

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

DELIVERABLE n. 7.1

TRANSFERABILITY PLAN FOR LOCAL GOVERNMENTS ON ENERGY SAVING AND SUSTAINABLE DEMAND MANAGEMENT IN URBAN FREIGHT TRANSPORT SECTOR – SUMMARY (Romanian)

Dissemination level: PUBLIC

Workpackage n. 7

Version Final

Date of preparation 29/10/2013

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



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union

INTRODUCERE

Obiectiv

Proiectul C-LIEGE își propune să dezvolte, să testeze și să transfere experiențe privind măsuri de succes de tip “soft” și instrumente în domeniul transportului urban de marfă, care vor reduce traficul urban de marfă și emisiile poluante, generând economii de energie asociate.

Exercițiul transferabilității

În timp ce există un volum mare de informație disponibilă în domeniul măsurilor de tip “soft” utilizate în multe orașe, așa cum s-a arătat în baza de date și în pachetul de instrumente C-LIEGE, în cele mai multe studii UE este acordată mai puțină atenție abordării metodologice pentru transferul cu succes al acestor măsuri.

În lumea reală, ceea ce poate fi observat este implementarea în mod curent a unor măsuri importate din alte părți, unde au făcut parte dintr-un caz de succes, adesea fără o atentă evaluare a asigurării condițiilor de transferabilitate, ceea ce conduce în final la eșec. Mai mult decât a încerca să identifice măsuri generalizate care “vor lucra oriunde”, procesul de transferabilitate adoptat în C-LIEGE se focalizează pe caracteristicile particulare ale locației în care măsura se transferă, având în vedere asumarea implicită că fiecare context este diferit și urmărind o procedură pas cu pas.

Exercițiul transferabilității se referă la a privi în mod adecvat la facilitatorii (factorii cheie ai succesului) și barierele de condiționare care afectează adoptarea măsurilor. Pentru aceasta, este necesar să se abordeze sistematic ce bariere există în calea implementării politicii în fiecare caz țintă.

În cele șapte situri pilot C-LIEGE, și anume Stuttgart (Germania), Emilia Romagna (Italia), Hal -Tarxien (Malta), Newcastle și Leicester (Marea Britanie), Szczecin (Polonia), Montana (Bulgaria) s-a întreprins evaluarea transferabilității și aceasta a contribuit la definirea cadrului care sprijină adoptarea unui proces logistic urban în noile condiții.



C-LIEGE a dezvoltat un plan de transferabilitate cu orientare clară despre cum să se selecteze și să se transfere cu succes pentru a sprijini adoptarea instrumentelor și modelului C-LIEGE la nivel local. Planul dă un răspuns la următoarele întrebări:

- Cum să evaluăm orașul la care se referă logistica?
- Cum să selectăm și să transferăm o bună practică în orașul nostru?
- Procesul transferabilității: Cărui element important trebuie să-i acordăm atenție?

Metodologia transferabilității

Cel mai promițător mod de a desfășura un proces de transferabilitate este o procedura pas cu pas la nivel local; această abordare a transferabilității este elaborată într-un „proces în 10 pași”, așa cum este prezentat în figura de mai jos.

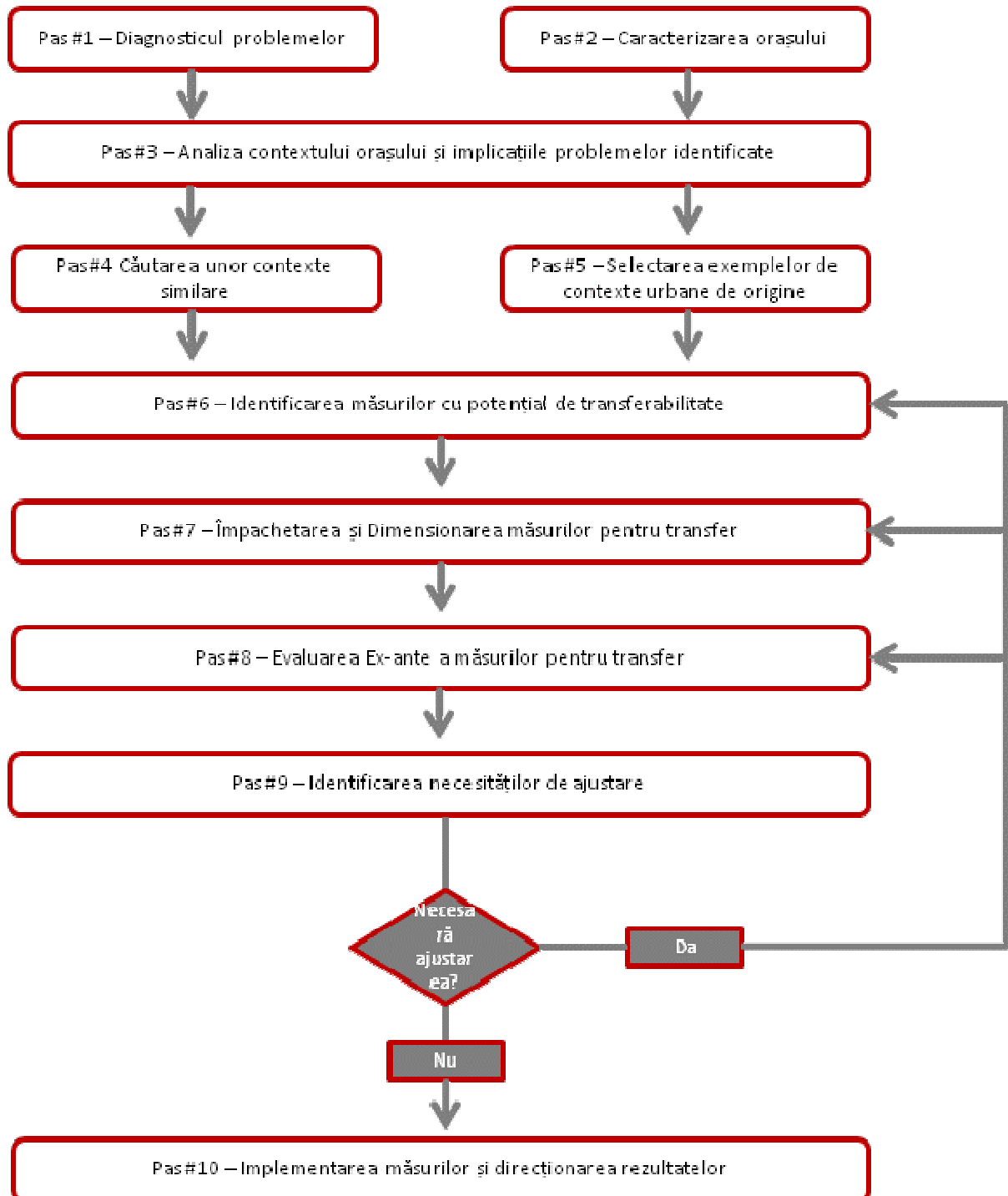


Figura 1– Metodologia Transferabilităţii (Sursă: TURBLOG 2011)

C-LIEGE a adoptat acest proces ca un proces de orientare a implementărilor pilot pentru a avea siguranţa că măsurile selectate pentru implementare sunt cele mai potrivite pentru

fiecare caz. Aceasta abordare a fost aplicată cu succes și recomandată de proiectul METEOR din Inițiativa CIVITAS.

Procesul începe cu o identificare a problemelor legate de transportul de marfă și o caracterizare detaliată a structurii urbane în fiecare oraș, înglobând aspecte geografice, structurale, demografice, arhitecturale, culturale și factori legați de transport. Ambele aspecte vor ajuta să se înțeleagă contextul orașului și problemele implicate și vor permite o poziție mai bună pentru a căuta contexte similare și măsuri pentru rezolvarea problemelor și îmbunătățirea eficienței energetice în transportul urban de marfă. Pentru acest proces, au fost organizate în fiecare din orașele-pilot mai multe mese rotunde cu agenți interesați (“stakeholder-i”) ca autorități urbane, operatori de transport de marfă, distribuitori, provideri de servicii și angrosiști, conform tabelului de mai jos. În toate cazurile, câte un membru al consorțiului a acționat ca facilitator al procesului.

C-LIEGE site	1st Round Table	2nd Round Table	3rd Round Table	4th Round Table	5th Round Table
1. Leicester	28 March 2012	20 June 2012	12 Mar 2013	17 Sept 2013	n/a
2. Hal-Tarxien	11 April 2012	12 June 2012	27 Sept 2012	27 Nov 2013	n/a
3. Montana	12 April 2012	19 June 2012	31 Jan 2013	22 May 2013	n/a
4. Newcastle	17 Jan 2012	4 July 2012	14 Feb 2013	9 Sept 2013	n/a
5. Emilia-Romagna	29 Jan 2013	7 March 2012	3 Apr 2013	7 May 2013	10 June 2013
6. Stuttgart	30 Nov 2011	5 July 2012	18 Feb 2013	18 July 2013	26 Sept 2013
7. Szczecin	23 Feb 2012	21 June 2012	30 Nov 2012	11 June 2013	n/a

Existența câte unui facilitator din partea consorțiului pentru fiecare pilot a fost un factor al succesului meselor rotunde și al îndeplinirii obiectivelor C-LIEGE.

Îndrumare privind modul de selectare și transfer de succes al măsurilor

Coordonând întâlnirile și ghidând „stakeholder-ii” printr-o abordare pas cu pas pentru a evalua o arie urbana în termeni de politică și soluții în transportul de marfă, un oraș trebuie să strângă un volum specific de informație care va facilita înțelegerea contextului orașului printr-un proces de “screening”. Acesta ocupa primii patru pași ai metodologiei transferabilității. Ceilalți șase pași care rămân corespund procesului de transferabilitate în sine.

Evaluarea transferabilității permite verificarea șanselor de a întreprinde atât o analiză cantitativa cât și una calitativă prin intermediul unei metodologii pas cu pas. Mai mult,

procesul transferabilității se focalizează de asemenea asupra modului în care instrumentele de politici necesare pentru a sprijini inițiativa unei logistici urbane se potrivește contextului orașului receptor. În versiunea completă a livrabilului 7.1 al proiectului C-LIEGE (disponibil pentru descărcare de pe <http://www.c-liege.eu/downloads.html>) se găsește o îndrumare specifică privind ce și cum ar trebui să facă o autoritate locală în fiecare din cei 10 pași ai procedurii, având în vedere:

- aspecte cheie care trebuie analizate
- bariere/facilități, și
- informația care trebuie strânsă.

Bariere și aspecte critice când se transferă o măsură

Recomandarea cheie în C-LIEGE este ca orașele ar trebui să privească mai întâi la situația lor curentă (de pildă politicile existente, cum lucrează piața, etc.) pentru a reflecta nivelul complexității, mai mult decât a identifica o măsură și apoi a căuta o cale de a o aplica într-o locație. Multe orașe încep cu pasul 5 al procesului transferabilității (“selectarea exemplilor”) în loc de pasul 1 (“diagnosticarea problemei”).

Una dintre principalele bariere în domeniul măsurilor de tip “soft” din transportul urban de marfă este bariera politică, deoarece logistica urbană nu este integrată în agenda politicilor diferitelor nivele de guvernare. Deși feedback-ul este adesea specific măsurilor particulare adoptate în siturile pilot C-LIEGE (cum s-ar aștepta cineva), trei teme comune apar și reprezintă bariere în introducerea măsurilor “verticale”, dar și a celor “orizontale”.

Ele sunt: a) Finanțarea, b) Sprijinul politic și c) Atragerea/Implicarea stakeholder-ilor.

Aceste trei bariere sunt inter-relaționate. Fără sprijin politic, va fi dificil să se asigure finanțarea. Fără finanțare, operatorii și alți „stakeholder-i” nu au interes în a-și sacrifica din timp pentru a se implica.

Chiar și cu sprijin politic, nu este garantată disponibilitatea finanțării. În multe părți ale Europei, autoritățile locale se confruntă cu imense presiuni financiare rezultând din nevoia de a tăia cheltuielile într-o gamă de servicii. Nu e sigur că transportul de marfă va fi scutit de acest proces. Mai mult, în ciuda importanței sale economice, transportul de marfă poate să nu fie privit de către rezidenții locali ca o prioritate ridicată pentru investiții, în comparație cu transportul public, școlile și îngrijirea persoanelor în vârstă, de pildă.