

# ***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** 26/03/2012

*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**

## Στόχοι και προς ποιους απευθύνεται

Η 2<sup>η</sup> ημερίδα (2<sup>nd</sup> Plenary Knowledge Sharing workshop), στο πλαίσιο του ερευνητικού έργου C-LIEGE, πραγματοποιήθηκε στις Βρυξέλλες την 1<sup>η</sup> Μαρτίου 2012.

Η επιλογή της πόλης των Βρυξελλών αποδείχθηκε εξέχουσα ευκαιρία για τη διάδοση του ερευνητικού έργου C-LIEGE σε άλλα Ευρωπαϊκά δίκτυα και οργανώσεις που είχαν προσκληθεί στην εκδήλωση – σε συνέχεια της πρώτης ημερίδας που πραγματοποιήθηκε στη Βαρκελώνη- όπως τα [POLIS](#), [Eurocities](#), [ERTRAC](#), [European Shippers Council](#), [ACEA](#), [EUCARS](#), [EFFA](#), [EEVC](#), [IRU](#), [FedEx](#), κτλ. Το γεγονός ότι η δεύτερη ημερίδα έγινε στις Βρυξέλλες (που αποτελεί την έδρα για τις περισσότερες από τις παραπάνω), αποτέλεσε κίνητρο για την κινητοποίησή τους. Φυσικά, οι εκπρόσωποι των CYCLELOGISTICS, ECOSTARS, Ile-de-France και Amsterdam, που αποτελούν προηγούμενους ομιλητές του C-LIEGE, ήταν επίσης προσκεκλημένοι. Η πλειοψηφία αυτών είτε συμμετείχαν, είτε όρισαν αντιπρόσωπο με έδρα τις Βρυξέλλες.

Η προκαταρκτική λίστα των σύγχρονων Ευρωπαϊκών καλών πρακτικών, όσον αφορά στις αστικές εμπορευματικές μεταφορές, που καταγράφηκε στην πρώτη ημερίδα, αποτέλεσε την βάση από την οποία επιλέχθηκαν οι 15 «πιο πολλά υποσχόμενες» καλές πρακτικές, για να συζητηθούν κατά τη διάρκεια της 2<sup>ης</sup> ημερίδας από μια ομάδα/επιτροπή, η οποία συντίθεντο από διάφορους εκπροσώπους των ενδιαφερόμενων φορέων από την Ευρώπη.



**Εικόνα 1** – Στιγμιότυπο από την 2<sup>η</sup> Ημερίδα C-LIEGE

## **Ευρωπαϊκές Καλές Πρακτικές στις Αστικές Εμπορευματικές Μεταφορές**

Συνολικά εντοπίστηκαν περισσότερες από 100 «καλές πρακτικές» στις αστικές εμπορευματικές μεταφορές εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκ των οποίων επιλέχθηκαν τελικά 15, μέσα από μια μεθοδολογία αξιολόγησης με ορισμένα κριτήρια, που αφορούσαν την εξοικονόμηση ενέργειας, τα οφέλη σχετικά με το περιβάλλον, την οικονομία, την κοινωνία, το επίπεδο συνεργασίας και δυνατότητα εφαρμογής τους σε άλλες πόλεις, κτλ.

Οι Ευρωπαϊκές καλές πρακτικές που επιλέχθηκαν και αναλύθηκαν (ανάλυση SWOT: Πλεονεκτήματα- Αδυναμίες – Ευκαιρίες- Απειλές) είναι οι ακόλουθες: Night delivery in Barcelona (ES), Distribution by cargo bikes in Donostia (ES), Driver training in Bristol (UK), Delivery and servicing plans in Sutton (UK), Regulation incentives and restrictions in Parma (IT), Access restrictions in Bristol (UK), Incentives and access restrictions in Gothenburg (SE), Use of bus lanes by clean freight vehicle in Norwich (UK), Freight distribution plan in Bologna (IT), Tyne and Wear Freight Partnership in UK, Delivery space booking in Bilbao (ES), Restrictions of UFT routes in Leicester (UK), Environmental zone in Aalborg (DK), Clear zones in UK, Local freight network in Gothenburg (SE).

## **Στρογγυλή τράπεζα των ενδιαφερόμενων φορέων**

Η στρογγυλή τράπεζα αποτελείτο από εκπροσώπους των τοπικών φορέων αυτοδιοίκησης (POLIS), των μεταφορέων (European Express Association), καθώς και των αποστολέων εμπορευμάτων (EuroCommerce and Confcommercio International). Επίσης, ήταν προσκεκλημένες ενώσεις κατοίκων Ευρωπαϊκών πόλεων. Αντικείμενο της συζήτησης, η οποία και αποτέλεσε το κεντρικό γεγονός της ημερίδας, ήταν πρωτίστως να αναδειχθούν οι θέσεις των ενδιαφερόμενων ομάδων και οι ανάγκες αυτών για μέτρα κι πολιτικές σχετικά με τις αστικές εμπορευματικές μεταφορές, έπειτα να αξιολογηθούν οι 15 Ευρωπαϊκές καλές πρακτικές και, εν τέλει να επιλεγθούν οι 5 καλύτερες, σύμφωνα με τα συμπεράσματα που θα διαμορφώνονταν.



**Εικόνα 2** – Η στρογγυλή τράπεζα

Ο Massimo Marciani (Πρόεδρος της εταιρίας FIT Consulting srl, συντονιστή του ερευνητικού έργου C-LIEGE), που προέδρευε της ημερίδας, απηύθυνε τη συζήτηση στους συμμετέχοντες με βάση τις ακόλουθες τέσσερις κύριες ερωτήσεις:

- E1: Ποιες ήταν οι 5 πιο υποσχόμενες πιλοτικές εφαρμογές που επιλέξατε και γιατί;
- E2: Η εφοδιαστική αλυσίδα στην πόλη (city logistics) καθιστά καλό παράδειγμα δραστηριότητας/ αγοράς;
- E3: Ποιος ρυθμίζει/ελέγχει αυτήν τη δραστηριότητα/αγορά;
- E4: Ποια είναι η δυναμική αυτής της διαδικασίας.

**E1: Ποιες ήταν οι 5 πιο υποσχόμενες πιλοτικές εφαρμογές που επιλέξατε και γιατί;**

**POLIS: Delivery and Servicing Plans (Sutton):** γιατί είναι καινοτόμο μέτρο και μπορεί εύκολα να υιοθετηθεί από άλλες πόλεις και περιοχές. **Regulation incentives and restrictions (Parma):** γιατί αποτελεί ένα ολοκληρωμένο πακέτο και αναδεικνύει μια καλή ολοκληρωμένη συνεργασία πόλης και περιοχής. Είναι μια οικονομικά βιώσιμη λύση που σχετίζεται με τα νωπά προϊόντα τροφίμων, κι αυτό το καθιστά μοναδικό μέτρο. **Freight Distribution Plan (Bologna):** γιατί είναι το μέτρο που πρέπει να εφαρμόσουν οι πόλεις σαν πρώτο βήμα. **Tyne & Wear Freight Partnership (UK):** γιατί είναι μια καλή βάση για την

ανταλλαγή γνώσης και εμπειριών, και διότι συμμετέχουν ποικίλοι φορείς. **Night delivery (Barcelona)**: γιατί μπορεί να θεωρηθεί ως πρωτοποριακή και επιτυχημένη πρωτοβουλία.

**European Express Association: Delivery and Servicing Plans (Sutton)**: ήταν η ενδεικτικότερη καλή πρακτική, καθώς αποτελεί το πρώτο βήμα που όλες οι τοπικές αρχές και επιχειρήσεις θα πρέπει να εφαρμόσουν. **Driver training (Bristol)**: γιατί τα μέτρα μπορούν να συμβάλλουν στη βελτίωση της αποδοτικότητας των καυσίμων, ειδικά στο κέντρο της πόλης. **Night delivery (Barcelona)**: γιατί καθιστά πιο αποδοτική την εφοδιαστική αλυσίδα της πόλης (city logistics), ενώ θα μπορούσε να αποτρέψει τα φορτηγά οχήματα από το να εγκλωβίζονται στην κυκλοφοριακή συμφόρηση τις πρωινές ώρες. Οι μεγάλοι έμποροι λιανικής έχουν ήδη εξασφαλίσει έναν ασφαλή χώρο παράδοσης κατά τις νυχτερινές ώρες και αυτή τους η κίνηση αποδεικνύεται επιτυχής. **Incentives and access restrictions (Gothenburg)**: χαίρουν υψηλής εκτίμησης λόγω του διαλόγου που προωθούν μεταξύ των ενδιαφερόμενων φορέων, καθώς και της ισορροπίας που διαφυλάσσουν ανάμεσα σε πρωτοβουλίες και περιορισμούς. **Clear Zones (UK)**: γιατί υπογραμμίζει πώς η αστική κινητικότητα και η εφοδιαστική αλυσίδα της πόλης (city logistics) πρέπει να συζητηθούν και να συμφωνηθούν ύστερα από αξιολόγηση των επιπτώσεών τους από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, με σκοπό να εξασφαλίσουν μια ολοκληρωμένη προσέγγιση και αποδοχή σχετικής στρατηγικής.

**EuroCommerce: Driver training (Bristol)**: γιατί μπορούν να συμβάλλουν στη μείωση της κατανάλωσης καυσίμων. **Night delivery (Barcelona)**: γιατί μειώνει το χρόνο μεταφοράς και τη κατανάλωση καυσίμων, αλλά μπορεί να μην είναι εύκολα εφαρμόσιμη σε μικρές επιχειρήσεις. **Regulation incentives and restrictions (Parma)**: γιατί είναι ένας αποτελεσματικός συνδυασμός μέτρων που μπορούν να εφαρμοστούν σε ευρεία κλίμακα/προσέγγιση, ώστε να έχουν μια υψηλή και βιώσιμη επίδραση στην εξοικονόμηση καυσίμων και ενέργειας. **Local freight network (Gothenburg)**: λόγω της συμμετοχής εμπλεκόμενων φορέων και της ανταλλαγής απόψεων, γνώσης και καλών πρακτικών. **Distribution by cargo bikes (Donostia)**: είναι ενδιαφέρουσα πρωτοβουλία, αλλά δεν υπάρχει ακόμα μια βιώσιμη εναλλακτική για την οδική μεταφορά (φορτηγά) κατά το τελευταίο τμήμα της διανομής.

**Confcommercio International:** Τα πιο επιτυχημένα μέτρα είναι αυτά του: **Night delivery (Barcelona)**, παρόλο που δεν είναι προσιτό για μικρές επιχειρήσεις, ταιριάζει καλύτερα στις ανάγκες των μεγάλων εμπορών λιανικής, **Regulation incentives and restrictions (Parma)** και **Local freight network (Gothenburg)**, γιατί αυτά τα μέτρα παρουσιάζουν ένα υψηλό επίπεδο συμμετοχής των εμπλεκόμενων φορέων και έναν αποτελεσματικό τρόπο συνεργασίας.

**E2: Η εφοδιαστική αλυσίδα στην πόλη (city logistics) καθιστά παράδειγμα δραστηριότητας/αγοράς; Η απάντηση είναι θετική.**

Η τοπική διοίκηση πρέπει να λάβει υπόψη τις υφιστάμενες ανάγκες και περιορισμούς, απευθυνόμενη στον ιδιωτικό τομέα για να ζητήσει την υποστήριξή του στην επίτευξη των στόχων της. Ο ιδιωτικός τομέας με τη σειρά του μπορεί να συμβάλει στο να αντιμετωπιστούν οι ανάγκες αυτές και να εισάγει την καινοτομία. Πολλές λύσεις είναι εύκολα εφαρμόσιμες σε χαμηλό κόστος. Για όλα τα μέτρα, πρέπει να συνυπολογιστεί το πότε, υπό ποιες συνθήκες, για ποιες επιχειρήσεις και σε ποιες πόλεις μπορούν να εφαρμοστούν.

**E3: Ποιος ρυθμίζει/ελέγχει αυτή την δραστηριότητα/αγορά; Οι εμπορευματικές μεταφορές είναι τελείως διαφορετικές από τις επιβατικές; Γιατί οι σχετικοί φορείς ενδιαφέρονται περισσότερο για τη μεταφορά επιβατών;**

**POLIS:** Οι τοπικές αρχές έχουν ασχοληθεί κατά κύριο λόγο με την επιβατική μεταφορά, ενώ παράλληλα υπήρξε μειωμένο ενδιαφέρον σχετικά με την εμπορευματική, κάτι που πρόσφατα τείνει να αλλάζει. Οι τοπικές αρχές μαθαίνουν να δουλεύουν μαζί κι συντονισμένα με άλλους εμπλεκόμενους φορείς στον τομέα της εφοδιαστικής αλυσίδας της πόλης (city logistics). Έτσι υιοθετούν μια πιο στρατηγική αντιμετώπιση και αναπτύσσουν σχέδια που αφορούν αποκλειστικά τις εμπορευματικές μεταφορές. Αυτό συνιστά μία καλή βάση για μελλοντικές δραστηριότητες και λύσεις.

**European Express Association:** Οι ρυθμίσεις δεν ισοδυναμούν με απαγόρευση. Οι μεταφορείς προσπαθούν να εφαρμόσουν βιώσιμες λύσεις για την αστική εμπορευματική εφοδιαστική αλυσίδα. Οι τοπικές αρχές, στην προσπάθειά τους να εδραιώσουν πρακτικές για

την αστική επιβατική μεταφορά και κινητικότητα, πολύ συχνά δεν λαμβάνουν υπόψη ή δεν καταλαβαίνουν τις ανάγκες των υπηρεσιών αστικών εμπορευματικών μεταφορών, που σχετίζονται με την εφοδιαστική αλυσίδα ή με την παράδοση. Οι μεταφορείς πρέπει να κληθούν να συμμετάσχουν σε ομάδες εργασίας, συζητώντας για τις μεταφορές και την κινητικότητα στις αστικές περιοχές. Αντικείμενο πρέπει να είναι η εξ αρχής, ενεργή συμμετοχή τους, και γι' αυτό πρέπει να υπάρχει καλή συνεργασία και συνεχής διάλογος.

**E4: Ποια είναι η δυναμική αυτής της διαδικασίας: μικρά καταστήματα στο κέντρο ή εκτός αυτού, σε μεγάλα εμπορικά κέντρα;**

**Eurocommerce:** Και τα δύο. Το καλύτερο είναι να εφαρμόζονται διαφορετικές λύσεις ανάλογα με τη τοποθεσία και την περίπτωση. Αυτό που αποτελεί κοινή λύση για όλες τις πόλεις και όλες τις καταστάσεις είναι η συνεργασία, ο σχεδιασμός και η λήψη μέτρων. Αλλά για έρευνα σε μεγαλύτερο βάθος, πρέπει αυτά να αναλυθούν σαν πρώτη φάση. Όλοι οι φορείς πρέπει να έχουν ένα αντίκτυπο.

**Confcommercio International:** Η γενική τάση είναι ότι τα μικρά καταστήματα έχουν εκλείψει από τα κέντρα των πόλεων επειδή νέα, μεγάλα καταστήματα άνοιξαν στα στην περιφέρεια αυτών. Σήμερα, αναγνωρίζουμε από την αρχή την αναγκαιότητα εγγύτητας στα καταστήματα. Μεγάλες εταιρείες (franchisor) ανοίγουν μικρότερα καταστήματα στα κέντρα των πόλεων.

**European Express Association:** Υπάρχουν ορισμένες πτυχές των κανονισμών που δεν μπορούν να προβλεφθούν και οι οποίες επιφέρουν περαιτέρω επιβαρύνσεις. Ένα ενδεικτικό παράδειγμα είναι η «πράσινη» εφοδιαστική αλυσίδα της πόλης (green city logistics). Ο κανόνας είναι πως τα οχήματα με μεικτό βάρος άνω των 3500 kg απαιτούν ο οδηγός να έχει επαγγελματικό δίπλωμα. Τα ηλεκτροκίνητα μικρά φορτηγά εμπίπτουν επίσης σε αυτή την κατηγορία. Ο κανονισμός αυτός δημιουργεί προβλήματα δεδομένου ότι είναι δύσκολο να προσλάβεις οδηγούς που κατέχουν άδεια οδήγησης για βαρέα φορτηγά οχήματα και επιθυμούν να οδηγήσουν μικρά φορτηγά/βαν.

## **Επόμενα βήματα του έργου C-LIEGE**

Τα αποτελέσματα που επιτεύχθηκαν από την εξαγωγή των καλών πρακτικών θα επιτρέψουν τον προσδιορισμό και την αξιολόγηση μέτρων «άπωσης και έλξης» για τις εμπορευματικές μεταφορές που εφαρμόζονται επιτυχώς στις Ευρωπαϊκές πόλεις. Ο προσδιορισμός και η αξιολόγηση αυτών των καλών πρακτικών, που βασίζεται σε προηγούμενες εμπειρίες και αποτελέσματα, θα αποτελέσει τη βάση για τον περαιτέρω ορισμό του απαραίτητου πακέτου μέτρων, που θα στοχεύει σε μία αποδοτική και ενεργειακά συμφέρουσα οργάνωση των εμπορευματικών μεταφορών στις αστικές περιοχές.



## ANNEX: 2<sup>nd</sup> Plenary Knowledge Sharing Workshop Agenda



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

#### **Invitation to the 2<sup>nd</sup> Plenary Knowledge Sharing Workshop**

**1<sup>st</sup> March 2012**

Venue: West Midlands European Service  
22-28 Avenue d'Auderghem, 1040 Brussels

#### **Agenda**

**9.30: Registration**

**9.45: Welcome** by *ERRIN Chair: Françoise Chotard*

**10.00: Plenary session**

Chair: *Françoise Chotard, ERRIN*

- Strategies of the Intelligent Energy Europe Programme – *Olav Luyckx, EACI Project Officer, European Commission*
- C-LIEGE project presentation – *Paola Cossu, C-Liege Project Coordinator, FIT Consulting srl*

**10:20: Good practices elicitation in urban freight transport (UFT)**

- Good practices and European urban freight (soft) measures state of the art – *Marc Torrentelle, LEITAT*
- UFT Good Practice Database – *Panayota Moraiti, NTUA*

**11.15: Coffee break**

**11.30: Round table and validation of the good practice elicitation**

Chair: *Massimo Marciani, President of FIT Consulting srl*

- Administrations: *Gabriela Barrera, POLIS*
- Shippers: *Rosella Marasco, Confcommercio International; Mohamed Temsamani, EuroCommerce*
- Freight carriers: *Véronique Corduant, European Express Association (EEA)*
- Residents: *Representative from European Consumers' Organisation (BEUC)<sup>1</sup>; representative from European Citizen Action Service (ECAS)<sup>2</sup>*

**13.00: Lunch and networking**

**14:00: End of the event**

<sup>1</sup> Invited

<sup>2</sup> Invited