de recarga de uso público, así como de expedir los distintivos especiales de VE que autorizan el estacionamiento gratuito en zonas de estacionamiento regulado por la Ordenanza correspondiente (ORA). En sus instalaciones se realizan las acciones de formación y difusión relacionadas con la eMovilidad, como la Jornada de fomento del uso del VE dirigida a flotas profesionales celebrada en septiembre de 2012 y el apoyo al comité técnico encargado de conformar el programa del Salón del Vehículo y Combustible Alternativo que en el mes de octubre se celebra anualmente en la Feria de Muestras de Valladolid.

La Agencia y su Oficina del Vehículo Eléctrico promueve la presentación de proyectos susceptibles de ser financiados por iniciativas y programas europeos, caso del 7º Programa Marco o el nuevo Horizonte 2020 en la temática de transporte en las áreas de movilidad

urbana y transporte modal y co- modal, o en los partenariados público-privados que presentan sinergias con Smart Cities, como la iniciativa Green Cars con el proyecto Green Emotion.

8. CENTRO URBANO DE DISTRIBUCIÓN ECOLÓGICA DE MERCANCÍAS

Para la distribución urbana de mercancías de última milla se está promocionando la creación de un Centro Urbano de Distribución Ecológica (CUDE), con la finalidad de optimizar los recorridos de reparto y la recarga rápida y reducir la contaminación acústica y ambiental en el centro urbano.

Entre las funcionalidades del CUDE de Valladolid se prevén la gestión de pedidos, la integración de proveedores, la coordinación de los suministros, la trazabilidad de las entregas, el control del stock, la eficiencia en las entregas y la visibilidad y control de todo el proceso de distribución urbana.

Su ubicación será estratégica de modo que permita una buena accesibilidad desde vías rápidas y una autonomía de circulación de los vehículos comerciales adecuada a su actividad. Este centro podrá albergar una estación de servicio alternativa que distribuya los combustibles tanto fósiles como “combustibles alternativos” citados en el artículo anterior.

18

El CUDE de Valladolid, como centro de consolidación y agrupamiento de mercancías, tiene los siguientes objetivos de logística dentro de la distribución urbana:

- Contribuir a mejorar la organización y optimización de la cadena logística.
- Desarrollo y uso de las TIC a través de los sistemas inteligentes de transporte.
- Mejorar la calidad ambiental.
- Uso de vehículos más eficientes.
- Mejorar la planificación y optimización del reparto, en particular la distribución nocturna.

9. USO COMPARTIDO DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO

Se está desarrollando un proyecto piloto de Movilidad Eléctrica Compartida en Valladolid (proyecto MECVa) como fórmula de colaboración público-privada para impulsar el uso compartido del vehículo eléctrico como alternativa de movilidad sostenible y eficiente, en diversos escenarios urbanos, ya sea en el ámbito de cascos históricos, municipios, entornos metropolitanos e incluso desplazamientos interurbanos. La Oficina del Vehículo Eléctrico será la encargada de la coordinación y promoción de este proyecto con entidades públicas y privadas, y los agentes de la cadena de valor de este sector.

El proyecto piloto MECVa se caracteriza por:

- a. su carácter experimental, como piloto de prueba en diversos escenarios urbanos, con diversos actores y diferentes tecnologías;
- b. su carácter demostrativo, tanto para los usuarios de los VE en cuanto a sus ventajas ambientales y energéticas como para las empresas que integran toda la cadena de valor de la eMovilidad;
- c. su fin promocional de esta forma de movilidad sostenible que beneficia la calidad de vida de los ámbitos urbanos en los que se implementa;
- d. ser un proyecto modular y flexible, que permite implementar soluciones de energía, gestión de flotas, sistemas de información y pago, telecomunicaciones y aplicaciones informáticas, entre otras, que pueden interesar a múltiples actores que podrán participar en el mismo a través de su adhesión.
- e. ser un proyecto abierto y no excluyente a la incorporación de nuevos socios, abierto a la participación de otras administraciones públicas y operadores privados del subsector de la automoción de movilidad eléctrica.

El proyecto piloto MECVa tiene los siguientes objetivos:

- a. Socializar las ventajas del uso de vehículos eléctricos (coches, motos y bicicletas) a través de su usabilidad y con ello impulsar la industria vinculada a su desarrollo.
- b. Promocionar del uso compartido del VE como fórmula alternativa dentro del sistema local de movilidad que ahorra energía, contamina menos y es más eficiente, contribuyendo con ello al cumplimiento de los objetivos 2020 del Pacto de Alcaldes y el Plan de Acción para la Energía Sostenible en la reducción de emisiones de CO₂ a la atmósfera.

- c. Articular un sistema de alquiler público de VE que permita monitorizar el desarrollo de dicha experiencia en el marco de un proyecto de I+D+i, así como optimizar el modelo de negocio, observar la evolución, mantenimiento y problemática de la flota de vehículos puesta a disposición del proyecto, y analizar el comportamiento de la demanda y la aceptación de la iniciativa piloto.
- d. Optimizar el uso de la infraestructura de recarga de VE existente, tanto de uso público como privado, y planificar las nuevas instalaciones. Promover la interoperabilidad de los puntos de recarga del proyecto con los existentes en la Ciudad. Integrar el sistema de información, identificación y pago del usuario de VE de este proyecto con la tarjeta de servicios municipales de las respectivas administraciones intervinientes.
- e. Impulsar el desarrollo y puesta en marcha experimental de nuevos modelos de negocio asociado al VE: apps para usuario de información y reserva, sistemas de pago por teléfono móvil, sistemas de gestión y explotación de flotas de vehículos profesionales, sistemas de fidelización con hoteles, pequeño comercio, hostelería, etc.
- f. Estudiar su implantación en sistemas de explotación o gestión de flotas de vehículos, tanto de las administraciones públicas participantes como de flotas profesionales.
- g. Promover su uso como acciones de valor añadido dentro de la Responsabilidad Social Corporativa de las empresas, dirigidas a mejorar la eficacia logística, la innovación tecnológica, el ahorro de costes y la reducción de emisiones de GEI.
- h. Potenciar y dar valor añadido al patrimonio cultural y artístico, así como a otros sectores de actividad como por ejemplo hotelería, hostelería, restauración y pequeño comercio.
- i. Fomentar la innovación y reforzar el posicionamiento como iniciativa de referencia nacional e internacional sobre eMovilidad. Promocionar la categoría especial VELID – vehículo eléctrico de limitadas dimensiones- y las medidas de discriminación positiva que conlleva que se encuentran ya en desarrollo en Valladolid.
- j. Servir de base para la presentación a iniciativas y programas europeos y nacionales que financien actividades relacionadas con Smart Cities (Programa Horizonte 2020, Transporte Inteligente, Ecológico e Integrado, PPP Vehículo Eléctrico, plataformas tecnológicas, etc.) así como líneas de financiación nacionales a través de CDTI o IDAE. Se tendrá en cuenta la iniciativa de la Comisión Europea sobre Smart Cities and Communities, que fomenta la creación de una masa crítica necesaria de ciudades de tal forma que este tipo de actividades industriales resulten atractivas y rentables económicamente y que se traduzcan en una reducción significativa de los costes de producción.

10. FLOTAS PROFESIONALES

El Ayuntamiento de Valladolid fomenta que las empresas incluyan entre los objetivos de sus Políticas de Responsabilidad Social Corporativa la disminución de la huella de carbono asociada a sus flotas de vehículos. Para ello se está desarrollando la adaptación de medidas de discriminación positiva a favor del uso de vehículos eléctricos en flotas profesionales que, en su caso y previa consulta con el sector, precisan de las modificaciones oportunas en las correspondientes ordenanzas reguladoras (se incluyen las medidas en vigor que, caso de ampliarse, requieren la modificación de las correspondientes Ordenanzas a través de su procedimiento correspondiente):

1. Incentivos fiscales: Bonificación del 50 % de la cuota sobre la Tasa por licencias ambientales y de actividades sometidas al régimen de comunicación.

Exención de la Tasa por utilizaciones privativas y aprovechamientos especiales del dominio público municipal I.

Tasa por el estacionamiento de los vehículos de tracción mecánica en las vías municipales (exentos) y VIII

Aprovechamientos especiales del subsuelo, suelo y vuelo del dominio público con rieles, posters, cables, palomillas, cajas de amarre, de distribución o de registro, ascensores adosados a edificios existentes, básculas, aparatos para la venta automática y otros análogos.

En el caso del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica bonificación del 75% de la cuota.

2. Estudio de zonas y horarios especiales de carga y descarga.
3. Estudio de puntos de recarga específicos.
4. Incentivos al uso compartido de VE en sus flotas.
5. Distintivo de “vehículo verde” comercial.

También se adoptarán medidas de discriminación positiva a favor del uso de vehículos eléctricos en flotas de autotaxis que, en su caso y previa consulta con el sector, precisarán de las modificaciones oportunas en las correspondientes ordenanzas reguladoras (se incluyen las medidas en vigor que caso de ampliarse requieren la modificación de las correspondientes Ordenanzas a través de su procedimiento correspondiente):

1. Incentivos fiscales. Exención del pago de la Tasa por la concesión de licencias y autorizaciones administrativas de autotaxis y demás vehículos de alquiler. En el caso del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica bonificación del 75% de la cuota.
2. 3.2.- Puntos de recarga específicos en paradas preestablecidas.

3. 3.3.- Distintivo de “taxi verde”

11. FOROS DE DIFUSIÓN Y PARTICIPACIÓN.

El papel proactivo de Valladolid no se limita al plano territorial o al ejercicio de las competencias que la legislación le atribuye como municipio, máxime en un campo que precisa de una fuerte implicación y participación

La Comisión Europea está poniendo el acento en el papel de las ciudades (y en especial el papel de las ciudades de pequeño y mediano tamaño) para un desarrollo sostenible de la Unión Europea como motores de la economía, lugares de conectividad, creatividad e innovación y como centros de servicios para sus alrededores. Las ciudades son la clave en la implementación de la Estrategia Europa 2020 y sus siete iniciativas emblemáticas de Crecimiento inteligente, Crecimiento verde y Crecimiento integrador.

Para responder a los desafíos urbanos se debe adoptar un modelo holístico de desarrollo urbanos sostenible, especialmente en los temas medioambientales y energéticos como el de la movilidad eléctrica, y adoptar nuevas formas de gobernanza que permitan a las ciudades adaptarse a las circunstancias cambiantes, reforzando la cooperación y el trabajo en red con otras ciudades.

Valladolid ha dejado patente su participación, de un modo proactivo, liderando comités técnicos sobre eMovilidad, en organizaciones de ámbito nacional e internacional como la Red Española de Ciudades inteligentes (RECI), el AEN/CTN 178 “Ciudades Inteligentes”, comité técnico de normalización impulsado por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo para la elaboración de las normas ISO internacionales y la fijación de la postura nacional ante las mismas (Valladolid preside el subcomité nº 3 de Gobierno y Movilidad con 114 miembros) y el Automotive Intergroup del Comité de las Regiones de la UE y, desde el mes de abril de 2012, en el proyecto que a continuación se describe.

1) RED ESPAÑOLA DE CIUDADES INTELIGENTES (RECI) – GT 4 MOVILIDAD

Ya se ha citado anteriormente el protocolo de interoperabilidad de puntos de recarga pero además hay otras iniciativas en materia de sistemas inteligentes de transporte, logística de última milla, etc. Dentro de la RECI se impulsó el siguiente proyecto.

2) Proyecto “Mi Ciudad Inteligente”.

Proyecto de difusión de las ciudades inteligentes españolas, que utilizando como hilo conductor la experiencia a bordo de un vehículo eléctrico en el ámbito urbano, pretende divulgar el concepto de “Smart City”, aún difuso para gran parte de la ciudadanía, poniendo en valor la movilidad sostenible, eficiencia energética, la habitabilidad urbana y demás políticas de “ciudad inteligente” llevadas a cabo por nuestros Ayuntamientos.

La propuesta, abierta y sin coste para los Ayuntamientos, es un "traje a medida" para que cada ciudad miembro de la RECI difunda su propio PROYECTO SMART CITY, a través de los medios locales y redes sociales, como crea oportuno, ya sean iniciativas, proyectos, ideas, etc. relacionados con la filosofía Smart City que está llevando a cabo o que pretende implantar en su entorno urbano. La iniciativa ha tenido amplio eco en diversas web y revistas especializadas, en la Red Española de Ciudades por el clima impulsada por la FEMP y a través de las redes sociales. Ha comenzado en el mes de mayo y tras 2 meses de duración ha visitado 30 ciudades de la RECI.

3) AEN/CTN 178 CIUDADES INTELIGENTES – SUBCOMITÉ 3: GOBIERNO Y MOVILIDAD

Este Comité Técnico (AEN/CTN 178 “CIUDADES INTELIGENTES”) - creado en el seno de la Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información (SETSI) del Ministerio de Industria, Energía y Turismo, en colaboración con AENOR- es el encargado de redactar las Normas que regirán los indicadores, las interfaces y los modelos de negocio que definan y caracterizan a las ciudades inteligentes, es también el responsable de la emisión de la postura nacional ante las cuestiones que se planteen en los Comités Internacionales de Ciudades Inteligentes y elaborará Normas Técnicas y documentos nacionales (normas UNE) que den respuesta a las demandas existentes en la industria nacional y en las Administraciones Públicas.

El Ayuntamiento de Valladolid preside el Subcomité nº 3 Gobierno y Movilidad y se ha constituido el 23 de mayo de 2013. Se ha dividido en dos grupos de trabajo con sus correspondientes líneas de acción y se ha propuesto a sus más de 150 miembros su participación proactiva a través de propuestas o coordinando alguna de las siguientes (lista abierta a nuevas propuestas):

GT1.- GOBIERNO.

Catálogo de servicios al ciudadano (tarjetas ciudadanas)

Plataformas smart cities: proyecto FIWARE de la UE y desarrollo de la parte de Inteligencia de la Ciudad

Gobierno Abierto y participación ciudadana

GT2.- MOVILIDAD.

Interoperabilidad de recarga de vehículos eléctricos

Sistemas inteligentes de transporte: tecnología NFC

Logística de última milla

4) METROPOL REGION HANNOVER

El Ayuntamiento de Valladolid ha participado en la HANNOVER MESSE en su edición de 2013 y 2014, una de las ferias industriales más grandes del mundo, y que sirve como plataforma internacional para nuevos conceptos viables de infraestructuras urbanas en ciudades, regiones y áreas metropolitanas abarcando varios sectores, entre los que se encuentra la movilidad eléctrica (eMovilidad). En sus instalaciones el *Better Transport Forum* se celebra dentro del espacio "Metropolitan Solutions" cuyo contenido se centraba en la movilidad eléctrica y la intermodalidad, así como su integración en escenarios regionales de tamaños diferentes.

En este foro el Ayuntamiento de Valladolid expone su Estrategia municipal de eMovilidad 2012-2015 desde la perspectiva de tres ámbitos urbanos diferentes sobre los que se implementa y que la hacen singular: el escenario urbano (su casco histórico y el municipio), el escenario periurbano o metropolitano (con los 22 municipios limítrofes que integran la Comunidad Urbana de Valladolid) y el escenario interurbano (con la ciudad de Palencia en la iniciativa conjunta Smart City VyP).

La participación de Valladolid forma parte del acuerdo de cooperación con el área metropolitana de Hannover– Metropolregion Hannover Braunschweig Göttingen Wolfsburg (MHBGW)-, una de las once “áreas metropolitanas alemanas de importancia europea” financiadas por el gobierno federal, y la responsable del sector de la movilidad eléctrica.

La MHBGW desarrolla un proyecto de eMovilidad en Baja Sajonia, que como “*escaparate de movilidad eléctrica*” tiene como meta el desarrollo y evaluación de estrategias locales y regionales de fomento de la misma. En él participan como socios las colectividades locales francesas de La Rochelle (Communauté d’agglomération) y Rouen (CREA’VENIR) junto con la asociación profesional AVERE France, así como el Ayuntamiento de Valladolid, que a su vez lo hará extensivo a la RECI.

Dentro de ese proyecto de “*escaparate de movilidad eléctrica*” se ha creado una *Red Europea de regiones que favorecen la implantación de la movilidad eléctrica*, en la que Valladolid también participa, cuyo objetivo es la cooperación entre colectividades locales, regionales y áreas metropolitanas a través del intercambio de experiencias en el campo de la eMovilidad,

comparando métodos y estrategias utilizados para mejorar y contribuir a la elaboración de una estrategia europea común.

Como aportaciones o compromisos de Valladolid en esta cooperación:

- Poner a disposición de la Red nuestra experiencia y buenas prácticas sobre electromovilidad, fomentando entre sus miembros la transferencia de conocimiento y la cooperación entre administraciones, empresa y agentes de este sector.
- Favorecer a su vez el intercambio de experiencias con la Red Española de Ciudades Inteligentes (RECI) y sus casi 40 ciudades integrantes, a través de una comunicación bidireccional entre ambas Redes.
- Ofrecer la disponibilidad de Valladolid como campo demostrador de soluciones de electromovilidad y sostenibilidad en el transporte, con sus diversos “escenarios urbanos”, sus escalas y sus infraestructuras en el diseño o implementación de proyectos que tengan por eje la movilidad eléctrica.

5) AUTOMOTIVE INTERGROUP RED REGIONES

El Ayuntamiento de Valladolid participa en este grupo interregional en el seno del Comité de las Regiones de la Unión Europea, bajo la Presidencia de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, que persigue la defensa de los intereses de los territorios que cuentan con una importante industria automovilística y que está compuesto por 47 miembros originarios de 12 países de la UE. Sus principales objetivos son:

- Intercambio de experiencias entre los territorios sobre diferentes cuestiones
- Contacto e intercambio de opiniones con las instituciones europeas y otras partes interesadas.
- Promover los contactos entre los clústeres automovilísticos de las regiones implicadas

Se promueve una red de regiones que sirva de plataforma permanente de discusión para el fomento de la electro-movilidad y diseño de líneas de trabajo para acelerar la presencia en el mercado de los vehículos eléctricos, con un programa de trabajo a cinco años vista.

El programa de trabajo contendría los siguientes apartados:

- Infraestructuras:
 - Desarrollo de infraestructuras vinculadas a los vehículos eléctricos y que incluyan
 - Esquemas de financiación para el fomento de estas infraestructuras
 - Medidas de armonización de las mismas
- Medidas de mercado:

- Fomento de un acuerdo global entre los constructores europeos y no europeos para incentivar el uso global de la movilidad eléctrica y ello teniendo especialmente en cuenta los efectos de la crisis económica sobre la demanda.
- Discusión a nivel nacional y regional de medidas en base a colaboraciones público-privadas que favorezcan el aumento de la demanda.
- Identificación y promoción de nueva actividad industrial y empresarial ligada a la electro-movilidad:
 - Constructores de automóviles
 - Suministradores
 - Fabricantes de baterías
 - Servicios relacionados
 - Constructores de infraestructuras
 - Sectores emergentes indirectamente relacionados como empresas de servicios tecnológicos
 - Nuevos modelos de negocio como “car-sharing”
 - Actividades de I+D + i
- Fomento de la cooperación en proyectos de investigación entre constructores, suministradores, centros tecnológicos, constructores de infraestructuras, fabricantes de baterías, empresas de logística, ciudades y Regiones.

12. PROGRAMA DE FOMENTO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICO Y VEHÍCULO ENERGÉTICAMENTE EFICIENTE (“VEHÍCULOS ECOLÓGICOS”).

La estrategia municipal de eMovilidad 2012-2015 prevé una regulación integral de la movilidad eléctrica y toda su cadena de valor. Para ello se ha elaborado un **Programa de EcoMovilidad** dirigido al fomento del uso del vehículo eléctrico y vehículos energéticamente eficiente, en fase de proyecto que previsiblemente se someterá a aprobación por el órgano competente en el mes de septiembre y del que se pueden avanzar los siguientes fines:

- a. Impulsar el uso de vehículos cero emisiones a través de medidas de discriminación positiva frente a otros vehículos propulsados por energía más contaminantes.
- b. Contribuir a realizar las prioridades de Europa 2020, a cumplir los compromisos del Pacto de Alcaldes, los objetivos del PAES, a desarrollar una economía local basada en el conocimiento y la innovación (crecimiento inteligente) y promover

una economía más eficiente en el uso de los recursos, más ecológica y más competitiva (crecimiento sostenible).

- c. Tratamiento integral abordando todos los actores posibles de la cadena de valor del subsector de la movilidad eléctrica en la automoción.
- d. Fomentar el desarrollo y el uso de vehículos energéticamente eficientes (ecológicos), que utilizan combustibles alternativos.
- e. Posicionar la ciudad de Valladolid como referente en el desarrollo de estas tecnologías asociadas al uso del automóvil, con un marco normativo de seguridad y confianza para fabricantes, inversores y usuarios, un auténtico laboratorio y campo de pruebas en el que implementar nuevos modelos de negocio asociado.
- f. Estudiar nuevos modelos de negocio asociados a esta infraestructura de recarga.
- g. Potenciar estas tecnologías como nuevo nicho de mercado, generación de empleo y transferencia de conocimiento en colaboración con las administraciones provincial y regional y en el marco de la Red Española de Ciudades Inteligentes (RECI), a través de la Oficina del Vehículo Eléctrico, dentro de la Agencia de Innovación y Desarrollo Económico.