



AECOC

La Asociación
de Fabricantes
y Distribuidores

Resultados del Estudio sobre la Distribución Urbana de Mercancías (DUM) en Valladolid

Lunes 22 de Septiembre de 2025

Índice



Objeto

Página 3



Prediagnóstico DUM

Página 5



Trabajos de Campo

Página 13



Diagnóstico DUM

Página 19



Plan de Acción

Página 29

Objeto

Prediagnóstico

Trabajos de Campo

Diagnóstico

Plan de Acción

Estudio sobre la Distribución Urbana de Mercancías

Objeto



Caracterización de la Distribución Urbana de Mercancías en una ciudad, con el objetivo de lograr una imagen de la situación actual y futura de la misma, que permita elaborar una estrategia sostenible que integre los flujos de carga y descarga en las operaciones y actividades de la ciudad.

Administración Pública

Ciudadanos

Usuarios y Transportistas de
la Distribución urbana de
mercancías

**Modelo de Distribución
Urbana de Mercancías**
Logística de Última Milla

Objeto

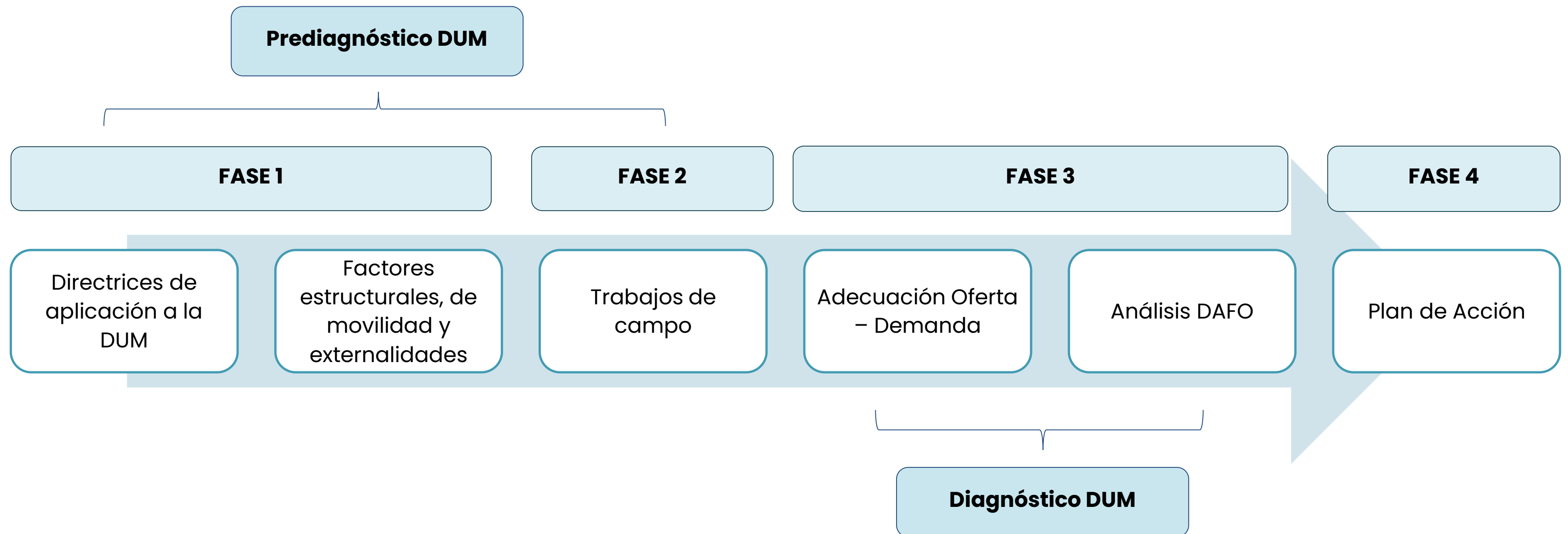
Prediagnóstico

Trabajos de Campo

Diagnóstico

Plan de Acción

El Estudio se compone de **cuatro fases**:



Prediagnóstico DUM





Fase I. Recopilación de datos.

Factores estructurales	Variable	Fuente de datos
	Marco Legal	Recopilación de las diferentes normativas locales, autonómicas, nacionales y europeas en materia DUM
	Población	Instituto Nacional de Estadística (INE)
	Infraestructura viaria y ferroviaria	Anuario Estadístico 2024 de la Junta de Castilla y León; Infraestructura de Datos Espaciales de Castilla y León
	Inventario de zonas de c/d	Ayuntamiento de Valladolid
	Equipamientos logísticos	Ayuntamiento de Valladolid
	Actividades económicas	Instituto Nacional de Estadística (INE)
	PIB – empleo	Instituto Nacional de Estadística (INE); Observatorio de las Ocupaciones del SEPE

Factores de movilidad	Variable	Fuente de datos
	Turismo	Instituto Nacional de Estadística (INE)
	Distribución modal	Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible y Segura de la Ciudad de Valladolid (PIMUSSVA)
	Parque vehicular	Dirección General de Tráfico (DGT)
	Tráfico	Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible; Consejería de Movilidad y Transformación Digital de la Junta de Castilla y León; PIMUSSVA
Externalidades	Eventos relevantes	Agenda Cultural del Ayuntamiento de Valladolid
	Siniestralidad	Dirección General de Tráfico (DGT)
	Contaminación ambiental y acústica	Inventario de emisiones del Ayuntamiento de Valladolid; Mapa Estratégico de Ruido de la Aglomeración de Valladolid



Fase I. Contexto de Valladolid.

Demografía y Economía

- Valladolid capital cuenta con **300.618 habitantes** (INE 2024). Esta concentración poblacional aumenta la demanda logística, sobre todo en el centro urbano.
- El **PIB** de la provincia ronda los **15.187 millones €** (INE 2022). El empleo ha crecido un 2% con respecto al año anterior, destacando el aumento de las actividades profesionales, científicas y técnicas y de la información y telecomunicaciones, ambas creciendo en un 7%.

Parque vehicular

- La tasa de motorización es de 615,1 vehículos por cada 1.000 habitantes, equivalente a más de **3 vehículos por cada 5 personas**.

30%

Desplazamientos en vehículo privado

Según el PIMUSSVA, el **30%** de los desplazamientos se hacen en **vehículo privado**, con **viajes** de unos **20 minutos** de media.

9%

Vehículos transporte de mercancías

Un 9% de los vehículos de Valladolid están destinados a transporte de mercancías, son furgonetas o camiones.

Distribución Modal de Valladolid	
Coche privado	30%
Transporte público	13,1%
A pie	52,9%
Otros	4%

** Datos del PIMUSSVA de Valladolid*

14 años

Antigüedad de vehículos

La antigüedad media de los vehículos de Valladolid es de 14,1 años.

Sin distintivo

De los **camiones y furgonetas**, el **55%** y el **39%** respectivamente no disponen de distintivo ambiental.

Objeto

Prediagnóstico

Trabajos de Campo

Diagnóstico

Plan de Acción

Fase I. Normativa.

Régimen General (Reglamento Municipal de Tráfico, Aparcamiento y Seguridad Vial)

Los vehículos de c/d pueden realizar su operativa en:

- Las zonas de carga y descarga.

El tiempo de estacionamiento será el mínimo necesario.

- **Zona A:** Calles y plazas peatonales
 - MMA < 8.000 kg
 - 7:30 – 11:00
- **Zona B:** Calles y plazas incluidas dentro del perímetro formado por:
 - Pº Isabel la Católica, C/ San Quirce, Pl. San Pablo, C/ Angustias, C/ Echegaray, C/ Arzobispo Gandásegui, Pl. de la Universidad, C/ Librería, Pl. Santa Cruz, C/ Alonso Pesquera, Pl. Cruz Verde, C/ Labradores, C/ Estación, Pl. Colón, Acera de Recoletos, Pl. Zorrilla y C/ San Ildefonso
 - 7:30 – 12:00 (y 16:00 – 18:00 solo con autorización previa)
 - MMA < 15.000 kg
- **Zona C:** calles o plazas restantes
 - MMA < 15.000 kg o la limitación indicada en las reservas señalizadas.
 - 8:00 – 14:00 y 16:00 – 20:00

Régimen ZBE (Ordenanza Reguladora de la Zona de Bajas Emisiones)

1 de enero de 2030

- **Prohibición de acceso:** Los vehículos sin distintivo ambiental, así como los clasificados con las etiquetas B y C, tendrán restringido el acceso a la ZBE del centro de Valladolid.
- Excepciones para vehículos de carga y descarga:
 - Se permitirá el acceso a vehículos de empresas, tanto personas físicas como jurídicas, siempre que sean necesarios para la prestación de sus servicios o para la entrega o recogida de suministros.
 - Estas operaciones deberán realizarse conforme a lo establecido en el Reglamento Municipal de Tráfico, que regula los horarios, zonas y condiciones para la carga y descarga en la vía pública.

Objeto

Prediagnóstico

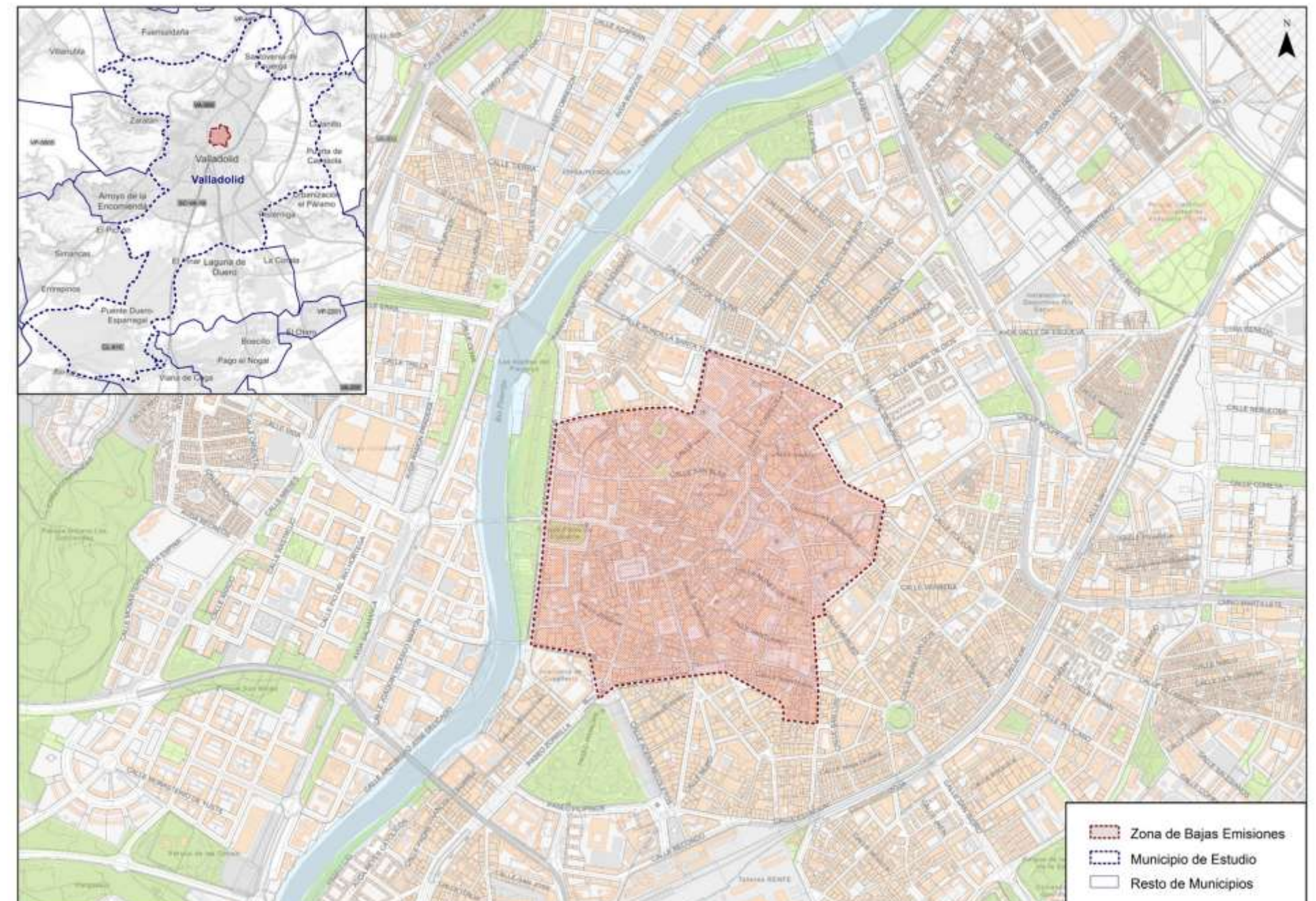
Trabajos de Campo

Diagnóstico

Plan de Acción

Fase I. Delimitación del ámbito de estudio.

- El ámbito de estudio es el **municipio de Valladolid**.
- Con **especial atención a la ZBE**, por ser el principal foco de atracción de viajes en el municipio, al encontrarse en ella el Centro Histórico, así como multitud de comercios y oferta gastronómica, cuyo abastecimiento de mercancías es esencial.
- La ZBE tiene una superficie aproximada de 1,1 km²



Objeto

Prediagnóstico

Trabajos de Campo

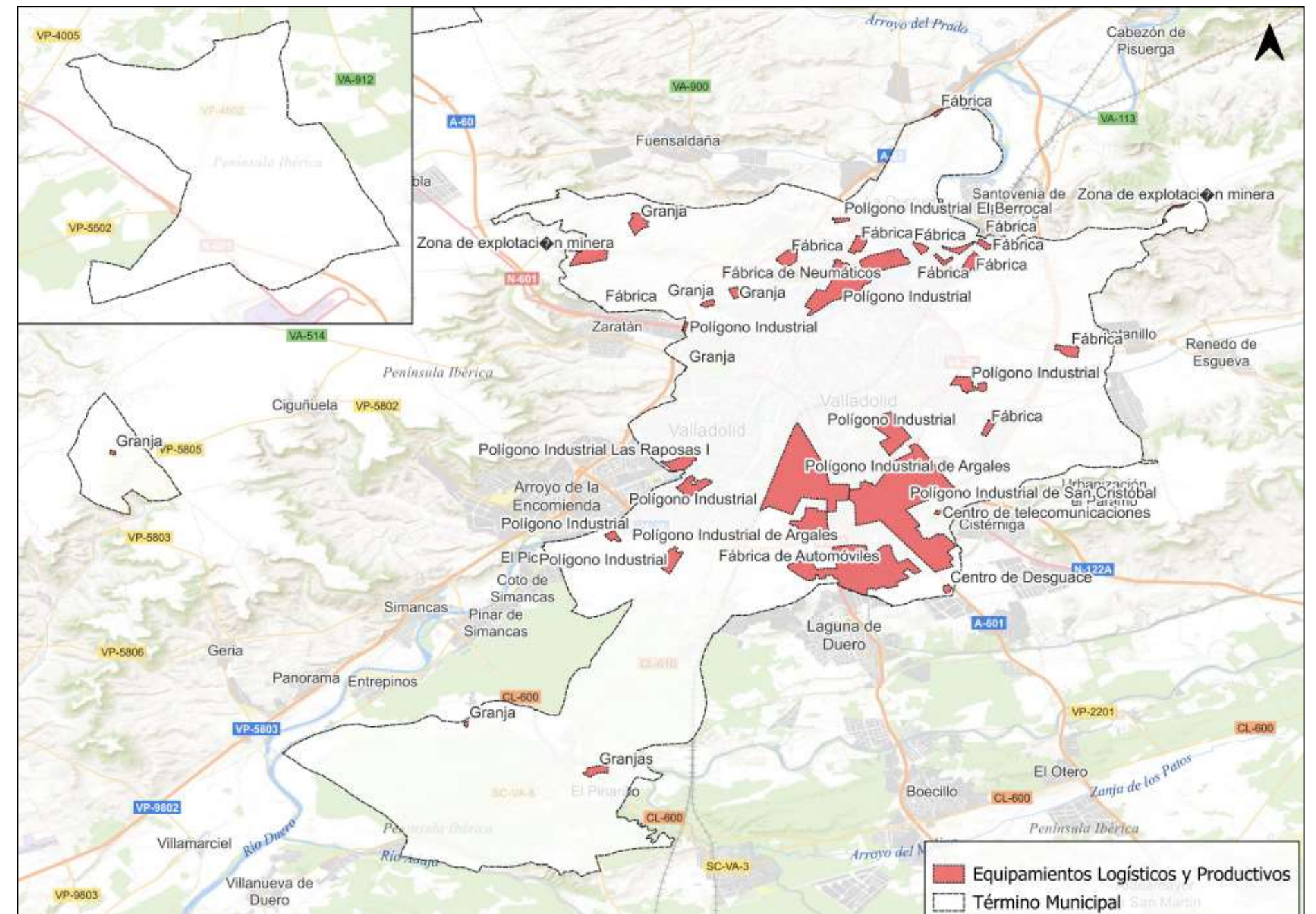
Diagnóstico

Plan de Acción

Fase I. Equipamientos Logísticos.

El municipio cuenta con varios **equipamientos logísticos:**

- Terminal de Mercancías de Valladolid
- Centro Logístico de Centrolid.
- Mercaolid.
- Estación Logística de Amazon.
- Empresas de Servicios Logísticos: Sergivan, Transportes Fast Time, LMG Logistic.
- Polígono Industrial de Argales.



Objeto

Prediagnóstico

Trabajos de Campo

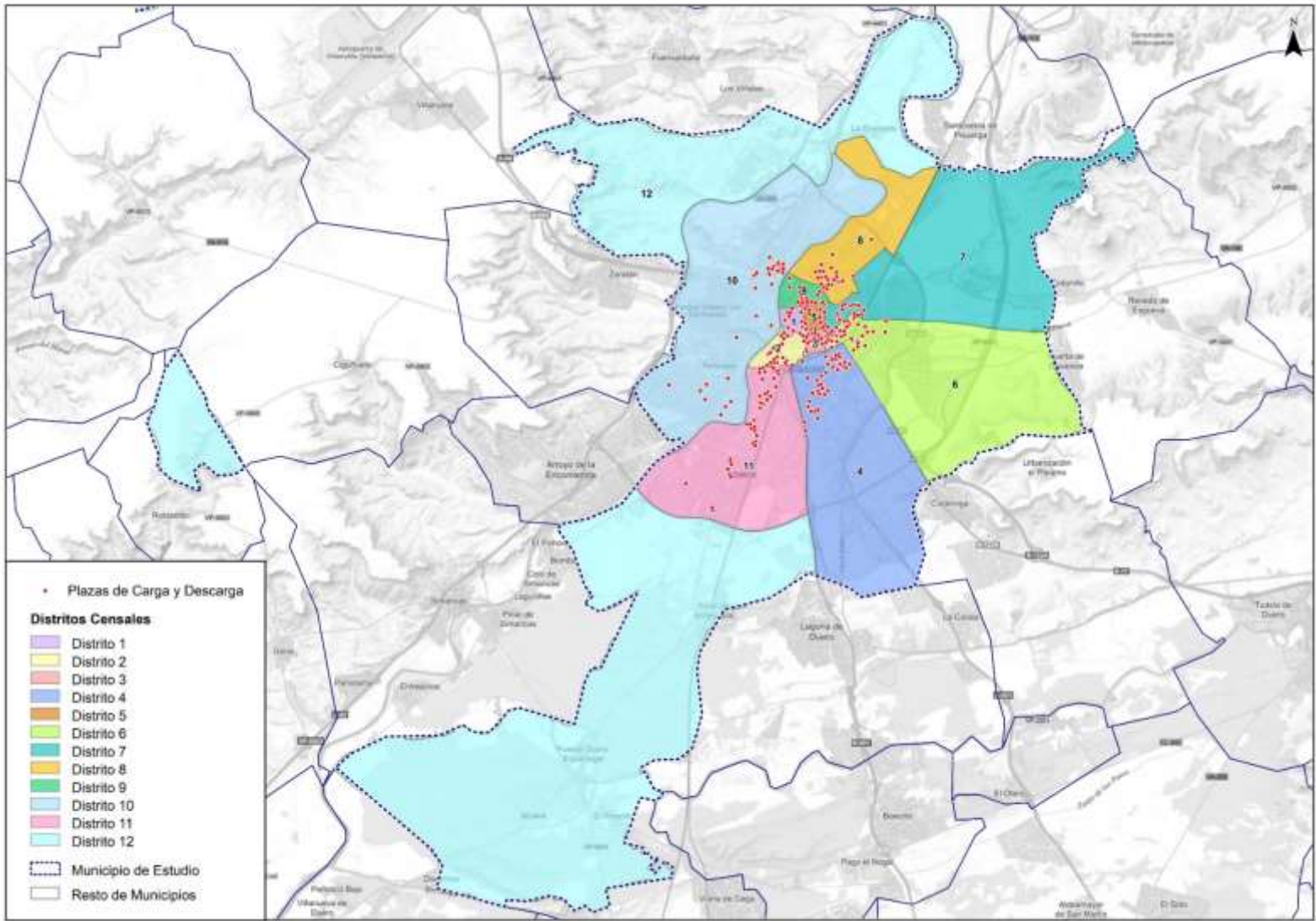
Diagnóstico

Plan de Acción

Fase I. Inventario de Zonas de Carga y Descarga.

- El municipio cuenta con aproximadamente **290 zonas de carga y descarga (*)**.
- La ZBE cuenta con el 15% de las zonas de carga y descarga del municipio.
- Los distritos con más zonas de carga y descarga son el Distrito 6 y el Distrito 11, concentrando cada uno alrededor del **15%** del total.
 - Distrito 6:** zona conocida como Pajarillos y San Isidro.
 - Distrito 11:** comprende Campo Grande, Plaza de Toros, Cuatro de Marzo y La Farola.

Distrito	N.º	%
Distrito 1	12	4%
Distrito 2	28	10%
Distrito 3	13	4%
Distrito 4	38	13%
Distrito 5	11	4%
Distrito 6	44	15%
Distrito 7	22	8%
Distrito 8	25	9%
Distrito 9	21	7%
Distrito 10	32	11%
Distrito 11	44	15%
Distrito 12	0	0%
TOTAL	290	100%



(*) En cada zona puede haber una o varias plazas de carga y descarga.
Se considera Zona Centro a los distritos 1, 5 y 9 y parte de los distritos 2, 3 y 7

Objeto

Prediagnóstico

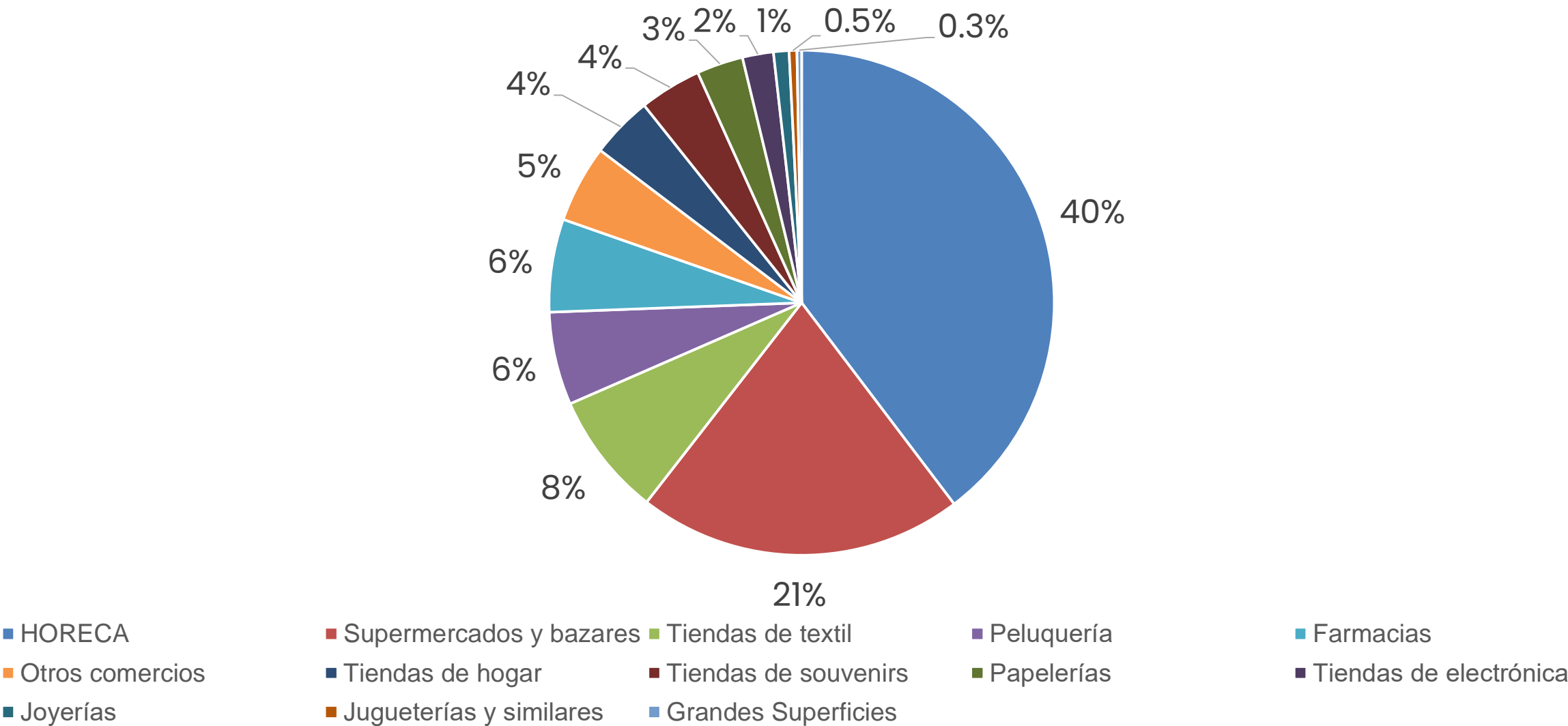
Trabajos de Campo

Diagnóstico

Plan de Acción

Fase I. Actividades Económicas.

- De acuerdo con el censo, el municipio cuenta con aproximadamente **1.698 comercios(*)** y **1.125 establecimientos del sector HORECA**, lo que supone un total de **2.823 establecimientos**.
 - El **34%** se encuentra **en la ZBE**.



Distrito	N.º	%
Distrito 1	286	10%
Distrito 2	192	7%
Distrito 3	154	5%
Distrito 4	137	5%
Distrito 5	337	12%
Distrito 6	248	9%
Distrito 7	199	7%
Distrito 8	332	12%
Distrito 9	247	9%
Distrito 10	420	15%
Distrito 11	269	10%
Distrito 12	2	0,1%
TOTAL	2.823	100%

(*) Se considera comercio a todo establecimiento dedicado a la compraventa de productos a otras empresas o al consumidor final.

Objeto

Prediagnóstico

Trabajos de Campo

Diagnóstico

Plan de Acción

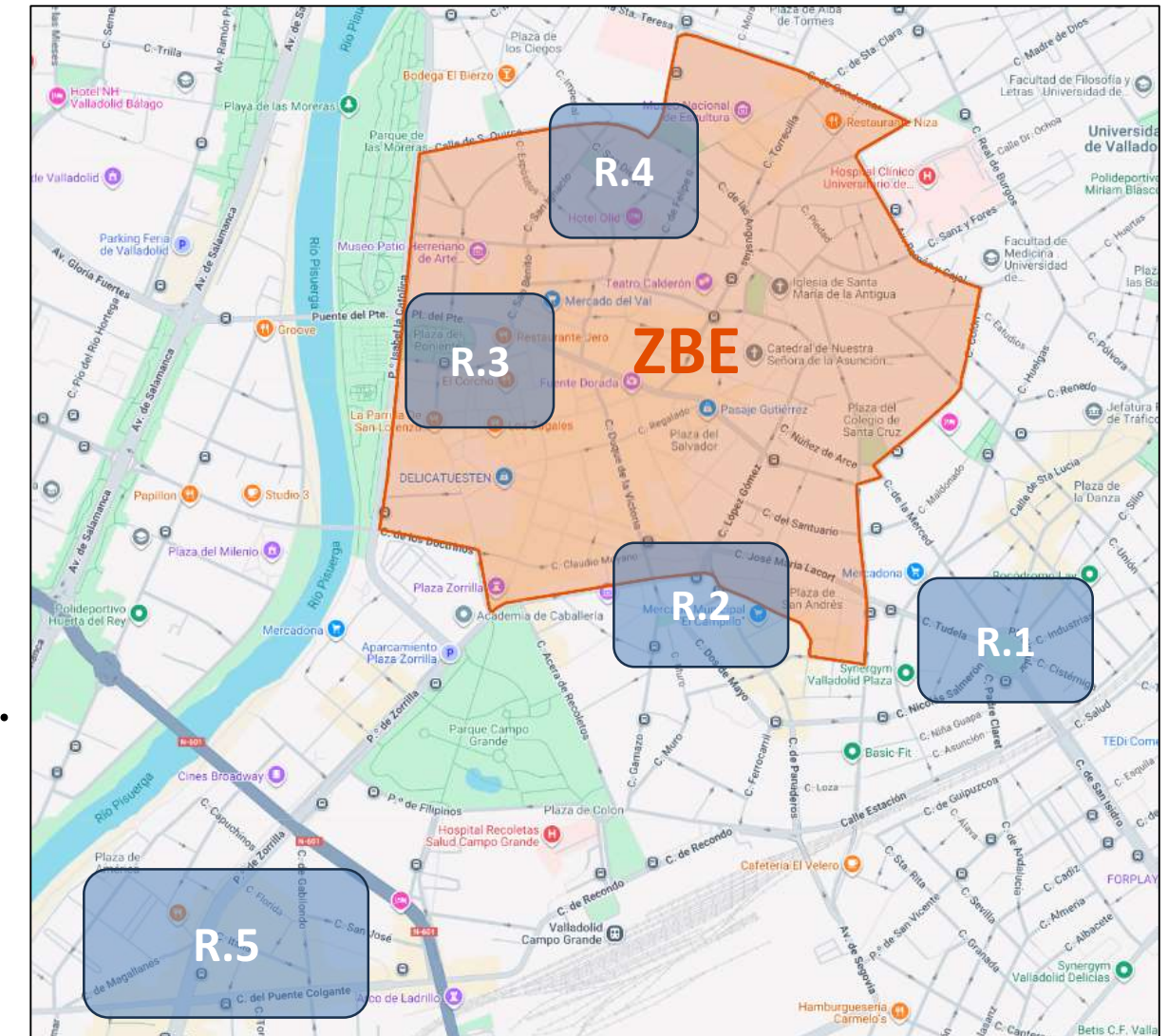
Fase II. Trabajos de Campo.

Trabajos de Campo Presenciales:

- **Estadísticas de rotación** → 06/05/2025 al 08/05/2025.
- **Encuestas a conductores** → 06/05/2025 al 08/05/2025.
- **Encuestas a comercios** → 06/05/2025 y 12/06/2025 al 13/06/2025.
- **Encuestas a la población** → 03/06/2025 al 05/06/2025.

Trabajos de Campo Online:

- **Encuestas a fabricantes, distribuidores y transportistas** → Difundidas a través de AECOC entre sus asociados.



Objeto

► Prediagnóstico

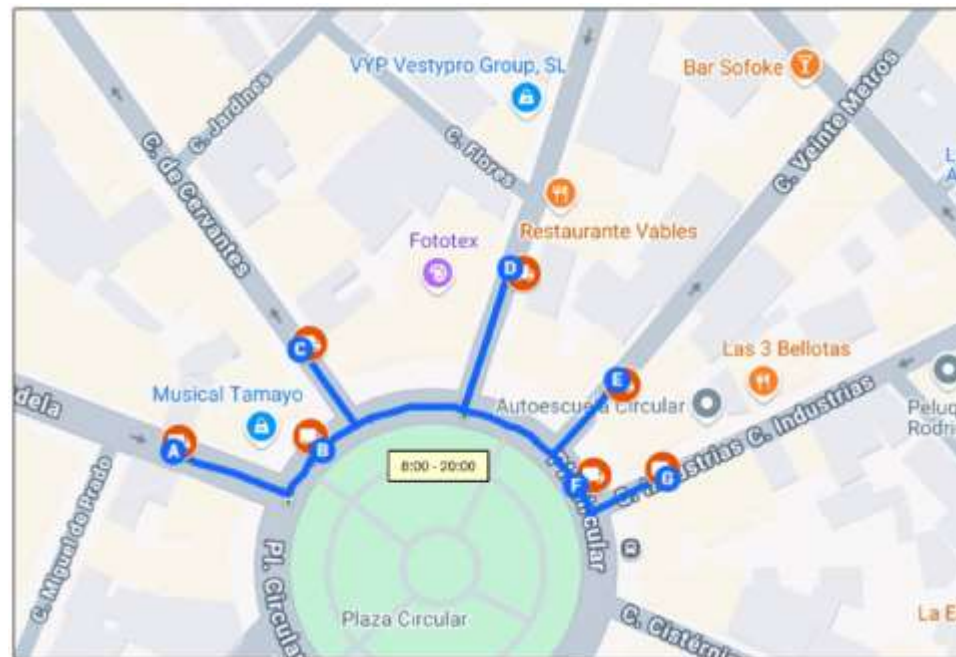
Trabajos de Campo

Diagnóstico

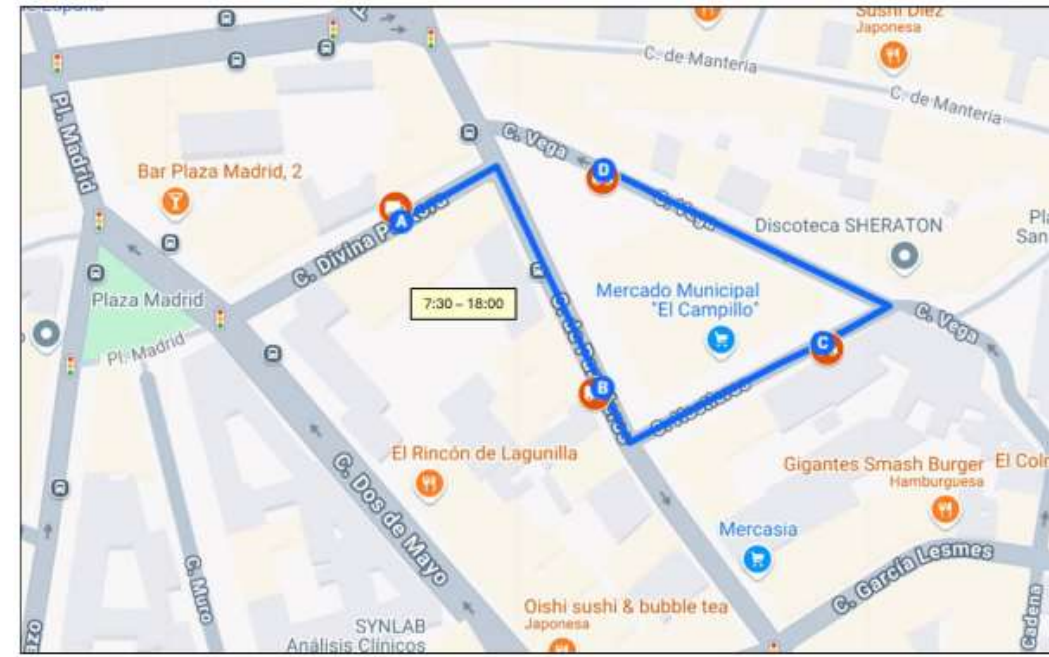
Plan de Acción

Fase II. Trabajos de Campo. Estadísticas de rotación

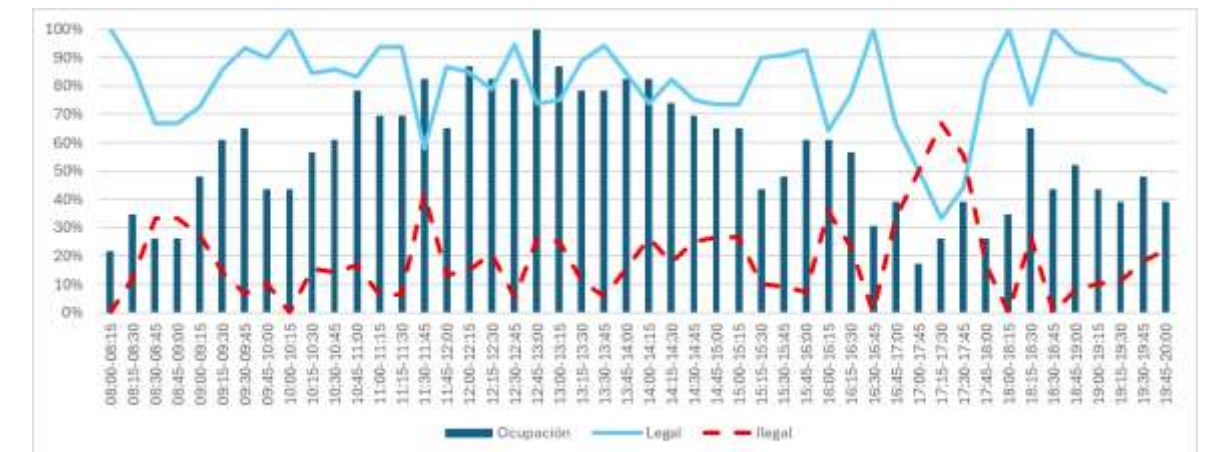
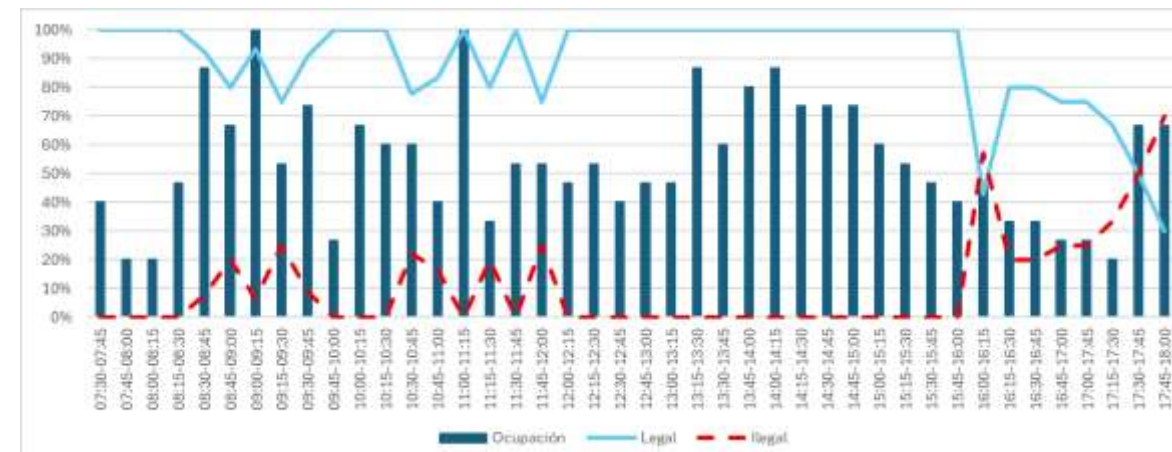
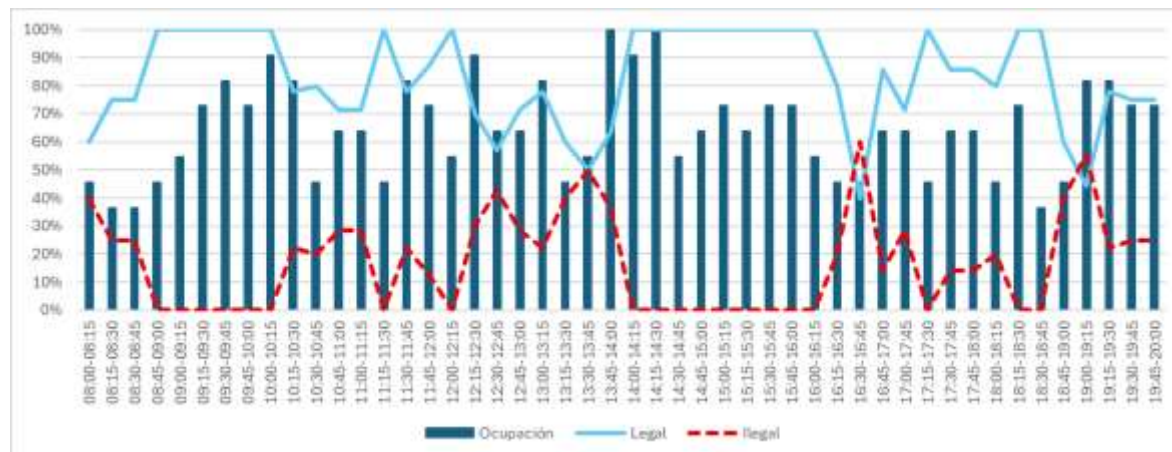
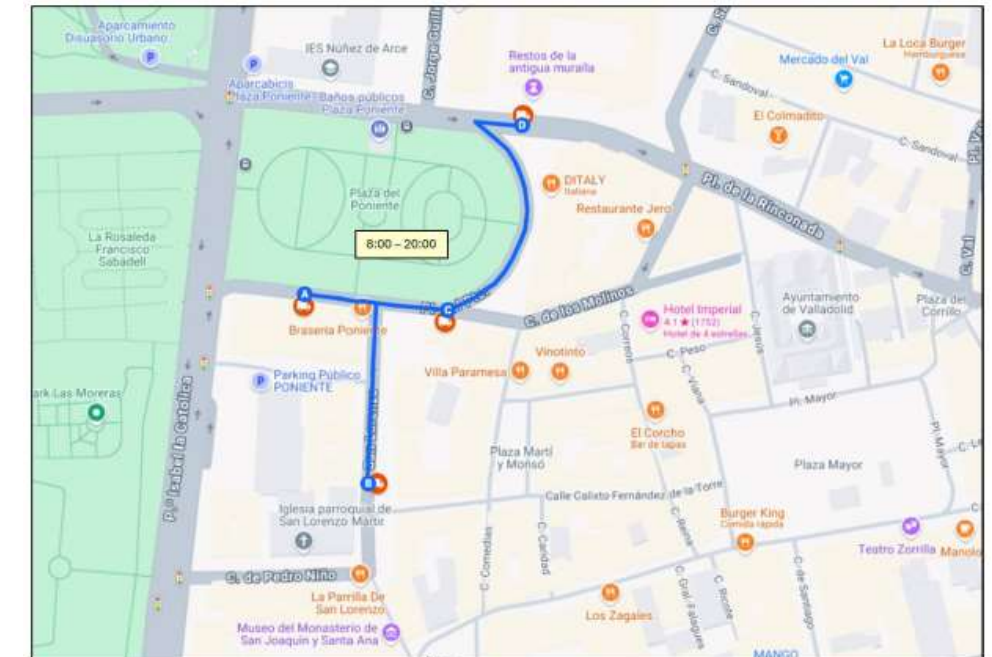
Ruta 1: Plaza Circular



Ruta 2: Mercado El Campillo



Ruta 3: Plaza Poniente – C/ San Lorenzo



Objeto

Prediagnóstico

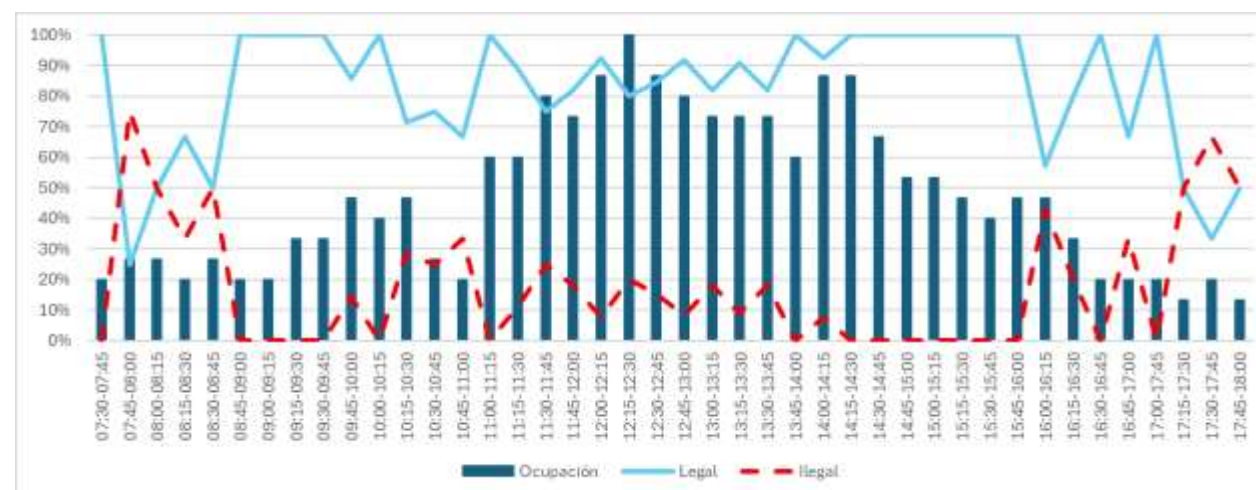
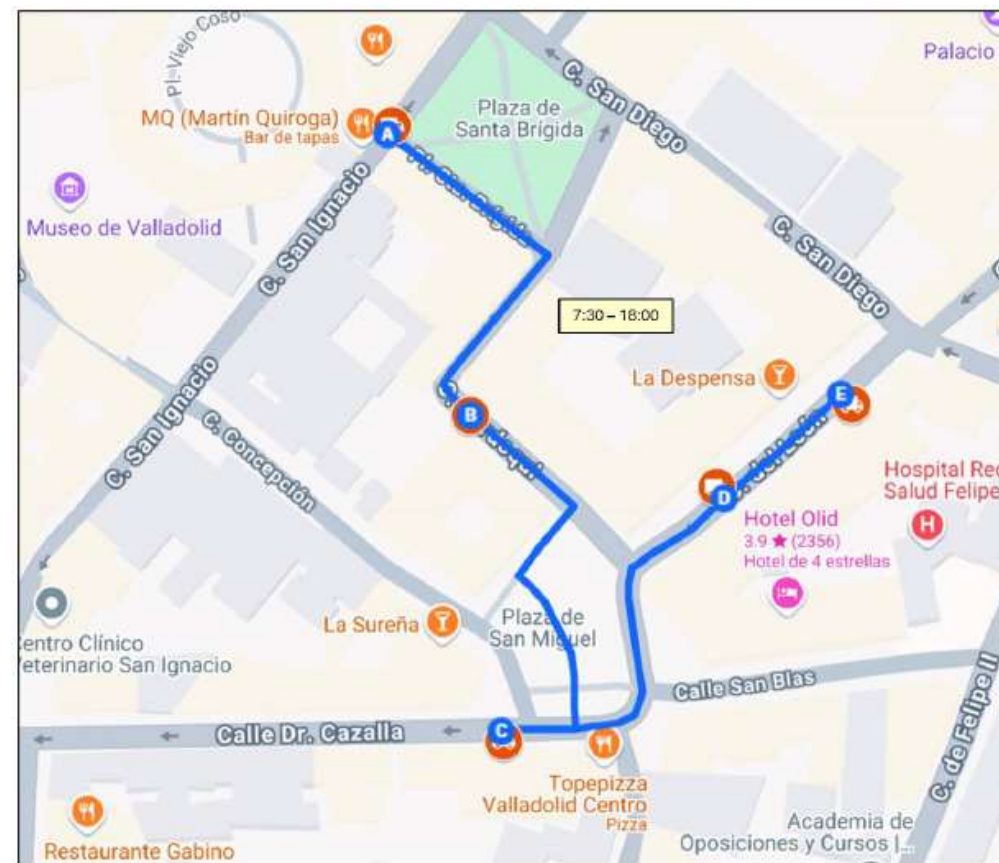
Trabajos de Campo

Diagnóstico

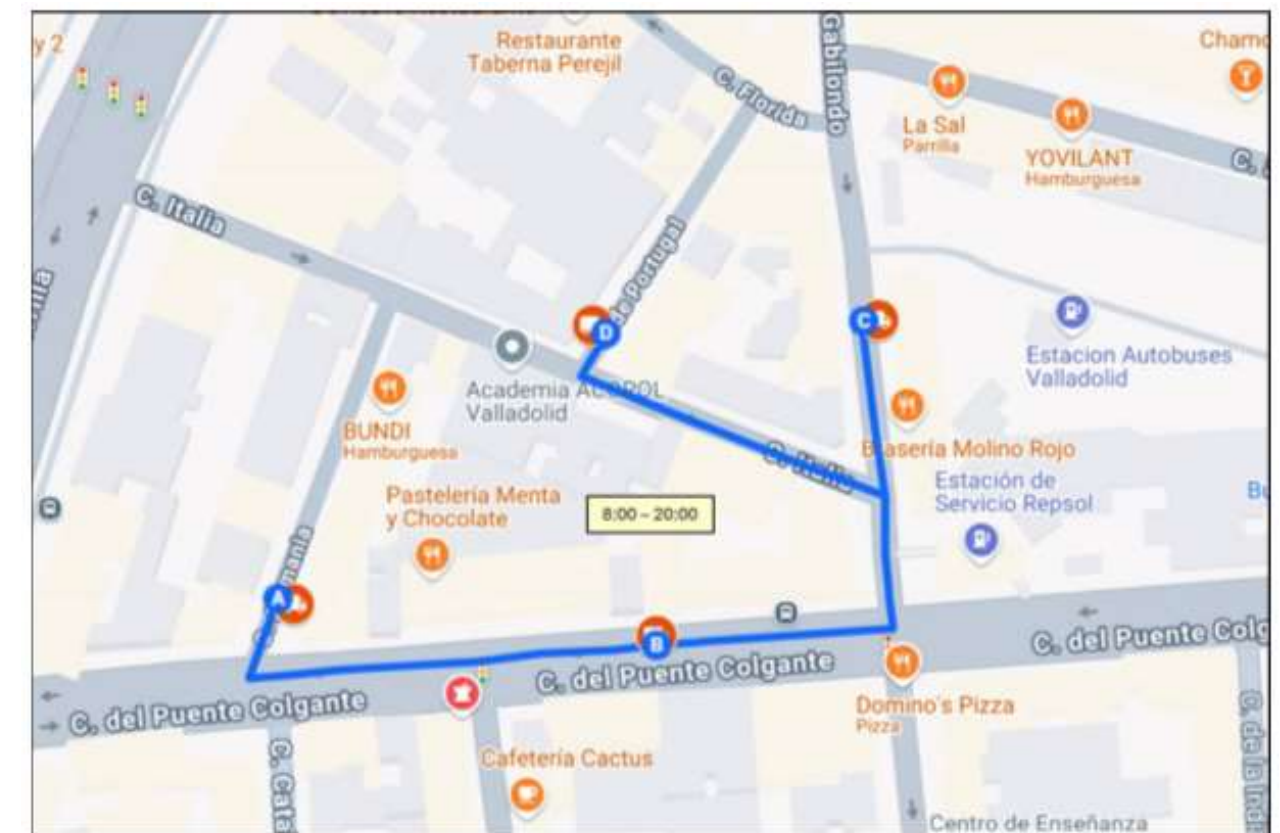
Plan de Acción

Fase II. Trabajos de Campo. Estadísticas de rotación

Ruta 4: Plaza Santa Brígida – Plaza San Miguel



Ruta 5: C/ Puente Colgante – C/ Italia



Objeto

Prediagnóstico

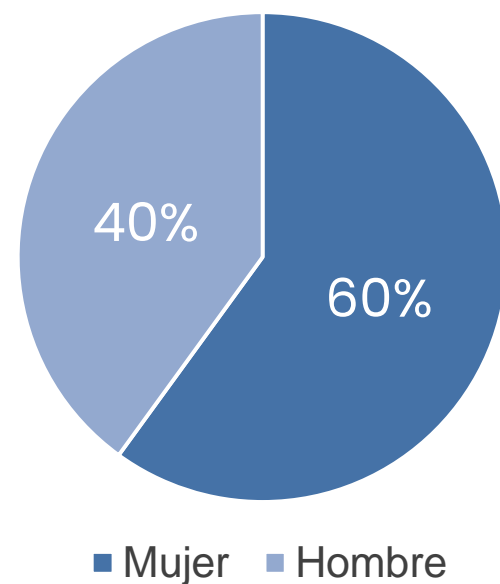
Trabajos de Campo

Diagnóstico

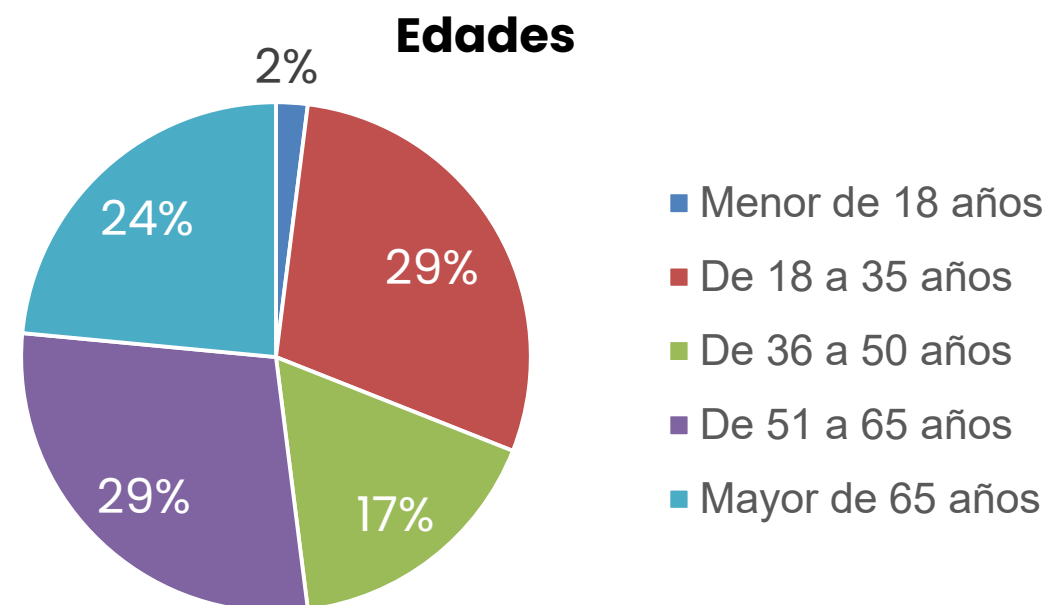
Plan de Acción

Fase II. Trabajos de Campo. Resultado de Encuestas a Población

Personas encuestadas



El **37%** de los encuestados residen en la **zona Centro**; un **12%** reside en la zona de Delicias; el **9%** en la zona de San Nicolás y un **9%** en la zona de Huerta del Rey.



61 y 59%

Descarga nocturna

El 61% de los residentes en zona de **Delicias** y el 59% en la zona **Centro** considera que la descarga nocturna es una buena medida para reducir la congestión y el impacto ambiental.

76%

Taquillas / Puntos de Conveniencia

El 76% de los que disponen de ellas hacen uso de las mismas. El **58%** de los que no disponen de ellas las utilizaría si las tuviesen

60%

Incremento del comercio online

El 60% de los residentes considera que va a aumentar el uso del comercio online en los próximos años.

56%

Compra a pie

Hay una clara preferencia por hacer la compra a pie, ya que un 50% de ellas se realiza en el barrio de residencia.

Objeto Prediagnóstico **Trabajos de Campo** Diagnóstico Plan de Acción

Fase II. Trabajos de Campo. Resultado de Encuestas a Conductores

79%

Legalidad en el Estacionamiento

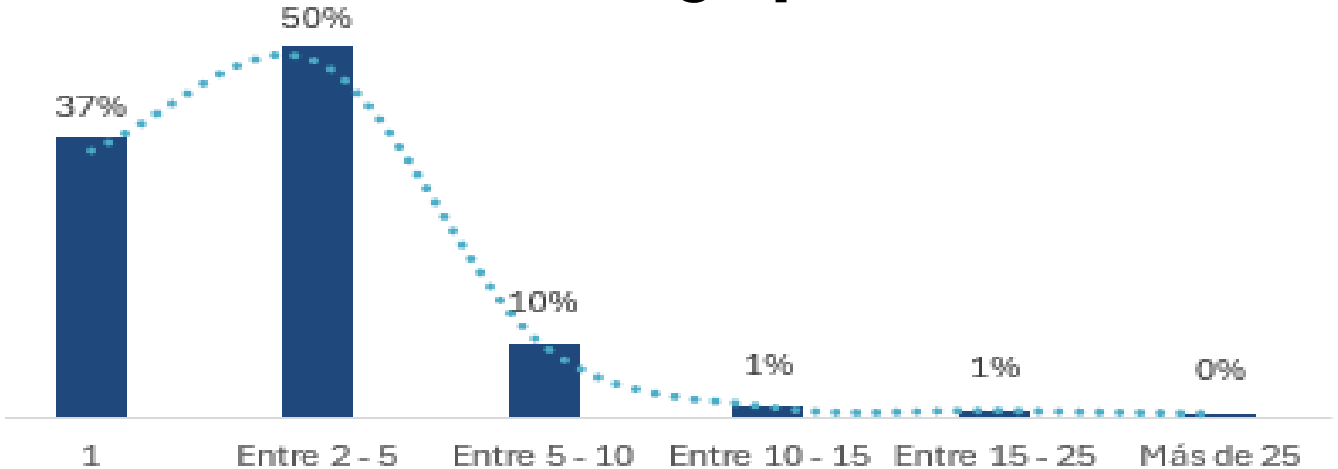
Porcentaje de conductores afirman realizar estacionamientos legales durante sus operaciones.

62%

Rutas prefijadas

Los conductores siguen rutas prefijadas que generalmente no varían.

Puntos de entrega por vehículo



81%

Un solo operario

La mayoría de los vehículos de reparto operan con un único conductor, excepto en el sector de Grandes Superficies donde suelen trabajar en parejas.

63%

Tiempo de estacionamiento

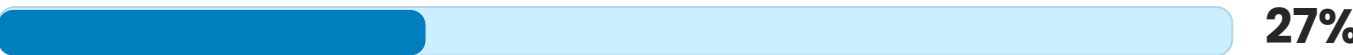
El 63 % de los conductores permanece estacionado menos de 15 minutos de forma general. En el caso del sector HORECA, los tiempos de estacionamiento suelen superar las 2 horas.

Tipos de vehículos utilizados



Furgonetas

Vehículo predominante en la mayoría de los sectores de reparto urbano.



Camiones

Utilizados principalmente en el sector de Grandes Superficies.



Turismos

Objeto

Prediagnóstico

Trabajos de Campo

Diagnóstico

Plan de Acción

Fase II. Trabajos de Campo. Resultado de Encuestas a Comercios y Hostelería

87%

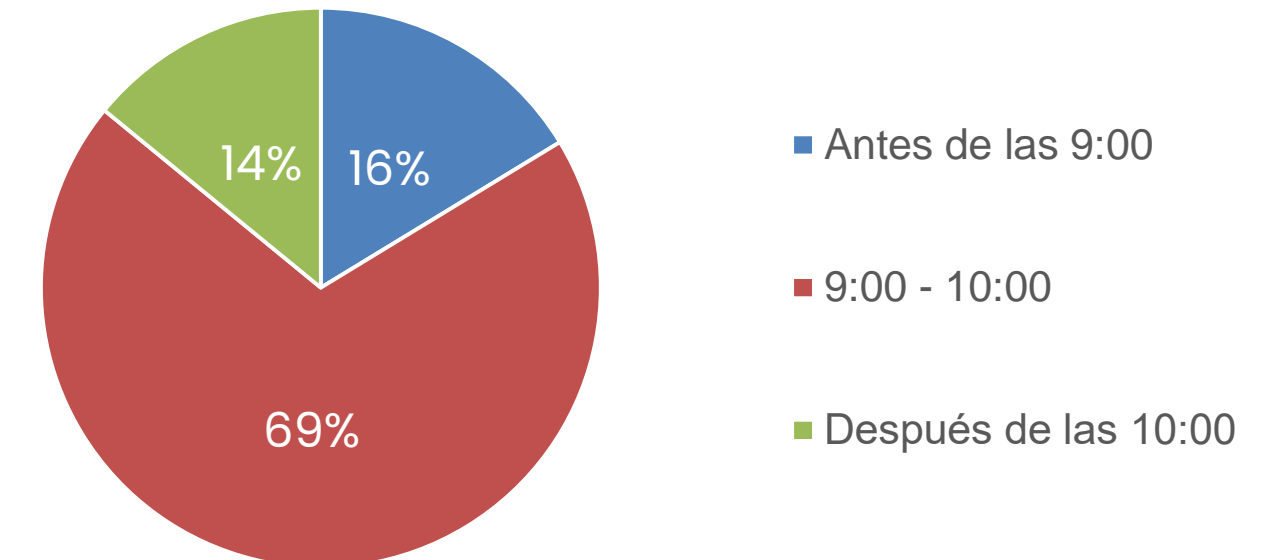
Frecuencia de Abastecimiento

El 87 % requiere abastecimiento semanal. De ese grupo, el **50%** recibe mercancía a diario y el **19%** lo hace dos o tres días a la semana.

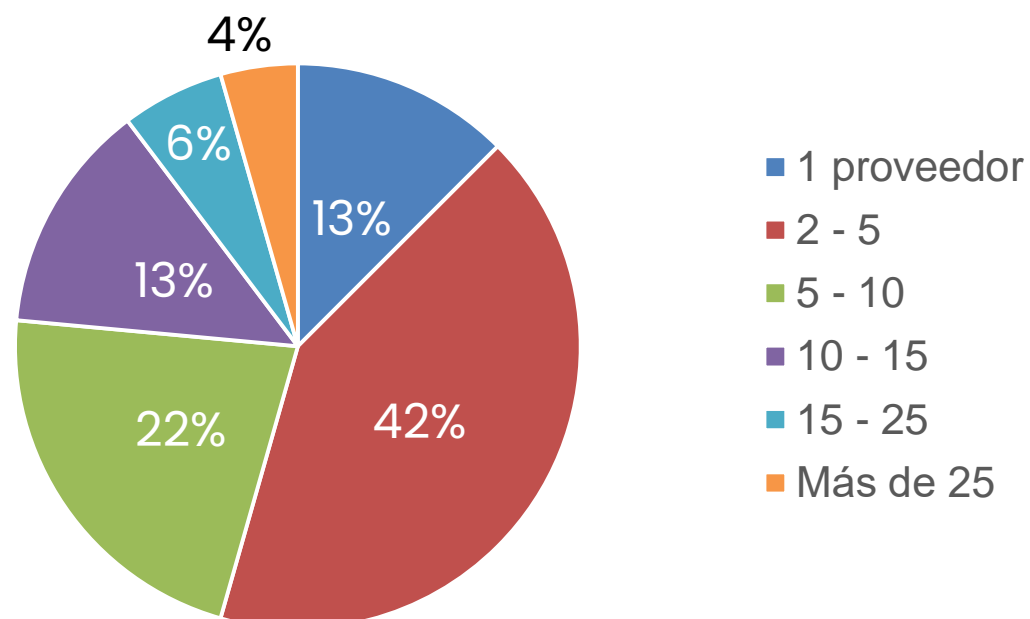
Martes, Miércoles y Viernes

Son los días con mayor recepción de mercancías, en especial los viernes para el sector de la Hostelería

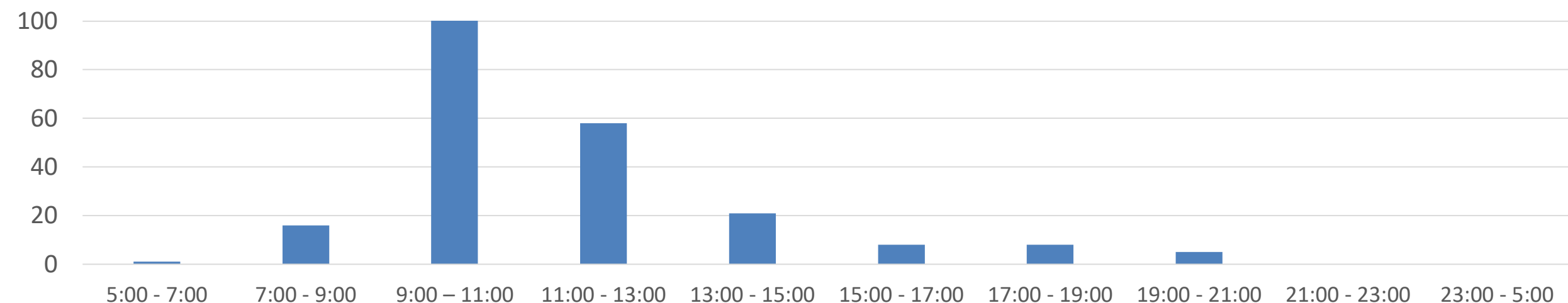
Horario de apertura



Proveedores semanales



Franja Horaria de Mayor N° de recepción



Diagnóstico DUM





Fase III. Diagnóstico.

Adecuación Oferta – Demanda:

En cuanto a la disponibilidad de zonas de c/d, el municipio de Valladolid presenta la siguiente distribución de establecimientos que tienen acceso a una zona de carga y descarga según la distancia a la misma:

- El **39%** tiene acceso a una zona de c/d a **<50 metros**
- El **58%** tiene acceso a una zona de c/d a **<75 metros**
- El **71%** tiene acceso a una zona de c/d a **<100 metros**
- El **29%** tiene acceso a una zona de c/d a **más de 100 metros**

Distrito	<50 metros	<75 metros	<100 metros
Distrito 1	27%	45%	66%
Distrito 2	46%	76%	94%
Distrito 3	41%	63%	79%
Distrito 4	44%	60%	73%
Distrito 5	32%	58%	77%
Distrito 6	49%	63%	73%
Distrito 7	38%	60%	70%
Distrito 8	51%	73%	83%
Distrito 9	55%	76%	91%
Distrito 10	23%	33%	39%
Distrito 11	42%	57%	67%
Distrito 12	0%	0%	0%
TOTAL	39%	58%	71%

(*) Se considera Zona Centro a los distritos 1, 5 y 9 y parte de los distritos 2, 3 y 7.



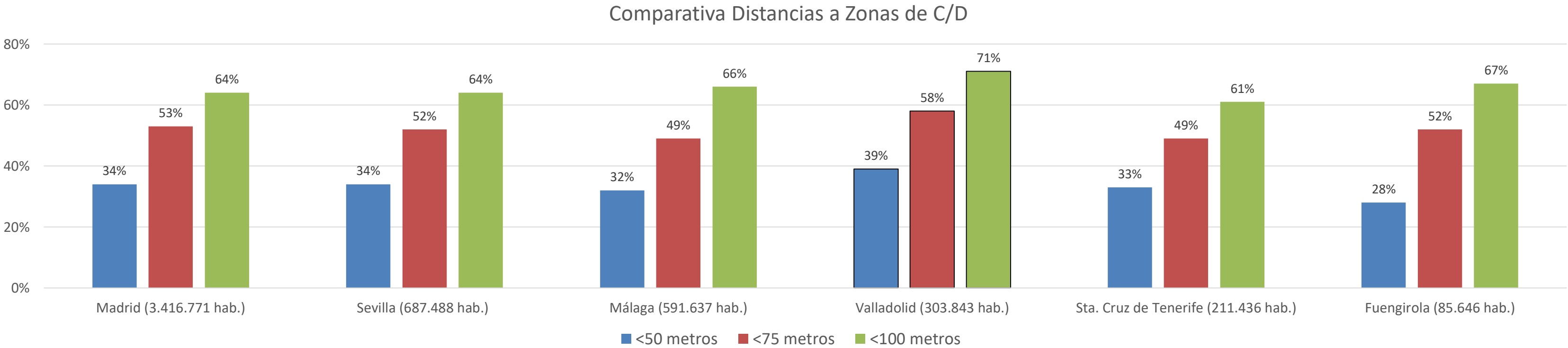
Fase III. Diagnóstico

Comparativa con otros municipios

Comparando la situación de Valladolid con ciudades como Málaga, Sevilla y Madrid, se observa que su accesibilidad inmediata (<50 m y <75m) es superior a grandes ciudades como Madrid y Sevilla (33%-34%), mostrando un nivel competitivo alto.

Las ciudades tienen la **necesidad** de identificar **nuevas zonas y ampliar las existentes** para absorber la demanda.

Ciudad	<50 metros	<75 metros	<100 metros	>100 metros
Madrid (3.416.771 hab.)	34 %	53 %	64 %	36%
Sevilla (687.488 hab.)	34%	52%	64%	36%
Málaga (591.637 hab.)	32%	49%	66%	34%
Valladolid (303.843 hab.)	39%	58%	71%	29%
Sta. Cruz de Tenerife (211.436 hab.)	33%	49%	61%	39%
Fuengirola (85.646 hab.)	28%	52%	67%	33%



Objeto

Prediagnóstico

Trabajos de Campo

Diagnóstico

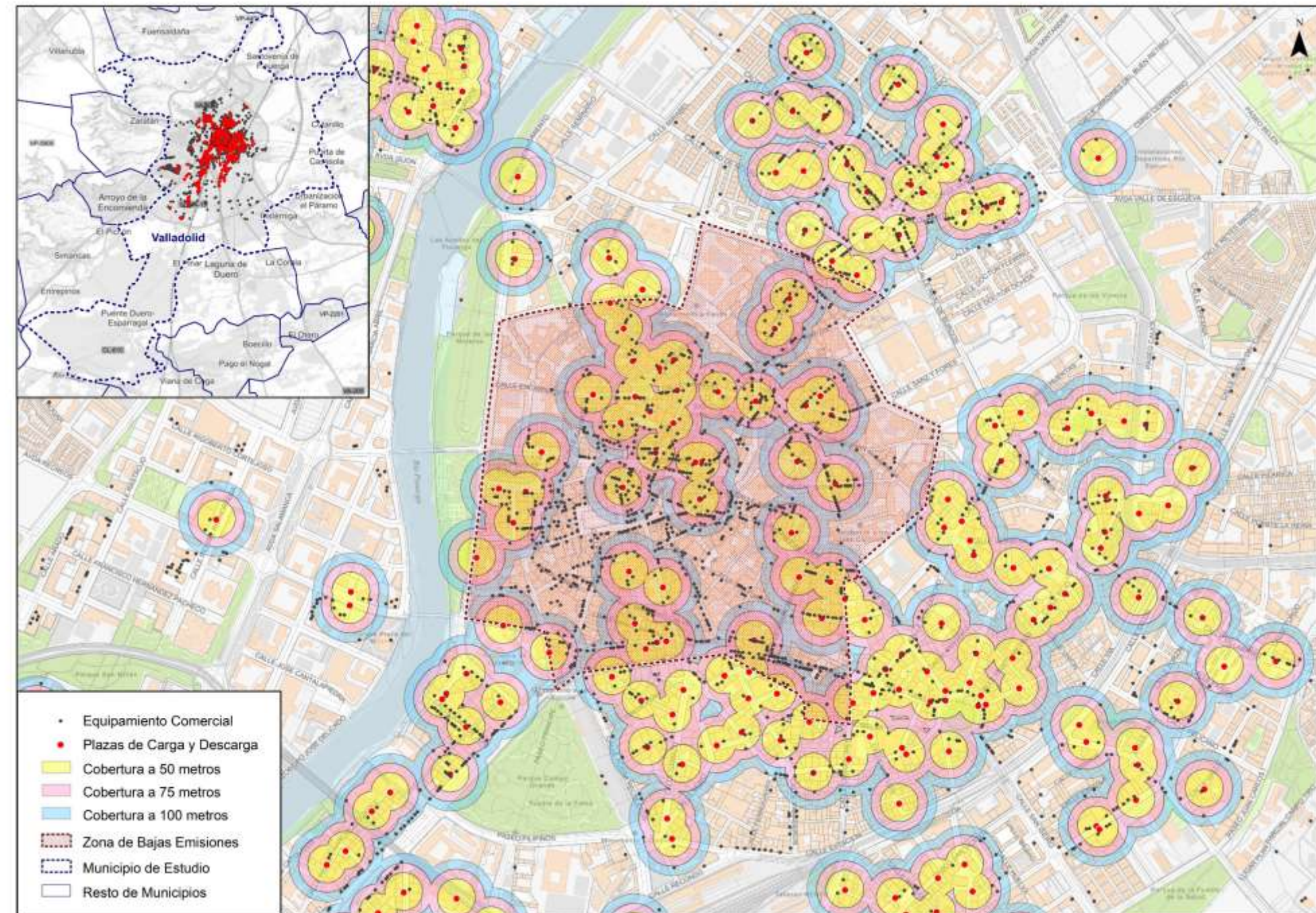
Plan de Acción

Fase III. Diagnóstico. ZBE

En cuanto a la disponibilidad de zonas de c/d, la **ZBE**, que comprende la **Zona Centro(*)**, presenta la siguiente distribución de establecimientos que tienen acceso a una zona de carga y descarga según la distancia a la misma:

- El **37%** tiene acceso a una zona de c/d a menos de **50** metros.
- El **60%** tiene acceso a una zona de c/d a menos de **75** metros.
- El **78%** tiene acceso a una zona de c/d a menos de **100** metros.
- El **22%** tiene acceso a una zona de c/d a más de **100** metros.

Como se puede observar en la imagen de la derecha, las calles más afectadas son, entre otras, la C/ de Santiago, C/ Zúñiga o la Pl. Mayor, con plazas a más de 100 metros de distancia de los establecimientos. No obstante, hay que tener en cuenta que estos se encuentran en zonas peatonales.



(*) Se considera Zona Centro a los distritos 1, 5 y 9 y parte de los distritos 2, 3 y 7.

Objeto

Prediagnóstico

Trabajos de Campo

Diagnóstico

Plan de Acción

Fase III. Diagnóstico. Caracterización del Sector HORECA (1/2).

Horeca Organizada

- Los principales operadores son **las cadenas de restauración**.
- Caracterizada por una **centralización y estandarización de productos y procesos**.
- Requieren entregas con especificaciones técnicas precisas en **ventanas horarias inflexibles**, normalmente 6:00 -12:00h.
- Esta predictibilidad permite rutas con **densidades de entrega altas**, con entre 2 y 10 paradas diarias.
- Generalmente, reparten **volúmenes medios de 1.500 kg por parada**, lo que aumentan el tiempo de estacionamiento a unos **60 minutos**.

Horeca Distribución (no bebidas)

- **Entre 10 y 25 puntos de entrega** en promedio por ruta.
- **Operativa mayoritariamente dominada por camiones de <7,5tn.**
- El 80% de los transportistas dedica **menos de 45 minutos** a realizar las labores de carga y descarga, **siendo las paradas de 30 a 45 minutos (60%)** las más extendidas.
- **Mayor número de entregas los martes y viernes.**
- Más del 60% de las entregas se concentran **entre las 9:00 y 13:00h.**

Objeto

Prediagnóstico

Trabajos de Campo

Diagnóstico

Plan de Acción

Fase III. Diagnóstico. Caracterización del Sector HORECA (2/2).

Horeca Distribución de bebidas

- Entre **25–35 puntos de entrega** en promedio por ruta (**cada establecimiento** requiere unos **25 minutos por retrologística**)
- **Operativa mayoritariamente** dominada por **camiones de <7,5tn.**
- El **100%** de los transportistas dedica **más de 2 hora y media** en las zonas de carga y descarga, ya que **distribuyen a una media de 7–8 establecimientos, además de la importancia de la gestión de la recogida de vidrio**

Operativa: estacionamiento en una zona de carga y descarga, distribución a 8 puntos de entrega (20m X 8 entregas)= 160 minutos

- **Mayor número de entregas los martes y viernes**, pero la **presión** es **diaria** en las zonas centro y zona de bajas emisiones (ZBE).
- Más del 60% de las entregas se concentran entre las 9:00 y 13:00h.

Necesidades de la Distribución de bebidas

- **Ampliar el horario en zonas peatonales**, dado que existe una alta concentración de negocios que no abren temprano y el tiempo disponible para el reparto resulta insuficiente.
- **Aumentar el límite de peso de los camiones a 12 Tn**, con el fin de concentrar volúmenes en zonas de elevada densidad de hostelería.
- **Permitir un tiempo de permanencia mayor de hasta 3 horas en zonas con alta concentración de hostelería**, práctica que ya se viene aplicando.
- **Eliminar la limitación de las cargas y descargas en horario de comidas**, es un momento importante para el reparto, en cambio se puede acortar por las tardes.

Objeto

Prediagnóstico

Trabajos de Campo

Diagnóstico

Plan de Acción

Fase III. Diagnóstico. Caracterización del Sector Alimentación.

B2B

- Requieren **entregas diarias** por limitaciones de espacio, de **2-5 puntos** de entrega por vehículo.
- Abastecimiento diario.
- Viernes y Sábado días de mayor volumen de entregas.
- Tipos de vehículos más utilizados: principalmente **camiones entre 12 y 26 tn.**
- Tiempo medio de estacionamiento: **más de 60 min**

El 95% de las **entregas B2B** se realizan **antes de las 12:00h**

B2C

- De **15-20 puntos** de entrega por vehículo.
- Tipos de vehículos más utilizados: principalmente **camiones ligeros y furgonetas**
- Tiempo medio de estacionamiento: **entre 15 – 30 min**
- Días de entrega: principalmente de lunes a viernes.

En caso de **B2C** se entrega prácticamente **durante todo el día.**

Objeto

Prediagnóstico

Trabajos de Campo

Diagnóstico

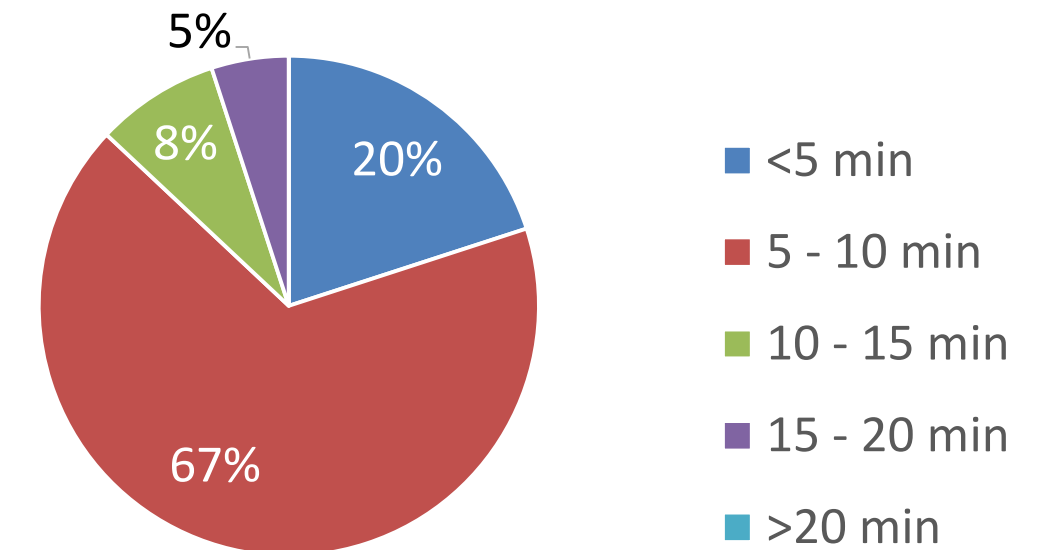
Plan de Acción

Fase III. Diagnóstico. Caracterización del Sector Paquetería.

B2C

- **Más de 30 paradas** en promedio por ruta
- El **90%** de los distribuidores emplea **furgonetas**. El **17%** sin **distintivo ambiental**, el **67%** con distintivo ambiental **C** y el **17%** con **distintivo ECO**.
- El 90% de los transportistas dedica **menos de 10 minutos** a realizar las labores de carga y descarga, **siendo las microparadas (<5 minutos)** las más extendidas.
- **Peso promedio de las entregas: <5kg**
- **Franja horaria:** Se entrega prácticamente durante **todo el día**.
- **Mayor número de entregas** los **martes y miércoles**.

Tiempo medio de estacionamiento



Durante las campañas comerciales como Blackfriday o rebajas, se produce un aumento de demanda cercana al 50%

Objeto

Prediagnóstico

Trabajos de Campo

Diagnóstico

Plan de Acción

Fase III. Diagnóstico. Caracterización del Sector Salud.

B2B

- **Se entrega de 15 a 25 locales de media por vehículo.**
- **El 100%** de los distribuidores emplea **furgonetas térmicamente acondicionadas**. Todas con distintivo B o 0 Emisiones.
- El **tiempo medio** por entrega/recogida es de **menos de 5 min (microparadas)**.
- Los distribuidores realizan una media de **3 visitas al mismo establecimiento** a lo largo del día.
- Al tratarse de varias entregas diarias a la misma farmacia, el **reparto** se realiza **de forma fraccionada a lo largo del día**.

Normativa de acceso a zonas peatonales

El proceso de entrega en la tarde se dificulta al estar permitido el acceso en zonas peatonales solo por la mañana.

Ratio de **1.861 habitantes por farmacia** en Valladolid, se trata de una cobertura sanitaria sólida.

Objeto

Prediagnóstico

Trabajos de Campo

Diagnóstico

Plan de Acción

Fase III. Diagnóstico. Caracterización del Sector Voluminoso.

B2B

- **Se entrega de 2-5 locales de media por ruta**
- **Más del 70%** de las empresas emplea **camiones de menos de 12 tn** con distintivo C para la distribución B2B
- El **tiempo medio** por entrega es de **90 min.**
- Los distribuidores realizan **dos entregas semanales promedio** a un mismo establecimiento.
- Franja horaria de reparto: 9:00-13:00

B2C

- De **5-15 puntos** de entrega por ruta.
- Tipos de vehículos más utilizados: principalmente **camiones ligeros y furgonetas.**
- Tiempo medio de estacionamiento: **entre 15 –45 min**
- **Lunes y martes** son los días de la semana con **mayor** número de **reparto**
- **Franja horaria** de reparto **coordinada con el cliente** previo al inicio del reparto, normalmente entre las 9:00 y las 17:00.

Los vehículos utilizados suelen incluir **plataformas elevadoras** para realizar las cargas y descargas

Plan de Acción



Objeto

Prediagnóstico

Trabajos de Campo

Diagnóstico

Plan de Acción

Fase IV. Plan de Acción.

Propuestas específicas para Valladolid



Acción



Objetivo
específico



Beneficios

Desarrollo de una Ordenanza DUM

Trabajar en la elaboración de una Ordenanza Municipal de Distribución Urbana de Mercancías (DUM) que unifique y actualice las normas de reparto en la ciudad como marco jurídico a las empresas.

- Mejora de la eficiencia logística.
- Reducción del impacto del trafico urbano.

Ampliación y flexibilización de horarios de carga y descarga

Ampliar los horarios de carga y descarga, adelantando el acceso a las 6:30h

- Reducción de la congestión durante horas pico.
- Mejora en la eficiencia de las entregas.

Reordenación y ampliación de las plazas de carga y descarga

Aumentar la disponibilidad de las plazas de c/d en zonas de alta demanda donde los establecimientos se encuentran a más de 100 metros de distancia de un estacionamiento.

- Reducción de tiempos de estacionamiento.
- Reducción de la doble fila.

Objeto

Prediagnóstico

Trabajos de Campo

Diagnóstico

Plan de Acción

Fase IV. Plan de Acción.

Propuestas específicas para Valladolid



Acción



**Objetivo
específico**



Beneficios

Modificación del artículo 8 del Reglamento Municipal de Vados y Reservas de Estacionamiento

Modificación del artículo 8, adaptándolo a la realidad actual de los operadores comerciales para abastecer superficies de venta al público

- Mejora de la eficiencia logística
- Reducción del impacto en la movilidad urbana

Explorar nuevas estrategias de reparto en núcleos urbanos OOH

Explorar y desarrollar una red estratégica de puntos OOH (lockers y puntos de conveniencia) que diversifique y optimice las opciones de reparto en el núcleo urbano.

- Reducción de la circulación de vehículos de reparto
- Adecuación del municipio a la creciente expansión del e-commerce

Desarrollo de políticas de descarga nocturna silenciosas

Comenzar a trabajar un marco normativo y operativo para fomentar la descarga nocturna mediante vehículos y tecnologías silenciosas, respetando la normativa relativa al ruido.

- Descongestión del viario durante las horas de mayor tráfico para determinados sectores.

Objeto

Prediagnóstico

Trabajos de Campo

Diagnóstico

Plan de Acción

Fase IV. Plan de Acción.

Propuestas específicas para Valladolid



Acción



Objetivo
específico



Beneficios

Plan de renovación del parque logístico contaminante

Trabajar en la reducción del uso de vehículos sin distintivo mediante ayudas (Programa MOVES) y en incentivos a la renovación del parque logístico

- Reducción de la contaminación ambiental y acústica.
- Mejora de la calidad de vida de la ciudadanía.

Digitalización de las zonas de carga y descarga

Digitalizar las Zonas de Carga y Descarga para reducir los usos indebidos por vehículos no autorizados y controlar el cumplimiento de la normativa

- Mejora de la disciplina de los vehículos de reparto.
- Aumento de la rotación en las plazas de c/d.

Mantener el compromiso institucional con la sostenibilidad urbana

Consolidar un marco institucional estable y transversal que garantice la continuidad de las políticas de sostenibilidad urbana y la visión de la ciudad, facilitando la coordinación entre áreas municipales y con actores privados.

- Continuidad y coherencia en la planificación estratégica de la movilidad y la logística urbana
- Atracción de financiación

Objeto

Prediagnóstico

Trabajos de Campo

Diagnóstico

Plan de Acción

Fase IV. Plan de Acción.

A continuación, se presenta como ejemplo la hoja de ruta de las medidas vistas anteriormente

Hoja de ruta

 Corto Plazo	 Medio Plazo	 Largo Plazo
<ul style="list-style-type: none">• Desarrollo de una Ordenanza de DUM• Ampliación y flexibilización de horarios de carga y descarga<ul style="list-style-type: none">• Modificación del artículo 8 del Reglamento Municipal de Vados y Reservas de Estacionamiento• Explorar nuevas estrategias de reparto en núcleos urbanos OOH• Desarrollo de políticas de descarga nocturna silenciosas	<ul style="list-style-type: none">• Reordenación y ampliación de las plazas de carga y descarga<ul style="list-style-type: none">• Digitalización de las zonas de carga y descarga• Plan de renovación del parque logístico contaminante	<ul style="list-style-type: none">• Mantener el compromiso institucional con la sostenibilidad urbana

AECOC

La Asociación
de Fabricantes
y Distribuidores

¡Muchas gracias!