

C-LIEGE - Clean Last mile transport and logistics management for smart and efficient local Governments in Europe

DELIVERABLE D2.2

Knowledge Sharing Workshop proceedings – SUMMARY (Greek)

Dissemination level: PUBLIC

Workpackage n. 2

Version Final

Date of preparation 24/02/2012

The sole responsibility for the content of this deliverable lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Union. Neither the EACI nor the European Commission are responsible for any use that may be made of the information contained therein.

Grant Agreement n. IEE/10/154/SI2.589407 – C-LIEGE

Ερευνητικό Πρόγραμμα C-LIEGE (Clean Last mile transport and logistics management for smart and efficient local Governments in Europe)

Στόχοι και προς ποιους απευθύνεται

Το C-LIEGE είναι ένα ερευνητικό έργο που διευκολύνει την ανταλλαγή των βέλτιστων πρακτικών που σχετίζονται με ήπια μέτρα και πολιτικές για μια «ενεργειακά καθαρή» μεταφορά εμπορευμάτων και το τελευταίο τμήμα της διανομής τους. Σκοπός του είναι να προωθήσει την καθαρή και ενεργειακά αποδοτική μεταφορά των εμπορευμάτων στις αστικές περιοχές. Το πρόγραμμα στοχεύει στην άμεση συνεργασία με τις τοπικές αρχές, καθώς και με αυτούς που οργανώνουν και εκτελούν τις μεταφορές εμπορευμάτων σε αστικές περιοχές. Οι εμπλεκόμενοι οφείλουν να δεσμευτούν στο να δημιουργήσουν ένα περιβάλλον ομοφωνίας και κατάλληλων συνθηκών για την προώθηση των συγκεκριμένων πολιτικών. Αντικείμενο του C-LIEGE είναι να αναπτύξει ένα μεθοδολογικό εργαλείο για να προσδιορίσει ένα συνδυασμό αποτελεσματικών μέτρων και πολιτικών, μεταξύ των οποίων θα μπορούσαν να επιλέξουν οι τοπικές διοικήσεις για υλοποίηση. Σε δεύτερη φάση, το έργο θα αναπτύξει μία υπηρεσία για την διαχείριση των αστικών εμπορευματικών μεταφορών (City Logistics Management) . Το C-LIEGE θα υποστηρίξει τις τοπικές αρχές στη προσπάθεια τους για την εδραίωση και τη λειτουργία αυτής της υπηρεσίας και θα παρακολουθεί την εφαρμογή της.

Σε συμφωνία με τους παραπάνω στόχους, η ημερίδα αποσκοπούσε στο να κάνει τις Ευρωπαϊκές πόλεις/περιοχές στις οποίες εφαρμόζονται μέτρα για την αστική μεταφορά εμπορευμάτων και πολιτικά υποστηριζόμενες πρωτοβουλίες, να μοιραθούν μαζί με τους ενδιαφερόμενους και να μάθουν ο ένας από τον άλλο καλές και πιο προηγμένες πρακτικές. Πιο συγκεκριμένα, το αντικείμενο της ημερίδας ήταν η ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ των ενδιαφερομένων, με σκοπό την γνώση αυτών των βέλτιστων πρακτικών, καθώς και η συζήτηση γύρω από την αποτυχία ορισμένων μέτρων, βασισμένη σε προηγούμενες εμπειρίες. Το αναμενόμενο αποτέλεσμα ήταν ο προσδιορισμός των αναγκών των τοπικών αρχών, των μεταφορέων και αποστολέων εμπορευμάτων αναφορικά με την αστική εμπορευματική μεταφορά.

Η πρώτη ημερίδα στο πλαίσιο του ερευνητικού έργου C-LIEGE πραγματοποιήθηκε στη Βαρκελώνη στις 21 Οκτωβρίου 2011.

Η ημερίδα αποτέλεσε επίσης μία μοναδική ευκαιρία για να γίνει γνωστό το αντικείμενο του έργου C-LIEGE και οι εργασίες που έχουν πραγματοποιηθεί σε άλλα Ευρωπαϊκά δίκτυα, σχετικά με αστικές εμπορευματικές μεταφορές , και που αντιπροσωπεύουν είτε περιφερειακές/δημοτικές αρχές είτε οργανώσεις των μεταφορέων, αποστολέων εμπορευμάτων, διαμεταφορέων, κατασκευαστών ηλεκτρικών φορτηγών οχημάτων, όπως POLIS, Eurocities, ERTRAC, European Shippers Council, ACEA , EUCARS, EFFA , EEVC, IRU, FedEx, κτλ.

Μία από τις βασικές επιδιώξεις του έργου είναι να συνδέσει το C-LIEGE και με άλλα έργα στο πλαίσιο του κοινοτικού προγράμματος «Ευφυής Ενέργεια-Ευρώπη» , όπως τα CYCLELOGISTICS και ECOSTARS. Άλλα σχετικά έργα που προσκλήθηκαν να παρουσιάσουν την εμπειρία τους ήταν το ENERREG (Interreg IVC), το City Logistics Managers από την Ολλανδία και τη Γαλλία, καθώς και το SUGAR (Interreg IVC).

Ευρωπαϊκές Πιλοτικές Εφαρμογές στις Αστικές Εμπορευματικές Μεταφορές

Οι πιλοτικές εφαρμογές αναδεικνύουν την ποικιλία που υπάρχει στις διαφορετικές προσεγγίσεις:

- Η Περιφέρεια Emilia-Romagna στην Ιταλία αποτελεί ένα εξαιρετικό παράδειγμα του πώς ένα πλαίσιο εργασίας σε επίπεδο περιφέρειας μπορεί να διευκολύνει και να υποστηρίξει την υλοποίηση τοπικών δράσεων, έχοντας ως αποτέλεσμα την εφαρμογή βέλτιστων πρακτικών, όπως στην περίπτωση της πόλης της Parma.
- Η περιοχή της Stuttgart στην Γερμανία αποτελεί ένα παράδειγμα του πώς η κοινή αντίληψη μπορεί να συμβάλει στην επιτυχία χωρίς την απαίτηση μεγάλων επενδύσεων.
- Το Άμστερνταμ, η Βουδαπέστη κι η Ile-de-France (περιοχή Παρισιού) ανέδειξαν τον τρόπο με τον οποίο χρησιμοποιούν τους φυσικούς πόρους που διαθέτουν, όπως τα ποτάμια και τα πλωτά δίκτυα. Και οι τρεις πόλεις επεσήμαναν ότι δεν έχει γίνει εκμετάλλευση αυτών των μέσων μεταφοράς στο βαθμό που θα έπρεπε. Στη Ile-de-France, μια πιο αποτελεσματική χρήση της γης και της πολιτικής ακινήτων θα μπορούσαν να συμβάλλουν σε μία πιο αποδοτική μεταφορά εμπορευμάτων στο Παρίσι.

Η αρχή της περιφέρειας Emilia-Romagna παραμένει ενεργή στις πολιτικές που σχετίζονται με την εφοδιαστική αλυσίδα της πόλης από τις αρχές του 2000. Η παρουσίαση έγινε από τον Alberto Preti, του Institute for Transport and Logistics (ITL), Head of Bologna Branch. Ένα

βιώσιμο πρόγραμμα αστικής κινητικότητας αναπτύχθηκε την περίοδο 2003-2005, χρηματοδοτούμενο μόνο από περιφερειακά κονδύλια, το οποίο αφορούσε 5 παρεμβατικά μέτρα, εκ των οποίων το υπ' αριθμόν 5 σχετιζόταν με την εφοδιαστική αλυσίδα της πόλης. Το μέτρο πολιτικής αναπτύχθηκε μέσω συγκεκριμένων μεθοδολογικών βημάτων. Αρχικά, έγινε η κοινή χρήση της μεθοδολογίας για να καταγραφούν οι διαδικασίες της εφοδιαστικής αλυσίδας κι οι γενικότερες συνθήκες στους περιφερειακούς Δήμους, καταλήγοντας στον καθορισμό κοινών κατευθύνσεων για τις παρεμβάσεις, προβάλλοντας στο μέλλον την εφαρμογή τους καθώς και την εφαρμογή τους σε μια συντονισμένη περιφερειακή βάση.

Η περιφέρεια Emilia-Romagna ήταν και παραμένει ενεργή στην οργάνωση και λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας της πόλης, με τοπικές δράσεις που στηρίζουν τους Δήμους στο να αναπτύξουν δράσεις προς αυτή την κατεύθυνση (helpdesk) καθώς και σε δύο πυλώνες των πολιτικών τα επόμενα χρόνια:

- την εναρμόνιση των κανονισμών, όσον αφορά στην καθοδήγηση και τη συνεργασία με Δήμους για τον καθορισμό των κανόνων της εφοδιαστικής αλυσίδας
- το περιφερειακό σχέδιο για την ηλεκτρική κινητικότητα, τόσο των εμπορευμάτων όσο και των επιβατών.

Η Πιλοτική Εφαρμογή στη πόλη Parma

Η πόλη της Parma αποτελεί μια εξέχουσα περίπτωση που αναδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο η περιφερειακή πρωτοβουλία μπορεί να δώσει ώθηση στην τοπική δράση και επίσης το πώς ένας δήμος μπορεί να είναι αποτελεσματικός στην υλοποίηση μιας στρατηγικής σε τοπική κλίμακα και εντός του περιφερειακού πλαισίου.

Οι τοπικές και οι περιφερειακές αρχές μπορούν να εδραιώσουν στόχους και κανόνες, αλλά η αγορά παραμένει ανοιχτή και ανταγωνιστική. Στην Parma οι μεταφορές είναι μια υπηρεσία ανοιχτή σε ανταγωνισμό. Πώς μπορούμε όμως να το επιτύχουμε αυτό χωρίς να παραμείνουμε σε μονοπωλιακές συνθήκες; Πώς είναι δυνατόν να χρηματοδοτηθεί η πόλη για να διατηρήσει τον ανταγωνισμό;

Η Parma είναι μια πόλη με ευαίσθητη δομή και αρχιτεκτονική με μεσαιωνική προέλευση. Σε αυτή τη ζωντανή και ελκυστική πόλη, που είναι γεμάτη από τουρίστες και σπουδαστές, υπάρχουν διάφορα μέρη παγκόσμιας κληρονομιάς που προστατεύονται από την Unesco. Το 2004, ο Δήμος της Parma ξεκίνησε μια μεγάλη συναινετική πρωτοβουλία, με την ονομασία

ECOLOGISTICS, με σκοπό να προσδιορίσει, σε συνεργασία με τους ενδιαφερόμενους παράγοντες, βιώσιμες λύσεις για τη διανομή αγαθών στο ιστορικό κέντρο. Το πρόγραμμα ECOLOGISTICS προέρχεται από την ιδέα να αποφευχθούν οι λύσεις μεταφοράς των αγαθών στο ιστορικό κέντρο, που δεν ήταν βιώσιμες και κοινά αποδεκτές.

Η διαδικασία που χρησιμοποιήθηκε είχε σαν στόχο να επαναπροσδιορίσει τους κανονισμούς που αφορούν τη διέλευση και τη στάθμευση των οχημάτων εμπορευματικών μεταφορών μέσα στο ιστορικό κέντρο, καθώς και την εφαρμογή ενός καινοτόμου συστήματος διανομής αγαθών, βασιζόμενο στην αποδοτικότητα και την αποτελεσματικότητα, που να απαντά ταυτόχρονα στις περιβαλλοντικές, και κοινωνικές ανησυχίες καθώς και σε θέματα ασφάλειας.

Ο Δήμος της Parma αποφάσισε να μετατρέψει τις συνήθεις πρακτικές για την υλοποίηση του προγράμματος από αυτές που αποφασίζονται από τις Αρχές (top-bottom) σε αυτές που λαμβάνονται από αυτούς που θα υποστούν τα μέτρα (bottom-up). Η συνεχής συνεργασία μεταξύ των τοπικών παραγόντων είχε σαν αποτέλεσμα την υπογραφή ενός «Πρωτόκολλου Συμφωνητικού για την ποιότητα του αέρα και την Ορθολογική Οργάνωση των αστικών εμπορευματικών μεταφορών» μεταξύ του Δήμου και των εμπλεκόμενων φορέων. Καλές πρακτικές έχουν προέλθει από την Ολλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Οι ενδιαφερόμενοι φορείς αποφάσισαν να υιοθετήσουν στόλους ενεργειακά «πράσινων» οχημάτων, καθώς και νέους κανονισμούς για τη διανομή των αγαθών στο κέντρο της Parma. Η συμφωνία επέτρεψε την εφαρμογή των κανονισμών της αγοράς για να επιτευχθεί μία αποτελεσματική, αποδοτική και περιβαλλοντικά βιώσιμη διανομή αγαθών στην Parma, ευνοώντας τη χρήση καθαρών οχημάτων από τη λεγόμενη διαδικασία πιστοποίησης «accreditamento».

Οι Πέντε χρυσοί κανόνες της πιστοποίησης («accreditamento») αναφέρουν τα ακόλουθα:

- 1) μεταφορά φρέσκων τροφίμων, δεμάτων, ενδυμάτων ή/και εφοδιασμός Ho.Re.Ca. (Hotel, Restaurant, Catering),
- 2) χρήση «καθαρών» οχημάτων (π.χ. με μεθάνιο, ηλεκτροκίνητα, διπλού καυσίμου) ή οχήματα Euro
- 3) χρήση ελαφρών οχημάτων (3,5 τόνοι),
- 4) εγγύηση υψηλού δείκτη φορτίου των οχημάτων (κατ' ελάχιστο στο 70% της συνολικής μεταφορικής τους ικανότητας),

5) εγκατάσταση συστημάτων εντοπισμού για τον εντοπισμό και την παρακολούθηση των οχημάτων σε πραγματικό χρόνο με ακριβείς πληροφορίες σχετικά με το φορτίο των εμπορευμάτων εντός του μεταφορικού διαδρόμου.

Η εθελοντική συμμετοχή στο πρόγραμμα ECOLOGISTICS αποτελεί μια σημαντική ευκαιρία για όσους συμμετείχαν: ισχυρό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα εντός της τοπικής αγοράς, μείωση των δαπανών στη λειτουργία των εμπορευματικών μεταφορών, οφέλη σχετικά με διάφορα πλεονεκτήματα και κίνητρα, όπως αυξημένο χρονικό περιθώριο για την πρόσβαση στο κέντρο της πόλης, άδεια εισόδου απαλλαγμένη χρεώσεων κτλ. Οι μεταφορείς έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν: να χρησιμοποιήσουν καθαρά και πλήρη φορτίου οχήματα («accreditamento») που επιτρέπουν τη διανομή αγαθών μεταξύ 6-22 ή – εναλλακτικά – να εμπιστευτούν τα αγαθά τους στην ενεργειακά καθαρή μεταφορική υπηρεσία ECOCITY. Η συγκεκριμένη υπηρεσία είναι σε ελεύθερο ανταγωνισμό με άλλους μεταφορείς πιο αποδοτικούς στη μεταφορά αγαθών, που δραστηριοποιούνται στην πόλη της Parma. Τα ECOLOGISTICS και ECOCITY συμβάλλουν στον εξορθολογισμό της διαδικασίας της αστικής μεταφοράς εμπορευμάτων συνδυάζοντας τις «καθαρές» επιχειρήσεις μεταφορέων και logistics, και με τον τρόπο αυτό συμβάλλουν στη μείωση των περιβαλλοντικών, κοινωνικών επιπτώσεων και την αύξηση της χρήσης ενεργειακά καθαρών οχημάτων.

Πιλοτικές Εφαρμογές Stuttgart και Regensburg

Η πιλοτική εφαρμογή στην Stuttgart παρουσιάστηκε από τον Martin Brandt της KLOK, εταίρο του προγράμματος C-LIEGE. Η Περιφέρεια της Stuttgart, με 2,6 εκατομμύρια κατοίκους, είναι ένα θεσμικό όργανο, το οποίο καλύπτει όλες τις πόλεις και κωμοπόλεις στο πλαίσιο των πέντε κομητειών γύρω από αυτή, καθώς και την ίδια την Stuttgart. Στη γενικότερη περιοχή της Stuttgart, έχουν πραγματοποιηθεί και αξιολογηθεί στο παρελθόν κάποια μέτρα για την αστική εφοδιαστική αλυσίδα αγαθών, μεταξύ των οποίων ξεχωρίζουμε:

- Χρονικά παράθυρα για τα φορτηγά παράδοσης στην περιοχή του κέντρου (πεζόδρομοι)
- Ειδικός χώρος στάθμευσης για τα φορτηγά παράδοσης
- Δρομολόγηση των φορτηγών νότια της Stuttgart (περιοχή Filder)
- «Εφοδιαστική της πόλης» ως κοινή παράδοση για τις περιοχές του κέντρου της πόλης, η οποία όμως απέτυχε στα τέλη της δεκαετίας του '90.

Επιπλέον, ένας αριθμός μέτρων για την αστική εφοδιαστική αλυσίδα είναι προς το παρόν στο στάδιο σχεδιασμού και δεν μπορούν ακόμα να αξιολογηθούν, όπως:

- Χρήση ηλεκτρικών οχημάτων
- Τοπικά σημεία εξυπηρέτησης για τις παραδόσεις σε οικίες
- Αρθρωτή τοπική διανομή: Μεγάλο φορτηγό από το κέντρο διανομής σε διεπαφή (π.χ. στο σημείο στάθμευσης) ξεφορτώνει μεγάλο αριθμό ειδικών containers, ένα για κάθε μικρότερο φορτηγό παράδοσης
- Σιδηροδρομική υποδομή για τοπικούς πελάτες.

Δρομολόγιο Φορτηγού

Η περιοχή «Filder» (ανατολικά της πόλης) έχει να επιδείξει μια σημαντική οικονομική ανάπτυξη, ενώ παράλληλα πρόκειται για μια περιοχή κατοικίας. Αυτή η περιοχή δεν συνιστά μια πολιτική οντότητα. Τα νοτιότερα προάστια της Stuttgart ανήκουν σε αυτή, καθώς και ένας μεγάλος αριθμός οικισμών που κάποτε ήταν αγροτικά χωριά. Η κυκλοφορία αποτελεί ένα σημαντικό θέμα στην περιοχή «Filder», συμπεριλαμβανομένης και της μεταφοράς αγαθών.

Η διοίκηση των μεγαλύτερων κοινοτήτων έχει εκπονήσει σχέδιο για μια κοινή δρομολόγηση των φορτηγών, επειδή αντιλήφθηκαν ότι τα μεμονωμένα μέτρα απλώς ωθούν την κίνηση από το ένα χωριό στο άλλο. Αντικείμενο δεν ήταν μόνο να μειωθεί η περιβαλλοντική μόλυνση, αλλά και ο θόρυβος και να διευθετηθούν θέματα ασφάλειας. Υπολογίστηκαν βέλτιστες κύριες διαδρομές προκειμένου να χρησιμοποιηθούν από τα φορτηγά οχήματα.

Ειδικόι σύμβουλοι πραγματοποίησαν μια μελέτη και ποσοτικοποίησαν τις πιθανές διαδρομές μέσω των οποίων τα χωριά θα παρουσίαζαν όλο και λιγότερη κίνηση σε περίπτωση βελτιστοποίησης. Κάποιοι οικισμοί δεν θα υπόκεινταν σε αλλαγές, ενώ κάποιοι άλλοι σε αρκετά σημαντικές. Αυτή η ιδέα λειτουργεί ικανοποιητικά για τους περισσότερους από αυτούς τους οικισμούς με την ελάχιστη απαιτούμενη επένδυση, χωρίς την απαίτηση υπέρογκου χρηματικού ποσού για την κατασκευή παρακαμπτήριων αξόνων. Με αυτή την απλή κοινή πρωτοβουλία, η περιφέρεια κατάφερε να επιτύχει ένα καθαρά θετικό αποτέλεσμα.

Regensburg City Logistics (RegLog)

Το Regensburg είναι μία πόλη στη Βαυαρία. Το πρόγραμμα διενεργείται υπό το πρίσμα της μεταφορικής βιομηχανίας, χωρίς την δέσμευση δημόσιας χρηματοδότησης. Δεν στηρίζεται σε μεγάλο προϋπολογισμό αλλά είναι αυτο-διατηρούμενο.

Το πρόγραμμα εισήχθη στην περιοχή του Regensburg το 2010, στο Circle of Goods Logistics και συζητήθηκε εκεί. Επίσης, αποτελεί ένα καλό παράδειγμα για το TRAILBLAZER που είναι ένα άλλο ερευνητικό έργο στο πλαίσιο του κοινοτικού προγράμματος «Ευφυής Ενέργεια-Ευρώπη» που ξεκίνησε ένα χρόνο πριν. Το RegLog παρουσιάστηκε το 1998 σε συνεργασία με το πανεπιστήμιο, το επιμελητήριο και το εργοστάσιο της BMW. Η περιοχή είναι ένα ιστορικό κέντρο με κυκλοφορία βαρέων οχημάτων με προορισμό 500 καταστήματα λιανικής πώλησης και 200 επιχειρήσεις στην παλιά πόλη. Επομένως, αντικείμενο είναι η μείωση της κυκλοφορίας.

Μερικές από τις συμμετέχουσες εταιρίες αποστολών έχουν την έδρα τους σε εμπορευματικά κέντρα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να μειώνεται η χιλιομετρική απόσταση για την παραλαβή των εμπορευμάτων, τα οποία στη συνέχεια διανέμονται στα καταστήματα που είναι και ο τελικός προορισμός. Ο μεταφορέας παραλαμβάνει τα αγαθά από τις εταιρίες τους. Ένα βασικό στοιχείο του εν λόγω προγράμματος είναι η ομαδοποίηση των λειτουργιών που σχετίζονται με τη μεταφορά των εμπορευμάτων, όπως αυτές λαμβάνουν χώρα στα εμπορευματικά κέντρα. Χάρη στην ύπαρξη των εμπορευματικών κέντρων, λοιπόν, μειώθηκε τόσο η συχνότητα όσο και η απόσταση που διανύουν τα οχήματα μεταφοράς.

Πιλοτικές Εφαρμογές σε Άμστερνταμ, Βουδαπέστη και Ile-de-France

Η περίπτωση του Άμστερνταμ παρουσιάστηκε από τον Erik Regterschot από την Δήμο του Άμστερνταμ. Το Άμστερνταμ είναι η συμπρωτεύουσα της Ολλανδίας με λιγότερο από ένα εκατομμύριο κατοίκους.

Οι λύσεις που έχουν εφαρμοσθεί σχετίζονται με τα παρακάτω:

- Συγκέντρωση των αγαθών σε ηλεκτρικά οχήματα (EV). Την παρούσα στιγμή υπάρχουν δύο κέντρα συγκέντρωσης, η διαχείριση των οποίων ανήκει σε ιδιωτικές εταιρίες, χωρίς να απαιτείται η κρατική επιχορήγηση. Παρόλα αυτά, η εξάρτηση σε ιδιώτες μεταφορείς μπορεί να λειτουργήσει ως μειονέκτημα. Μέχρι το 2012 προβλέπεται η χρήση 50

ηλεκτρικών οχημάτων, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιούνται και για τη συλλογή αποβλήτων. Όμως τα ηλεκτρικά οχήματα παρουσιάζουν σημαντικό κόστος. Τα αναμενόμενα αποτελέσματα είναι η μείωση των χιλιομετρικών αποστάσεων και η ομαδοποίηση των αγαθών.

- Ένα πρόγραμμα κρατικής επιχορήγησης για τα φορτηγά έχει ήδη ξεκινήσει.
- Ενισχύεται η μεταφορά κατά τις νυχτερινές ώρες.
- Πραγματοποιείται η δρομολόγηση των εμπορευματικών μεταφορών και συνεπώς μειώνεται η συμφόρηση κατά μήκος των σημαντικών κυκλοφοριακών διαδρόμων.
- Εισάγεται η χρήση ηλεκτρικών σκαφών (κανάλια).
- Αυξάνεται το χρονικό παράθυρο (7 π.μ. έως 12 μ.μ.). Επί του παρόντος είναι μέχρι τις 11 π.μ. και μία επιπλέον ώρα θα προστεθεί. Επειδή κυκλοφορούν λιγότεροι πεζοί στους δρόμους είναι εφικτή η αύξηση της διάρκειας του χρονικού παραθύρου. Το αναμενόμενο αποτέλεσμα είναι η μείωση των χιλιομετρικών αποστάσεων κατά 4%.
- Καθορίζονται ζώνες χαμηλής εκπομπής ρύπων. Ήδη από το 2009, τα φορτηγά βάρους μεγαλύτερου των 3,5 τόνων έχουν απαγορευτεί σε αυτές. Τα μικρότερα φορτηγά (vans) αυτή τη στιγμή είναι σε στάδιο προετοιμασίας ώστε να ανταποκρίνονται στα πρότυπα των εκπομπών ρύπων.

Για την πόλη της Βουδαπέστης, παρουσιάστηκε ένα συνδυαστικό σχέδιο για την εφοδιαστική αλυσίδα της πόλης βασισμένη στο Δούναβη από τον Janos Mondovics από το IFKA, Foundation for Development of Industry.

Πιθανές λύσεις είναι: συντονισμένα συστήματα, συμφωνημένη βάση συμβολαίου για μεταφορές ομοειδών προϊόντων, αντιστροφή της εφοδιαστική αλυσίδας (αγαθά και απορρίμματα στο σημείο της προσφοράς). Αυτά τα μέτρα δύναται να συνεισφέρουν στον περιορισμό της συμφόρησης, βελτιώνοντας συνεπώς το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων και εξασφαλίζοντας ένα καλύτερο και ασφαλέστερο περιβάλλον. Η λύση προβλέπει ένα διπλό σύστημα τροφοδοσίας, δύο αποθήκες σύμφωνα με τον όγκο του προσφερόμενου φορτίου και επίσης ένα δευτερεύον σύστημα διανομής που θα ευθυγραμμίζεται με την ποσότητα των παραγγελιών των καταστημάτων και το βέλτιστο σχεδιασμό της διαδρομής. Εναλλακτική διαδρομή για τις μεταφορές στο εσωτερικό της πόλης αποτελεί ο Δούναβης. Παρόλο που κατέχει εξέχουσα σημασία για την εφοδιαστική αλυσίδα της πόλης, δεν έχει γίνει εκμετάλλευση της χωρητικότητας του στο μέγιστο βαθμό. Ερωτήσεις που θα βοηθήσουν στο

να ενταχθεί ο Δούναβης στο εφοδιαστικό σύστημα είναι: μέθοδοι και εργαλεία για δημιουργία μοντέλων.

Η Ile-de-France παρουσίασε πώς η χρήση γης και η πολιτική στη διαχείριση ακινήτων μπορεί να ευνοεί τις μεταφορές και την εφοδιαστική αλυσίδα (ομιλήτης Diana Diziain). Η Ile-de-France περιλαμβάνει το Παρίσι και τα γειτονικά διαμερίσματα και οικισμούς, με περίπου 11 εκατομμύρια κατοίκους, που αντιπροσωπεύουν περίπου το 1/5 του συνολικού πληθυσμού της Γαλλίας. Βασικό επιχείρημα: η βέλτιστη χρήση της περιοχής δημιουργεί πιθανότατα τις κατάλληλες προϋποθέσεις για τη δημιουργία συνθηκών αγοράς και βελτιστοποιεί τις τιμές των ακινήτων, όμως απαιτεί την ανάμειξη της διαχειριστικής αρχής. Δηλαδή ο σχεδιασμός των χρήσεων γης είναι μια αρμοδιότητα της τοπικής διοίκησης. Από την άλλη, η διαχείριση της ακίνητης περιουσίας δεν είναι τυπικά θέμα της περιφερειακής πολιτικής και σε γενικές γραμμές δεν είναι μέρος ούτε της δημόσιας πολιτικής. Η προοπτική αυτή εστιάζει στο ρόλο της δημόσιας πολιτικής όσον αφορά στη χρήση γης, στην εκμετάλλευση της γης και των ακινήτων που σχετίζονται με την εφοδιαστική αλυσίδα της πόλης και προτείνει κάποια μέτρα για περιφερειακή δράση σε αυτά τα σημεία.

Η απουσία πολιτικής αναφορικά με τις χρήσεις γης είχε ως αποτέλεσμα να εδραιωθούν εγκαταστάσεις logistics που προωθούν μια εφοδιαστική αλυσίδα δύο φάσεων: από το εσωτερικό δακτύλιο της πόλης προς τα προάστια και από τα προάστια προς το εξωτερικό τμήμα της Ile-de-France. Τόσο η ίδια η πόλη όσο και η γύρω περιοχή έχουν λάβει μέτρα για να βελτιώσουν την πολιτική χρήσης γης με στόχο να ενισχύσει την εφοδιαστική αλυσίδα. Γι' αυτό το λόγο, η πόλη έχει δεσμεύσει ένα κομμάτι γης σύμφωνα με το αντίστοιχο Επιχειρησιακό Σχέδιο (Master Plan) και η περιφέρεια έχει ομοίως δεσμεύσει διάφορες περιοχές, ενέργειες που συνιστούν τα απαιτούμενα πρωταρχικά βήματα. Το Επιχειρησιακό Σχέδιο της Περιφέρειας σχετικά με τις μεταφορές στην Ile-de-France είναι μια ευκαιρία για να διαφυλαχτούν περιοχές στον αστικό πυρήνα της μητροπολιτικής περιοχής (αλλά και στα προάστια).

Η Περιφέρεια της Ile-de-France μελέτησε τις συνθήκες για την εφαρμογή καινοτόμων δράσεων για την ακίνητη περιουσία του αστικού πυρήνα. Η τιμολόγηση της γης είναι χαμηλότερη όταν αφορά τη χρήση της για υπηρεσίες logistics, συγκριτικά με την εμπορική χρήση ή χρήση κατοικίας. Η χαμηλή κερδοφορία των δραστηριοτήτων της εφοδιαστικής αλυσίδας σε συνδυασμό με το υψηλό κόστος κατασκευής και ιδιοκτησίας της γης θέτουν σε

κίνδυνο την οικονομική βιωσιμότητα των ακινήτων που χρησιμοποιούνται στην εφοδιαστική αλυσίδα. Συνεπώς, οι επενδυτές δηλώνουν απρόθυμοι να συμμετάσχουν σε τέτοιου είδους προγράμματα. Η διαδικασία της λήψης αποφάσεων κινείται επίσης με βραδείς ρυθμούς λόγω της έλλειψης δεδομένων αναφορικά με τις λειτουργικές δαπάνες. Εφόσον λοιπόν δεν υπάρχει κάποια διαθέσιμη μελέτη για την οικονομική βιωσιμότητα, η Περιφέρεια μελέτησε το αρχιτεκτονικό σχήμα, τα μέτρα για το τοπίο, τη λειτουργία ενός αστικού τερματικού σταθμού και την αξία της γης που μπορεί να παράγει μία τέτοια κατασκευή.

Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών (MOVE) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής- Μελέτη Αστικών Εμπορευματικών Μεταφορών

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καταβάλει προσπάθειες να ανακαλύψει τον τρόπο με τον οποίο οι τοπικές αρχές μπορούν να υποστηρίξουν τη διανομή εμπορευμάτων στις πόλεις και να διερευνήσει ποια είναι η ιδανική κατανομή των καθηκόντων μεταξύ των διαφόρων επιπέδων διακυβέρνησης. Είναι προφανές ότι οι τοπικές αρχές χρειάζονται μία πιο σαφή εικόνα για το ρόλο που πρέπει να διατελέσουν. Για παράδειγμα, πώς μπορεί να επιτευχθεί η ισορροπία μεταξύ της χορηγίας και της τεχνογνωσίας; Σε αυτούς τους δύσκολους καιρούς για τις τοπικές και περιφερειακές οικονομίες, η παροχή χρηματικής βοήθειας γίνεται ολοένα και δυσκολότερη και ασκείται μεγαλύτερη πίεση στον ιδιωτικό τομέα για να επενδύσει στα προγράμματα. Ο ρόλος των τοπικών αρχών μπορεί να συμβάλλει στη δημιουργία ενός ευνοϊκού νομοθετικού πλαισίου μαζί με τις κατάλληλες ευκαιρίες για συζήτηση και ανταλλαγή πληροφοριών ανάμεσα στους ενδιαφερόμενους φορείς. Για μια αποτελεσματική ανταλλαγή πληροφοριών και πρακτικών, τα συμβαλλόμενα μέρη θα πρέπει να μάθουν το ένα από το άλλο, δηλαδή οι αρχές μεταξύ τους, οι μεταφορείς μεταξύ τους, κτλ.

Ο Andrea Campagna από το Centre for Transport and Logistics (CTL) του Πανεπιστημίου της Ρώμης «La Sapienza» παρουσίασε τα αποτελέσματα της μελέτης στις αστικές μεταφορές εμπορευμάτων από το CTL σε συνεργασία με το MDS Transmodal με ανάθεση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Ο σκοπός είναι να πραγματοποιηθεί μια ανασκόπηση των υπάρχοντων πρακτικών και μέτρων σε τοπικό επίπεδο. Η Επιτροπή ενδιαφέρεται να κατανοήσει το ρόλο της στις αστικές εμπορευματικές μεταφορές, οι οποίες υπό κανονικές συνθήκες αποτελούν αντικείμενο των δήμων. Τι μπορεί να κάνει η Επιτροπή για τους δήμους (αρχή της επικουρικότητας); Τι

μπορεί να γίνει σε Ευρωπαϊκό επίπεδο; Οι αστικές εμπορευματικές μεταφορές είναι ένα περίπλοκο σύστημα που δεν μπορεί να διαχειριστεί με τον ίδιο τρόπο όπως η μεταφορά επιβατών. Και αυτό γιατί περιλαμβάνει πολλαπλά ενδιαφέροντα που έρχονται σε σύγκρουση. Δεν είναι μόνο θέμα της αλληλεπίδρασης μεταξύ της δημόσιας αρχής και των πολιτών, καθώς εμπλέκονται περισσότεροι ενδιαφερόμενοι φορείς. Απαιτείται λοιπόν μια μορφή συμφιλίωσης μεταξύ των συγκρούσεων και των δράσεων συντονισμού για κοινές λύσεις και πρακτικές. Κατά την διάρκεια της πρόσφατης οικονομικής κρίσης, οι δημόσιες αρχές δεν διαθέτουν το απαιτούμενο κεφάλαιο για να συμμετάσχουν στην εφοδιαστική αλυσίδα της πόλης, όταν οι φορείς που διαμορφώνουν την πολιτική θέτουν το κοινωνικό κόστος και τα οφέλη σε ισορροπία. Οι αστικές εμπορευματικές μεταφορές μπορούν να υποστηρίξουν την αστική οικονομία και να συμβάλλουν στην προστασία του περιβάλλοντος, αλλά το κόστος και οι αρνητικές συνέπειες δεν μπορούν να επωμίζονται αποκλειστικά από τους μεταφορείς. Οι αρχές πρέπει να επιδιώκουν την ισορροπία μεταξύ των θετικών και αρνητικών συνεπειών, καθώς και τις ποικίλες ανάγκες των πολιτών/καταναλωτών και μεταφορέων .

Η θέσπιση κανονισμών είναι πιο σημαντική στην περίπτωση των υπηρεσιών πόρτα-πόρτα επειδή είναι πιο αποτελεσματικές για την καλύτερη διαχείριση της εφοδιαστικής αλυσίδας στο σύνολό της. Αντί των έμμεσων επιδοτήσεων, οι επιχειρήσεις εμπορευματικών μεταφορών χρειάζονται την υποστήριξη των αρχών για να προσφέρουν τις πιο αποτελεσματικές υπηρεσίες. Ο προσδιορισμός των χρήσεων γης είναι βασικός, για παράδειγμα στην οριοθέτηση ορισμένων εμπορικών δραστηριοτήτων που απαιτούν τις αστικές εμπορευματικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών logistics, των εγκαταστάσεων φόρτωσης/εκφόρτωσης των εμπορευματικών οχημάτων εκτός οδού, τη διασφάλιση χώρων εντός των αστικών περιοχών που μπορούν να χρησιμοποιηθούν σαν εμπορική βάση για τη σιδηροδρομική και θαλάσσια/πλωτή μεταφορά εμπορευμάτων. Τα ηλεκτρικά οχήματα δεν θεωρούνται από τους μεταφορείς ως πολλά υποσχόμενη λύση εξαιτίας του υψηλού κόστους επένδυσης. Τα υβριδικά ή τα οχήματα που κινούνται με αέριο φαίνεται να έχουν μεγαλύτερη απήχηση. Η αποτελεσματική, ορθολογική και έξυπνη νομοθετική ρύθμιση απαιτεί προηγμένη τεχνογνωσία από την πλευρά των δημόσιων αρχών, οι οποίες αναπτύσσουν τα σχέδια και τις κατευθυντήριες γραμμές για τις πόλεις.



1st Plenary Knowledge Sharing Workshop

Programme

21 October 2011

Dr Melcior Colet Museum

C/ BUENOS AIRES, 56-58, 08036 Barcelona (Spain)

9.00: Registration

Chairman (plenary, session#1): David Harris, Birmingham City Council, Projects Leader - Transportation Strategy

9.45: Welcome by LEITAT

10.00: Plenary session

- Strategies of the Intelligent Energy Europe Programme - *Olav Luyckx, EACI Project Officer*
- C-Liege project presentation - *Paola Cossu, C-Liege Project Coordinator, FIT Consulting srl*
- Barcelona show case - *Isabel Moretó, Barcelona City Council, Mobility expert*

10.40: Coffee break, networking

11.00: Session #1: Intelligent Energy Europe (IEE) and related case studies

- ECOSTARS - *Sylvain Haon, POLIS Executive Director*
- CYCLELOGISTICS - *Karl Reiter, FGM-AMOR, Cyclelogistics Project Coordinator*
- Urban Freight Study - *Andrea Campagna, University of Rome*

Moderator (sessions #2,#3, panel discussion: *Massimo Marciani, President of FIT Consulting srl*)

12.00: Session #2: Relevant cases studies in urban freight management

- Clean urban freight transport initiative in Parma: ECOLOGISTICS project & ECOCITY service - *Andrea Bianchi, Director of Centro Agroalimentare e Logistica Consortile (CAL)*
- Emilia-Romagna: the regional approach to urban freight policies and actions - *Alberto Preti, ITL, Head of Bologna Branch*
- Stuttgart: Truck Routing and City Logistics - Recommended Good Practices - *Martin Brandt, KLOK Project Manager*

13.30: Lunch

14.30: Session #3: EU cities/regions case studies

- Sustainable City Logistics in Amsterdam: best practices - *Erik Regterschot, City of Amsterdam, Project Manager*
- Budapest: Combined city logistics plan for Budapest based on Danube - *Janos Mondovics, IFKA General Manager*
- Ile-de-France: Real estate tools and land use policy for city logistics - a role for the Regions - *Diana Dizian, Region Ile-de-France, Project Manager*

16.00: Coffee break

16.15: Interactive experts panel discussion



This event is supported by the Catalan Institute of Energy - ICAEN