

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 (Romanian)

Dissemination level: PUBLIC

Workpackage n. 2

Version Final

Date of preparation 27/02/2012

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

Cadrul general, obiectivele, publicul-țintă

C-LIEGE este un proiect care facilitează schimbul de bune practici privind măsurile și politicile în domeniul transportului urban de marfă curată și al livrării pe ultimul kilometru. Scopul său este de a promova deplasări mai curate și mai eficiente din punct de vedere energetic în ariile urbane. Proiectul se adresează administrațiilor locale și facilitatorilor din domeniul bunurilor urbane. Acești actori ar trebui să fie foarte determinați să creeze consens între ei și să asigure condițiile necesare de desfășurare. Obiectivele lui C-LIEGE sunt, în primul rând, să aducă un toolbox pentru identificarea unui mix de politici și măsuri de tip “push” și “pull” pe care administrațiile ar trebui să le selecteze și să le implementeze și, în al doilea rând, să stabilească funcțiunea de Management al Logisticii Urbane (MLU) în domeniul bunurilor. C-LIEGE va sprijini administrațiile în stabilirea acestei funcțiuni noi și, de asemenea, va monitoriza implementarea.

Aliniat acestor obiective, workshop-ul s-a focalizat pe orașele/regiunile europene cu măsurile existente din domeniul transportului urban de marfă (TUM) și inițiativele sprijinite politic pentru a le împărtăși grupurilor de stakeholderi (parti interesate) relevanți care învață unul de la altul bunele practici și cele mai avansate practici. Obiectivul workshop-ului este de a schimba experiențe între grupurile de parteneri interesați să cunoască cele mai bune practici în TUM și să discute de ce anumite măsuri nu au funcționat bine în experiențe anterioare.

Rezultatele așteptate trebuie să identifice nevoile administrațiilor, transportatorilor și expeditorilor de marfă privind livrarea urbană de marfă și conceptele aferente.

Workshop-ul plenar de schimb de cunoștințe a avut loc în Barcelona în 21 octombrie 2011.

Workshop-ul a fost, de asemenea, o oportunitate excelentă de diseminare a proiectului C-LIEGE către alte rețele europene reprezentând deopotrivă autorități regionale/municipale sau operatori, case de expediție, promotori, producători europeni de vehicule, precum POLIS, Eurocities, ERTRAC, European Shippers Council, ACEA, EUCARS, EFFA, EEVC, IRU, FedEx, etc.

Una dintre intențiile fundamentale ale proiectului este, de asemenea, de a lega C-LIEGE de alte proiecte CIP-IEE, precum CYCLELOGISTICS și ECOSTARS. Alte proiecte relevante au

fost ENERREG (Interreg IVC) si City Logistics Managers din Olanda si Franta, ca si SUGAR (Interreg IVC) care au fost, de asemenea, invitate pentru a-si prezenta experienta.

Studii de caz europene in transportul urban de marfa (TUM)

Studiile de caz ilustreaza o varietate de abordari diferite:

- **Regiunea Emilia-Romagna** este un exemplu perfect al modului in care un cadru regional poate facilita si sprijini implementarea unei actiuni locale, care a rezultat in bune practici, ca in cazul orasului **Parma**.
- **Regiunea Stuttgart** este un exemplu perfect al modului in care o intelegere comuna poate fi de succes, fara apela la o investitie majora.
- **Amsterdam, Budapesta si Ile-de France** au subliniat modul in care utilizeaza "activele" naturale pe care le au, precum riurile sau retelele de apa. Toate cele trei orase au specificat cum aceste mijloace de transport de marfa sunt sub-exploatate. In Ile-de France, un mod mai eficient de utilizare a pamintului si de practicare a politicii imobiliare ar putea contribui la un TUM mai eficient in Paris.

Autoritatile regiunii Emilia-Romagna au fost active in politicile logisticii de la inceputul anilor 2000. Prezentarea a fost oferita de Alberto Preti, Institutul pentru Transport si Logistici (ITL), seful sucursalei din Bologna. Un program de mobilitate durabila a fost dezvoltat intre 2003 si 2005, finantat numai de fondurile regionale si contine 5 masuri de interventie; masura numarul 5 priveste logistica urbana. Politica a fost construita printr-o metodologie cu pasi diferiti pornind de la o abordare metodologica a proceselor logistice din oras si de la situatia in municipalitatile regionale, definirea unor orientari comune in interventii, proiectarea interventiilor si implementarea lor pe o baza regionala de coordonare.

Regiunea Emilia-Romagna a fost si inca este activa in logistica orasului cu actiuni regionale care sprijina municipalitatile sa dezvolte actiunile logisticii orasului (helpdesk) inclusiv privind 2 piloni ale politicilor anilor viitori:

- armonizarea reglementarilor, in termeni de indrumare si cooperare cu municipalitatile pentru a defini regulile logisticii urbane;
- planul regional pentru electromobilitate, atat in domeniul mobilitatii marfurilor, cit si al pasagerilor.

Studiul de caz Parma

Parma este o demonstratie care ilustreaza cum o initiativa locala poate genera pasi inainte si cum o municipalitate poate fi eficienta in implementarea unei strategii locale intr-un cadru regional.

Autoritatile locale si regionale pot fixa obiective si reguli, dar piata ramine deschisa si competitiva. In Parma transportul este un serviciu competitiv deschis. Cum se poate realiza aceasta fara a fi monopolist? Cum este posibil sa se finanteze orasul pentru a prezerva competitia?

Parma are o structura si o arhitectura urbana delicata, pe o baza medievala. Mai multe situri de mostenire culturala ale UNESCO pot fi gasite in acest oras vivace si atractiv, cu turisti si studenti. In 2004, municipalitatea Parma a lansat o larga initiativa de creare a consensului intitulata ECOLOGISTICS, cu scopul de a identifica, impreuna cu stakeholderii, solutii sustenabile de a livra bunuri in centrul istoric. Proiectul ECOLOGISTICS porneste de la ideea de a evita solutii nesustenabile si neconsimtite in centrul istoric.

Abordarea utilizata a urmarit reorganizarea reglementarii globale privind atat tranzitul cit si parcarea transportului de marfa in centrul istoric si implementarea unei scheme de distributie inovativa a bunurilor urbane bazata pe eficientă si eficacitate in legatura cu ingrijorarile privind mediul ambient, logistica si socialul.

Municipalitatea Parma a decis sa reorienteze procedurile comune de implementare a proiectului logisticii urbane de la o abordare de sus-in-jos la o abordare de jos-in-sus. O “concertare” strinsa si continua a jucatorilor-cheie locali a oferit ca rezultat semnarea unui “Protocol de intelegere pentru calitatea aerului – Rationalizarea distributiei bunurilor urbane” intre municipalitate si stakeholderi. Bunele experiente s-au inspirat din Olanda si Marea Britanie. Stakeholderii au decis sa adopte parcuri de vehicule verzi, precum si noi reglementari conjugate pentru distributia bunurilor urbane in centrul orasului Parma. Intelegerea a permis sa se implementeze reglementari de piata adresate realizarii unei distributii eficiente, eficace si durabile a bunurilor in Parma, favorizind utilizarea vehiculelor curate printr-un proces asa-numit “accreditamento”.

Cele cinci reguli de aur privind “accreditamento” sunt indicate astfel:

- 1) miscarea alimentelor proaspete, coletelor, hainelor si/sau Ho.Re.Ca (Hoteluri, Restaurante, Catering);
- 2) utilizarea vehiculelor comerciale curate (de exemplu metan, curent electric, biocarburant) sau vehiculelor Euro 4;
- 3) utilizarea unor vehicule usoare (3,5 tone);
- 4) garantarea unui factor ridicat de incarcare a vehiculelor (cel puțin 70% din întreaga capacitate de incarcare a vehiculelor);
- 5) stabilirea unor sisteme de localizare care sa permita urmarirea deplasarii si monitorizarea vehiculelor, precum si o informare de acuratete in timp real a incarcarii pe coridorul respectiv.

Participarea voluntara la proiectul ECOLOGISTICS este o oportunitate remarcabila pentru toti actorii-cheie implicati: un avantaj competitiv puternic pe piata locala, reduceri de cost pentru operatiile transportului de marfa, oferirea de beneficii atat in termeni de avantaje cit si in termeni de stimulente, precum si extinderea ferestrelor de timp pentru accesarea centrului orasului, permise de acces gratuite, etc. Operatorii au oportunitatea de a alege: exploatarea unor vehicule curate si ecologice ("accreditamento") care permite distribuirea bunurilor între orele 6-22 sau - ca alternativa - incredintarea marfurilor lor serviciului de transport curat, asa-numit ECOCITY. Acest serviciu este in competitie deschisa cu transportul efectuat in Parma de cei mai eficienti transportatori de marfa. ECOLOGISTICS si ECOCITY contribuie la rationalizarea distributiei bunurilor urbane punind la un loc transportul "virtuos" si operatorii logistici, reducind costurile de mediu si sociale si crescind utilizarea vehiculelor curate.

Studiile de caz din Stuttgart si Regensburg

Studiul de caz din **Stuttgart** a fost prezentat de Martin Brandt de la firm KLOK, partener al consorțiului și sit pilot al proiectului C-LIEGE. Regiunea Stuttgart, cu ale sale 2,6 milioane de locuitori, este un organism institutional, acoperind toate orasele din cele 5 unitati administrative din jurul Stuttgartului, plus orasul Stuttgart. In aria Stuttgartului, un numar de masuri de buna logistica urbana au fost implementate sau elaborate in trecut, printre care:

- Intervale de timp pentru livrarea cu camioanele in aria centrala (zone pietonale);
- Spatiu de parcare special pentru livrarea cu camioanele;

- Concept privind rutele pentru camioane in sudul Stuttgartului (aria Filder);
- “Logistici urbane”, ca livrari comune in locatiile centrale (care au esuat insa la sfirsitul anilor 90).

Mai mult, un numar de masuri de logistica urbana sunt in diverse stadii de planificare si nu pot fi inca evaluate, intre care:

- Utilizarea vehiculelor electrice;
- Puncte de serviciu local pentru livrarile la domiciliu;
- Distributia locala modulara: Camioane mari de la un centru de distributie la o interfata (de exemplu un lot de parcare) descarca anumite containere speciale, cite unul pentru fiecare camion, pentru livrari de mici dimensiuni;
- Conceptul de infrastructura feroviara pentru clientii locali.

Conceptul rute pentru camioane

Aria “Filder” (sudul orasului) a fost martora unei cresteri economice puternice, fiind in acelasi timp si arie rezidentiala. Aceasta arie nu este si o entitate politica. Suburbiile din sud ale Stuttgartului apartin acestuia, ca si un mare numar de asezari care mai demult erau sate de fermieri. Traficul este o problema majora in aria “Filder”, incluzind transportul de marfa.

Administratia principalelor comunitati a elaborat **un concept comun de rute pentru camioane** deoarece ele au realizat aceasta cu masuri individuale privind traficul de la un sat la altul. Obiectivul a fost nu numai de a reduce poluarea, dar si de a reduce zgomotul si a aborda aspectele de siguranta. Principalele rute optime au fost calculate pentru a fi utilizate de camioane.

Consultantii au realizat un studiu si au cuantificat rutele posibile pe care satele ar avea mai mult sau mai putin trafic, daca acesta s-ar optimiza. Unele asezari nu ar fi trebuit sa sufere schimbari, dar altele erau subiect al unor schimbari semnificative. Acest concept lucreaza bine pentru cele mai multe dintre ele cu un nivel minim de investitie, dar acesta nu presupune un extra-buget pentru construirea de bypass-uri. Cu aceasta initiativa comuna simpla, regiunea a obtinut un rezultat clar pozitiv.

Logistica orasului Regensburg (RegLog)

Regensburg este un oras din Bavaria. Proiectul este pornit din sectorul transportului, fara implicarea finantarii publice. El nu se bazeaza pe un buget mare, dar se sustine singur.

Proiectul a fost introdus in regiunea Stuttgart in 2010 la Cercul de Logistica a Produselor si a fost dezbatut acolo. El serveste de asemenea ca un exemplu de buna practica in proiectul TRAILBLAZER care este un alt proiect din "Intelligent Energy Europe", proiect demarat acum un an. RedLog a fost introdus in 1998 prin parteneriatul intre universitate, camera de comert si fabrica BMW. Situl este o arie centrala istorica cu deplasari majore de transport de marfa catre 500 magazine in detaliu si 200 firme in vechiul oras. Astfel, obiectivul este de a reduce traficul.

Citeva dintre companiile de expeditie sunt localizate intr-un "sat pentru marfa". Aceasta reduce parcursul total pentru a prelua marfurile ce trebuie livrate catre magazine/destinatiile finale. Carausii merg catre companii si preiau marfurile. Un element principal al acestui proiect este inmanuncherea functiilor logistice intr-un "sat pentru marfa". Datorita existentei sale, frecventa a fost redusa in mod real, iar vehiculele parcurg mai putini kilometri.

Studiile de caz din Amsterdam, Budapesta si Ile-de France

Studiul de caz din Amsterdam a fost prezentat de catre Erick Regterschot de la primaria din Amsterdam. Amsterdam este capitala Olandei, avind mai putin de 1 milion de locuitori.

Solutiile implementate si care au fost indicate au fost urmatoarele:

- consolidarea marfurilor pe baza vehiculelor electrice de marfa (VE). Pentru moment exista doua centre de consolidare exploatate de catre companii private fara nici o subventie publica. Dependenta de operatorii privati poate fi si un neajuns. Pina in 2012 un numar de 50 vehicule electrice ar trebui sa fie in uz, ca si pentru colectarea deseurilor. Desi VE sunt costisitoare, impacturi asteptate se vor inregistra in parcursul si coletaria marfurilor;
- un program de subventionare a fost lansat pentru camioane;
- sprijinirea livrarilor de noapte;

- stabilirea rutelor pentru marfuri si reducerea in consecinta a congestiei pe rutele importante;
- vapoare electrice (pe canale);
- largirea ferestrei de timp (7 - 12). O ora in plus va fi adaugata dupa ora 11 care este limita superioara in prezent. Deoarece se inregistreaza mai putini pietoni care se plimba pe strazi, este posibila aceasta extindere. Rezultatul asteptat este o reducere cu 4% a numarului de kilometri;
- introducerea unor zone cu emisii reduse. Inca din 2009, camioanele mai grele de 3,5 tone au fost interzise. In pregatire sunt autodube care sa respecte standardele de emisii.

Un plan combinat de logistica urbana bazat pe Dunare pentru **Budapesta** a fost prezentat de Janos Mondovics de la IFKA, Fundatia pentru Dezvoltarea Industriei.

Solutii posibile: sisteme aliniate, transport contractat al liniilor similare de produse, logistica in directia opusa. Aceste masuri pot sa contribuie in mod potential la eliminarea congestiei, imbunatatind prin aceasta calitatea vietii cetatenilor si contribuind la un mediu mai bun si mai sigur. Solutia intreveade un sistem dual de livrare, doua Depozite de Transfer Logistic Urban corespunzator cu cantitatea livrarilor si, deasemenea, o distributie secundara aliniata cantitatii comenzilor magazinelor si structurii rutelor optimale. Dunarea este calea alternativa de livrare in interiorul orasului. Desi are o pozitie optima pentru logistica orasului, capacitatea sa nu a fost maximizata. Probleme care trebuie rezolvate pentru a facilita integrarea sa in sistemul logistic: metode si instrumente de modelare, instrumente tehnice, tehnici de incarcare, moduri de transport combinat.

Ile-de-France a prezentat o politica de amenajare a teritoriului si imobiliara pentru transport si logistica (speaker Diana Diziain). Ile-de-France include Parisul si departamentele si asezarile inconjuratoare, aproximativ 11 milioane de locuitori, care reprezinta aproape o cincime din populatia Frantei. Argumentul de baza: o utilizare mai buna a teritoriului creeaza o piata posibila si optimizeaza preturile din sectorul imobiliar, cu conditia implicarii administratiei. Amenajarea teritoriului este o competenta a administratiei locale. Sectorul imobiliar nu este propriu-zis un aspect al amenajarii teritoriale in general, nu este o parte a politicii publice. Aceasta perspectiva se focalizeaza pe rolul politicilor publice in materie de

amenajarea teritoriului, detinerea terenurilor si imobiliarele pentru logistica urbana si propune anumiti pasi ai unei actiuni regionale privind aceste doua puncte.

Absenta politicii de amenajare a teritoriului a rezultat intr-o desfasurare in doi pasi a facilitatilor logistice. Atit orasul cit si regiunea au facut pasi pentru **a imbunatati politica de amenajare a teritoriului pentru logistica**. Orasul a rezervat teren pentru acest scop in master planul sau, iar regiunea a rezervat situri multimodale, ceea ce reprezinta primul pas necesar. Master planul regional de Transport pentru Ile-de-France (PDUIF) este o oportunitate de a mentine situri in inima urbana a ariilor metropolitane (si in arii suburbane).

Regiunea Ile-de-France a studiat conditiile pentru implementarea **instrumentelor inovative de amenajare a teritoriului** in inima urbana. Pretul pamintului este mai mic pentru scopuri logistice decit pentru scopuri comerciale sau rezidentiale. Logistica trebuie sa gasasca solutii eficiente cind utilizeaza terenul, ca de pilda prin lucru in cooperare si functiuni multiple. Profitabilitatea scazuta a activitatilor logistice impreuna cu costurile mari de constructie si ale pamintului sunt o provocare pentru viabilitatea economica a imobiliarelor legate de logistica urbana. In consecinta, investitorii sunt reticenti in lansarea unor astfel de proiecte. Luarea deciziilor este, de asemenea, incetinita datorita lipsei datelor disponibile privind costurile de operare. Deoarece nu a existat un studiu disponibil privind viabilitatea economica, regiunea a studiat forma arhitecturala, masurile privind peisajul, functionarea unui terminal urban si valoarea pamintului necesar pentru o asemenea constructie.

Studiul de Transport Urban de Marfa DG MOVE EC

Comisia Europeana intreprinde un efort de a descoperi cum pot autoritatile locale sa sprijine livrarea de marfa in orase si care trebuie sa fie distributia sarcinilor intre diferite nivele ale guvernarii. Este clar ca autoritatile locale au nevoie de o vedere mai clara a rolurilor lor. De exemplu, care trebuie sa fie raportul intre sprijinul financiar si know-how? In aceste timpuri pline de provocari pentru economiile locale si regionale, a prevedea un sprijin financiar a devenit din ce in ce mai dificil si tot mai multa presiune se pune pe sectorul privat pentru a contribui financiar la proiecte. Rolul autoritatilor locale poate fi acela de a crea medii legislative favorabile si de a stabili oportunitati pentru consultarea stakeholderilor si discutii. Pentru un schimb eficient, partile ar trebui sa invete una de la alte, administratiile de la administratii, operatorii de la operatori, etc.

Andrea Campagna de la Centrul pentru Transport si Logistici (CTL) al Universitatii “La Sapienza” din Roma a prezentat rezultatele unui studiu asupra transportului urban de marfa incredintat de catre Comisia Europeana parteneriatului dintre CTL si MDS Transmodal.

Obiectivul a fost acela de a trece in revista practicile existente si masurile de la nivel local. Interesul Comisiei este de a intelege rolul lor in Transportul Urban de Marfa (TUM). TUM este, in mod normal, o treaba a municipalitatilor. Ce poate face Comisia pentru municipalitati (principiul subsidiaritatii)? Ce poate fi facut la nivel european? TUM este un sistem complex care nu poate fi gestionat in acelasi fel ca transportul de pasageri. Un mare numar de interese particulare sunt in conflict. Nu este numai un aspect de interactiune intre autoritatea publica si cetateni, ca in cazul din urma, căci multi stakeholderi sunt implicati. De aceea, aceasta implica un proces de reconciliere a conflictelor si actiuni concertate pentru solutii si politici participative. In criza economica actuala, autoritatile publice nu au buget pentru logistica urbana atunci cind politicienii pun costurile si beneficiile sociale in balanță. TUM poate sprijini economia urbana si poate sprijini mediul ambiant, dar costurile efectelor negative nu pot fi platite de catre operatori. Autoritatile trebuie sa echilibreze efectele pozitive si negative si diferitele nevoi ale cetatenilor/consumatorilor si operatorilor.

Reglementarile sunt foarte importante nu numai pentru serviciile din ușă-in-ușă dar si la nivel local deoarece este mult mai eficient pentru un management mai bun al intregului lant de livrare. In loc de subventii indirecte conferite operatorilor, autoritatile ar trebui sa-i sprijine sa devina mai eficienti. Amenajarea teritoriului este fundamentala, de exemplu pentru zonarea anumitor activitati comerciale care genereaza activitate TUM, inclusiv activitati logistice, facilitati de incarcare/descarcare pe strazi laterale pentru vehiculele de marfa, situri sigure in ariile urbane care pot fi utilizate pe o baza comerciala pentru transferul marfurilor sosite pe calea ferata sau pe apa. Vehiculele electrice nu sunt considerate de catre operatori drept cea mai promitatoare solutie datorita costurilor de investitie ridicate. Vehiculele hibride sau pe baza de gaz par sa se bucure de mai mult succes. Reglementarea eficienta si inteligenta cere expertiza avansata din partea autoritatilor locale care dezvoltă planuri si orientari pentru orase.



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 Diziain, 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