



CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



05

POLICY ADVICE NOTES

Logistică și distribuția mărfurilor



CIVITAS Initiative este o acțiune europeană care susține orașele în punerea în aplicare a unei politici de transport integrate sustenabile, curate și eficiente din punct de vedere energetic. Lecțiile învățate în timpul fazelor de planificare, punere în aplicare și operare a activităților sunt prezentate pe scurt în douăsprezece Policy Advice Notes și dau o idee referitoare la modul de a face față problemelor de transport urban cu care trebuie să se confrunte în viitor orașele din Uniunea Europeană.



Logistică și distribuția mărfurilor

Distribuția ecologică a mărfurilor în orașe

Fiecare administrație municipală poate pune în aplicare măsuri pentru îmbunătățirea livrării de mărfuri în centru sau în locații specifice (mall-uri, zone de construcții etc.). În cadrul CIVITAS II (2005–2009), s-au pus în aplicare mai multe măsuri în vederea eficientizării vehiculelor, reducerii congestiei traficului și reducerii impactului asupra mediului din cauza livrării de mărfuri în orașe. Cele mai importante informații despre punerea în aplicare a măsurilor și experiențele orașelor CIVITAS II sunt prezentate pe scurt în această Policy Advice Note pentru a susține și informa politicienii locali interesați de aceste acțiuni.

Prezentare generală

DESCRIEREA MĂSURILOR

Deși kilometrii parcurși de camioane nu reprezintă mai mult de 10% din traficul rutier din Europa, acestea pot cauza cu ușurință jumătate din totalitatea emisiilor de bioxid de azot, aproximativ 1/3 din cantitatea de particule în suspensie și mai mult de 20% din emisiile de gaze cu efect de seră¹. În special, orașele portuare și industriale sunt puternic afectate de sectorul logistic și al transportului de mărfuri. De asemenea, zonele cu lucrări de construcții intense sunt grav congestionate de traficul de mărfuri grele. Prin urmare, gestionarea traficului de mărfuri trebuie să facă parte dintr-un plan general de transport și trebuie inclusă în politica globală a fiecărui oraș. Optimizarea livrării de mărfuri se poate realiza prin mai multe tipuri de măsuri:

1. Inițierea unui parteneriat solid între toate părțile interesate și cel puțin unii din operatori, de exemplu, prin crearea unei carte voluntare prin care să convină asupra unor activități concertate și armonizate pentru livrarea de mărfuri în oraș. De exemplu, un parteneriat pentru transportul mărfurilor ar putea include comercianți de produse alimentare cu amănuntul care să colaboreze la distribuția și livrările locale prin comunicații SIT pentru a reduce la minimum numărul de curse de livrare la magazine și clienți prin împărțirea încărcăturilor și maximizarea în acest mod a capacității vehiculelor.

¹ <http://www.tremove.org>





2. Crearea de platforme logistice care să integreze companiile din domeniul vânzării, comerțului și industriei, logisticii, serviciilor și transporturilor de marfă, cum ar fi în centrele de distribuție urbană, oferind terminale logistice, spațiu de depozitare și/sau docuri de încărcare.
3. Crearea de cadre și reglementări juridice care să oblige transportatorii și operatorii să coopereze
4. Definierea de reglementări coerente pentru accesul în zonele urbane al vehiculelor comerciale care livrează mărfuri (de exemplu, doar în timpul unor intervale orare fixe sau acces permis doar vehiculelor care respectă standardele de emisii specifice)
5. Creșterea gradului de sensibilizare în rândul opiniei publice, deoarece aceasta poate influența modul în care comercianții și vânzătorii cu amănuntul își gestionează tiparele de livrare a mărfurilor. La rândul lor, comercianții și vânzătorii cu amănuntul pot exercita presiuni asupra transportatorilor și distribuitorilor de marfă.
6. Crearea de hărți și indicatoare pentru transportul mărfurilor pentru a indica cele mai adecvate rute de transport către zonele cheie într-un oraș și evidențierea obstacolelor, precum și a zonelor care trebuie evitate, precum poduri joase, viraje strânse, străzi înguste, zone rezidențiale, zone pietonale etc.
7. Gestionarea spațiilor de parcare pentru încărcarea și descărcarea mărfurilor într-o zonă
8. Introducerea de tehnologii de tipul sistemelor inteligente de transport (SIT) și/sau de sisteme de coordonare logistică bazate pe web care să permită o planificare mai eficientă a transporturilor și un factor de încărcare crescut.

Mai mult, se pot pune în aplicare măsuri pentru a crește gradul de siguranță și securitate și pentru a proteja cetățenii împotriva accidentelor prin sisteme de transport bine proiectate și reglementate (de exemplu, prin introducerea limitelor de viteză pentru vehiculele de mare tonaj în diferite zone). În special, riscurile de incidente care implică transportul de mărfuri periculoase și consecințele negative asupra locuitorilor și a mediului trebuie reduse la minimum (de exemplu, prin stabilirea de rute pentru transportul mărfurilor periculoase). De

asemenea, trebuie încurajată utilizarea de vehicule curate și combustibili alternativi pentru transportul mărfurilor.

Toate posibilitățile necesită o perioadă îndelungată de cooperare, coordonare și negociere. Prin urmare, măsurile implică de cele mai multe ori costuri foarte mari.

GRUPURI ȚINTĂ

Măsurile referitoare la distribuția mărfurilor și logistică se adresează următoarelor grupuri țintă:

- Transportatori/servicii de livrare a mărfurilor
- Proprietarii de magazine și firmele locale din zonele respective
- Noi zone de dezvoltare și construcții

IMPACT ȘI BENEFICII

Pentru public

- Reducerea numărului de vehicule de transport de mare tonaj în centrul orașului și, prin urmare, o mai bună accesibilitate datorită unui grad mai scăzut de congestionare
- Mai puține emisii, mai puțin zgomot și mai puține accidente
- Mai puține vibrații cauzate de camioane care pot deteriora imobilele vechi
- O mai mare accesibilitate în zonele comerciale

Pentru companii

- Economii în materie de costuri datorită eficientizării curselor de transport (kilometraj redus), rate mai bune de încărcare și optimizarea proceselor de ridicare și livrare (de exemplu, în cazul centrelor de distribuție a mărfurilor)
- Economii în materie de timp datorită drumurilor mai puțin congestionate, unei viteze medii mai mari a vehiculelor și fiabilității operațiunilor pentru operatori și utilizatorii finali
- Un necesar mai scăzut de personal, conducând la posibilitatea unor prețuri reduse pentru serviciile prestate
- Creșterea productivității întrucât cursele conducătorilor auto sunt eficient optimizate



Pentru destinatari

(comercianți, proprietarii de magazine, companii etc.)

- Securitatea mărfurilor este asigurată la centrele de consolidare.
- Datorită fiabilității îmbunătățite a livrărilor, destinatarii își pot reduce nivelurile stocurilor și inventarele.
- Optimizarea livrărilor duce la o mai bună utilizare a resurselor de forță de muncă.
- Inconveniente mai reduse pentru riverani datorită reducerii nivelului de zgomot cauzat de încărcarea și descărcarea mărfurilor au drept consecință o imagine mai bună.
- Magazine mai accesibile, de exemplu, pentru pietoni, dacă măsurile sunt corelate cu restricții de acces.

Pentru persoanele fizice

- Condiții mai bune de trai datorită unui trafic mai redus al vehiculelor de mare tonaj în zonele rezidențiale

CONDIȚII CADRU PENTRU SUCCES

Succesul reglementărilor transportului de mărfuri și al măsurilor logistice se va amplifica dacă persistă următoarele probleme:

- Infrastructura nu este capabilă să facă față volumelor crescute ale transportului de mărfuri (accelerând degradarea infrastructurii concepute inițial pentru un trafic de mărfuri mai puțin intens).
- Centre istorice ale orașelor care au de suferit de pe urma volumelor ridicate ale transportului de mărfuri
- Infrastructură insuficientă pentru încărcare și descărcare

- Nevoia de soluții temporare în cazul în care reconstrucția sau dezvoltarea de locuințe generează o creștere a traficului greu
- Noi proiecte în sectorul comerțului cu amănuntul (de exemplu, un centru comercial mare) sau în alte sectoare economice (de exemplu, unitate industrială, șantier de construcții vast, port sau sector de logistică important), în care se estimează o cantitate imensă de intrări și ieșiri de mărfuri
- Parcuri comerciale sau zone industriale care nu sunt conectate la lanțurile logistice naționale sau regionale
- Numeroase întreprinderi mici și mijlocii care întâmpină dificultăți în furnizarea de soluții logistice integrate

Etapele și termenele de punere în aplicare

La punerea în aplicare a unor măsuri de logistică și distribuție a mărfurilor, trebuie să se țină seama de următoarele considerente, precum și de măsuri de sprijin și eventuale măsuri de reglementare. Planificarea și programarea trebuie să includă un termen rezonabil de punere în aplicare.

ETAPE DE LUCRU

1. Stabilirea liniei de referință

- Colectarea de informații despre dotarea tehnologică de ultimă generație (de exemplu, referitor la SIT, GPS sau aplicațiile bazate pe web)
- Colectarea de informații despre cadrele juridice (naționale), de exemplu, legislația de mediu, regulamentele privind utilizarea terenurilor etc. și eventualele metode de aplicare



DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG



- Studiul circulației actuale a mărfurilor, al numărului și tonajului mediu al vehiculelor comerciale care intră în zona țintă, al numărului de livrări per cursă, precum și al consecințelor creșterii comerțului electronic asupra transportului de mărfuri (număr crescut de livrări mici directe)
- Analiza nevoilor și obiceiurilor firmelor, magazinelor și transportatorilor de mărfuri, în special ale întreprinderilor mici și mijlocii (IMM-uri)
- Lansarea unui studiu privind impactul economic și social al măsurii propuse și potențialele efecte asupra economiei locale

2. Proiectarea conceptului și a schemei

- Identificarea tuturor factorilor decizionali și tuturor părților interesate relevante care trebuie incluse în discuții într-un stadiu incipient
- Crearea unui comitet director care să decidă componentele fundamentale ale schemei pe o bază mai largă (incluzând reprezentanți ai grupurilor cheie de părți interesate precum autoritățile portuare, centrul logistic, cele mai mari companii de transport etc.)
- Selectarea zonei țintă, a amplasării centrului de distribuție urbană, a poziționării și operațiunilor unui centru logistic, precum și a statutului juridic al centrului (parteneriat privat sau public-privat, companie individuală sau platformă de companii multiple)
- Referitor la reglementări, selectarea rutelor/zonelor, graficelor orare, signalisticii, acordului privind clasificarea vehiculelor etc.

3. Decizii oficiale

- Aprobarea strategiei generale pentru gestionarea transportului de mărfuri de către politicienii și administrațiile locale
- Adoptarea politică a noului set de reglementări referitoare la accesul vehiculelor de marfă în anumite zone ale orașului

4. Punerea în aplicare a noilor concepte și a noii scheme

5. Activități de instruire și informare

- Publicarea de informații despre noile reglementări și impactul prevăzut al acestora pentru obținerea unui grad mai mare de acceptare
- Formarea personalului pentru operatori și distribuitori pentru explicarea noii scheme și a noilor tehnici
- Formarea forțelor de poliție sau a altui tip de personal pentru asigurarea unei aplicări eficiente a noilor reglementări

6. Evaluarea și monitorizarea activităților

- Program continuu de colectare și analiză a datelor pentru a stabili dacă țintele de impact sunt atinse. În caz contrar, se analizează ce îmbunătățiri/revizuirii pot fi necesare
- Sondaj în rândul companiilor afectate pentru colectarea informațiilor despre gradul de satisfacție al utilizatorilor și solicitările de adaptare
- Sondaje în rândul riveranilor afectați pentru colectarea informațiilor despre îmbunătățirea condițiilor de trai
- Numărarea vehiculelor și măsurarea tonajului mediu al vehiculelor grele de marfă
- Inițierea unei analize ex-post axată pe efectele în materie de costuri-beneficii ale măsurii puse în aplicare





MĂSURI ÎNSOȚITOARE DE AMPLIFICARE A EFECTELOR POZITIVE

Mai multe măsuri de susținere pot spori gradul de acceptare și eficacitatea măsurilor de logistică și distribuție a mărfurilor, între care:

- Servicii suplimentare, cum ar fi depozitarea mărfurilor, ambalarea sau despachetarea mărfurilor sau marcarea prețului mărfurilor, pot fi oferite de centrul de distribuție.
- Mai mult, centrele pot furniza servicii de întreținere și reparații pentru vehicule.
- Introducerea sau extinderea numărului de vehicule curate pentru distribuția de mărfuri în zone determinate
- Stimulente pozitive pot fi oferite transportatorilor implicați în centrele de distribuție, de exemplu, zone mai bune de încărcare, acces la benzile rezervate autobuzelor sau intervale orare de livrare prelungite.

TERMEN

Studiile privind dotarea tehnologică de ultimă generație, precum și prospectarea necesarului de aprovizionare și livrare pot dura până la 12 luni. Experiența arată că proiectarea schemei pentru reglementări, centre de distribuție etc. durează aproximativ alte 8-12 luni, iar punerea în aplicare aproximativ încă 10 luni.

Care sunt investițiile implicate?

Sumele indicate aici sunt exemple din măsurile puse în aplicare în cadrul CIVITAS II, dar trebuie să se țină seama de posibila variație considerabilă a costurilor de la un oraș sau o țară la altul/alta.

- Dezvoltarea unui concept de distribuție a mărfurilor în centrul istoric al orașului CIVITAS II Burgos a costat aproximativ 40 000 EUR (incluzând analiza situației actuale).
- În orașul CIVITAS II Cracovia, s-au investit 42 000 EUR în hardware-ul și software-ul sistemului de distribuție a mărfurilor.
- În Cracovia, s-au cheltuit 20 000 EUR pentru o campanie intensivă de informare și promovare.
- În cadrul unei evaluări economice a unui centru logistic pentru anumite părți ale orașului CIVITAS II Toulouse, s-au calculat costuri anuale de 100 000 EUR pentru un doc de încărcare de aproximativ 2000 m² pentru un număr estimat de 9000 de colete pe săptămână.
- Închirierea pentru servicii complete (inclusiv întreținere, licență etc.) a unui camion de 6,5 tone pentru transportul gazelor naturale a fost estimată la 1755 EUR (fără TVA) pe lună (Toulouse).

Trebuie să se țină seama și de alte elemente de cost (în funcție de dimensiunea și tipul măsurii puse în aplicare):

- Costuri de funcționare cu personal pentru centru
- Costuri pentru achiziția și instalarea de indicatoare și panouri rutiere pentru rute alternative dedicate transportului de mare capacitate

Trebuie să se țină seama de costurile suplimentare pentru comunicații, echipamente logistice, consumul de energie, costurile operaționale ale vehiculelor, precum și de taxe și impozite.



DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG



Principalii factori determinanți care servesc drept precursori ai succesului

Mai jos sunt menționați principalii factori determinanți ai inițierii, precum și ai unei puneri în aplicare eficiente și de succes a măsurilor descrise mai sus:

- Pentru dezvoltarea schemelor logistice, este esențială implicarea tuturor operatorilor economici (furnizori de mărfuri, transportatori, clienți) pentru a ține seama de toate livrările. Operatorul centrului trebuie să poată controla toți transportatorii implicați. Acest lucru poate fi corelat cu o schemă de stimulare și descurajare, de exemplu, prin regulamente în favoarea vehiculelor curate sau a vehiculelor unui centru logistic comun.
- Stabilirea unei „Carte de transport urban al mărfurilor” pentru a încuraja proprietarii de magazine să permită livrarea mărfii lor de către transportatori care folosesc vehicule curate și respectă regulamentele de livrare a mărfurilor
- O bună strategie de comunicare: crearea unei atmosfere pozitive în discuția dintre transportatori, proprietarii de magazine și autorități prin organizarea de ateliere de lucru. Întrucât concurența este acerbă, este important să se pună bazele încrederii.
- Regulamentele privind transportul mărfurilor trebuie să fie suficient de stricte și trebuie aplicate întocmai, în caz contrar acestea nu vor fi respectate (de exemplu, reglementarea graficului orar, a tonajului, a aspectelor de mediu, a tipului de vehicule specificate pentru zonele respective).
- Este nevoie de finanțare inițială pentru înființarea unui centru de distribuție. Cu toate acestea, obiectivul este un centru cu autofinanțare după doi sau trei ani. Parteneriatul public-privat este recomandat ca o schemă financiară utilă.
- Este posibil să se inițieze un centru de dis-

- tribuție cu doar câțiva (de exemplu, doi) parteneri. Dacă serviciul se dovedește eficient și de succes, și alți potențiali participanți își pot manifesta interesul față de concept.
- Transportatorii trebuie să fie convinși de eficiența măsurilor din punct de vedere al afacerilor, ceea ce înseamnă că pot derula operațiuni de transport mai eficiente cu costuri mai mici și livrări mai rapide.
- Efectele pozitive asupra mediului din oraș, precum și beneficiile economice pentru transportatori trebuie promovate, în vederea creșterii gradului de sensibilizare al opiniei publice și a obținerii unei percepții pozitive în rândul riveranilor, comercianților cu amănuntul și transportatorilor.
- Sunt necesare scheme temporare pentru gestionarea livrărilor către marile șantiere de construcții.

Strategii pentru succesul punerii în aplicare

Experiența din cadrul CIVITAS II a arătat că trebuie să existe mai multe elemente pentru a maximiza probabilitatea succesului punerii în aplicare.

Experiența arată că, referitor la gestionarea transportului urban de mărfuri, este important să se creeze o coordonare pe termen lung cu diferitele părți interesate, în special proprietarii de magazine și distribuitorii locali de marfă. Schimbările importante, precum înființarea unui centru integrat de distribuție urbană a mărfurilor, sunt mai dificil de pus în aplicare, dacă nu există deja antecedente de cooperare și încredere. Ar putea fi recomandabil să se inițieze întemeierea acestor relații cu proiectarea unor măsuri mai simple, de exemplu, o cartă privind livrarea ecologică a mărfurilor. Mai jos sunt discutate câteva din cele mai importante elemente care sunt decisive pentru succesul măsurilor de transport urban de mărfuri.



Sprrijin politic

Este nevoie de un angajament politic ferm pentru succesul punerii în aplicare a măsurilor referitoare la distribuția mărfurilor între toate părțile relevante. Contactul și comunicările cu principalii politicieni sunt foarte importante pentru atingerea unui nivel ridicat de conformitate cu orice regulamente necesare.

Acceptare

Organizarea unor reuniuni de negociere și coordonare pentru definirea reglementărilor printr-un proces de cooperare este esențială pentru a asigura acceptarea în rândul transportatorilor. În special, transportatorii se opun adesea măsurilor de acest tip deoarece se tem să nu piardă contactul direct cu clienții. Finanțarea investițiilor inițiale poate fi utilizată pentru a învinge atitudinile negative ale transportatorilor față de măsura de coordonare. Cooperarea cu producătorii de bunuri și cu proprietarii de magazine va crește cererea de livrări colective de mărfuri și va încuraja transportatorii să coopereze. Trebuie derulate campanii de informare și activități educative la introducerea unor concepte tehnice și bazate pe tehnologia informației.

Informarea publicului larg și a clienților în legătură cu problemele actuale și cu inițiativele prevăzute, cu soluțiile și costurile și beneficiile estimate are o importanță majoră. Acest lucru va crea o viziune echilibrată între public și transportatori asupra aplicării de instrumente logistice inovatoare și ecologice, încurajând transportatorii să se alăture unui centru de distribuție. Pe această temă se pot crea campanii și parteneriate adecvate.

Gestionare financiară

Mai ales la început, noile măsuri de logistică trebuie finanțate din surse externe, de exemplu, din fondurile naționale pentru mediu sau din subvenții de la camera de comerț. Această finanțare va fi disponibilă numai dacă viabilitatea financiară pe termen lung și fezabilitatea juridică sunt dovedite. Este nevoie de un plan de afaceri detaliat și structurat corespunzător pentru a demonstra viabilitatea viitoare. În cazul în care costurile unei soluții de logistică la nivelul întregului oraș (investiție, operare) sunt prea ridicate, se recomandă să se înceapă cu soluții mai simple în primă fază, care sunt ușor de pus în aplicare (de exemplu, cu doar câțiva utilizatori și instrumente tehnice simple). Sprijinul din finanțarea publică la începutul punerii în aplicare a unei măsuri reduce riscul economic al părților interesate private, ceea ce le face mai deschise la cooperare. De îndată ce schema a fost creată, conceptul de logistică pus în aplicare ar trebui, în cele din urmă, să înceapă să se autofinanțeze după 2–3 ani.

Condiție referitoare la cadrul juridic

În mod normal, măsurile pot fi puse în aplicare în condițiile cadrului juridic dat prin utilizarea diferitelor premise legale, cum ar fi reglementările de trafic obișnuite cu privire la parcare și încărcare/descărcare, precum și reglementările specifice de transport, cum ar fi limitele de greutate pe anumite rute. Cu toate acestea, în cazul unor schimbări fundamentale cum ar fi utilizarea zonelor ecologice dintr-un oraș, pot fi necesare noi hotărâri de reglementare a traficului, care trebuie să se bazeze pe valorile limită ale calității aerului stabilite de directivele europene (Directiva 1999/30/CE).

Instituire și organizare

Punerea în aplicare a măsurii necesită adesea numeroase autorizații administrative, ceea ce presupune diferite birouri și instituții. Lentoarea anumitor practici birocratice face câteodată dificilă colaborarea cu părțile interesate private. Prin urmare, comunicarea și cooperarea cu toți partenerii și toate autoritățile sunt esențiale.



Pentru toate tipurile de măsuri care vizează logistica transportului de mărfuri, un angajament ferm al părților interesate este extrem de important pentru succesul punerii în aplicare a măsurilor.

ELEMENTE CHEIE DE LUAT ÎN CONSIDERARE

- Transportul de mărfuri în orașe poate fi influențat de întemeierea unui parteneriat solid între părțile interesate implicate din acest sector și/ sau de crearea unor cadre și reglementări juridice.
- Măsurile au succes numai dacă sunt introduse într-o zonă de distribuție specifică cu granițe bine delimitate și dacă sunt instituite restricții de acces riguroase.
- Datorită competitivității ridicate din acest sector, este necesar ca autoritățile publice să asigure finanțare și asistență inițială potențialilor participanți la schemele de transport al mărfurilor. Cu toate acestea, planificarea financiară trebuie să demonstreze viabilitatea financiară într-o perioadă de timp rezonabilă.
- Organizarea unor reuniuni de negociere și coordonare în vederea definirii reglementărilor printr-un proces de cooperare este esențială pentru a asigura acceptarea în rândul transportatorilor și altor părți interesate. În acest sens, trebuie programată o lungă perioadă de coordonare, cooperare și negociere.
- Ca în cazul tuturor măsurilor, trebuie planificată o evaluare adecvată a impactului și procesului încă de la început pentru monitorizarea progresului și ghidarea politicii.

Care sunt persoanele cheie care vor fi implicate?

PĂRȚI INTERESATE

Pentru a încerca să se asigure succesul măsurilor, este esențială implicarea diferitelor părți interesate, între care:

- Trebuie organizate consultări și ateliere de lucru pentru a implica transportatorii și distribuitorii în governanța locală – în principal pe bază de voluntariat. Întrucât gradul scăzut de acceptare al acestui grup de părți interesate constituie cel mai mare risc pentru eșecul măsurii, nevoile și așteptările acestora trebuie analizate cu atenție. Se recomandă integrarea acestora într-un comitet director împreună cu municipalitatea și derularea unor procese de mediere. În cazul orașelor portuare, este important să se coopereze cu conducerea portului care administrează capacitatea de distribuție și depozitare ce ar putea fi utilizată fără investiții de capital.
- Asociațiile profesionale locale care reunesc proprietari de magazine, comercianți, proprietari de restaurante și alte persoane trebuie și ele integrate. De obicei, acestea nu vor interveni în alegerea lanțului logistic dacă nu există efecte asupra prețurilor percepute.





- Politicienii și administrațiile locale și regionale, asociațiile de mediu și vizitatorii zonelor trebuie, de asemenea, implicați.
- Companiile private (de exemplu, întreprinderile mici și medii ale sectorului alimentar din regiunea înconjurătoare) pot fi integrate în dezvoltarea sistemelor logistice, întrucât pot profita de noile instrumente.
- Trebuie să se aibă în vedere și locuitorii, dar și persoanele interesate. Este o bună strategie să se comunice o „ imagine de inovație și responsabilitate ” către locuitori pentru a mări gradul lor de acceptare a măsurii și pune bazele sprijinului public. De exemplu, se pot introduce o carte pentru livrări și o emblemă pentru companiile care participă la inițiativă. Mai mult, se poate apela la mass-media și la materiale promoționale pentru informarea locuitorilor.

PRINCIPALII PARTENERI AI PROIECTULUI

Mai mulți parteneri cheie sunt esențiali pentru succes și trebuie implicați în procesul de punere în aplicare a măsurilor de logistică și distribuție a mărfurilor:

Factori decizionali și operatori

Adesea, este necesar să se definească ce decizii trebuie luate și unde se află puterea de a promova punerea în aplicare a măsurii. Administrațiile locale, precum consiliile municipale sau departamentele de transport sau de mediu, inițiază, de obicei, măsuri ce vizează logistica transportului de mărfuri. Este posibil ca un oraș să organizeze transportul de mărfuri în centrul orașului prin înființarea unui centru de distribuție urbană. Dar pentru gestionarea efektivă a unui astfel de centru, se recomandă selectarea unui operator de transport privat (de exemplu, un centru de distribuție).

Parteneri importanți sunt principalii distribuitori de marfă și proprietarii de magazine locali, reprezentați adesea de camera de comerț. Participarea și aderarea lor la noua măsură vor favoriza succesul punerii în aplicare.

Finanțatori

Experiențele au arătat că măsurile necesită inițial finanțare din partea administrațiilor locale. Cu toate acestea, obiectivul trebuie să fie autofinanțarea acestor măsuri după faza inițială.

Alți participanți

Pentru desfășurarea de studii de fezabilitate, colectarea de date locale și evaluarea rezultatelor măsurilor, este util dacă liderul măsurii obține sprijinul universităților sau altor institute de cercetare.



DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG





Enumerarea exemplelor practice din cadrul CIVITAS II

În cadrul CIVITAS II, 6 orașe au pus în aplicare măsuri care vizează logistica și distribuția sustenabilă a mărfurilor:

Burgos (Spania): nouă distribuție a mărfurilor

La Rochelle (Franța): extinderea strategică a logisticii orașului, servicii pentru clienți asociate cu distribuția mărfurilor, dezvoltarea unui parteneriat cu operatorii de logistică

Malmö (Suedia): sprijin pentru șoferii vehiculelor de marfă

Norwich (Regatul Unit): serviciu personalizat de informare cu privire la trafic și transport pentru operatorii de transport de mărfuri, livrarea de mărfuri la locații P&R și centru de transbordare urbană

Preston (Regatul Unit): parteneriate de logistică municipale și planificare strategică și stabilirea de trasee pentru transportul mărfurilor, semnalizare etc.

Veneția (Italia): logistică urbană ecologică



DPD Dynamic Parcel Distribution GmbH & Co. KG

OBȚINEȚI MAI MULTE INFORMAȚII PE WWW.CIVITAS.EU

www.civitas.eu

Site-ul web CIVITAS conține informații privind nou-tățile și evenimentele asociate cu CIVITAS. Acesta oferă o prezentare generală a tuturor proiectelor CIVITAS, orașelor CIVITAS și include detaliile de contact a peste 600 de persoane care lucrează în cadrul CIVITAS.

În plus, obțineți cunoștințe aprofundate despre cele peste 650 de vitrine inovatoare din orașele demonstrative CIVITAS.

Vizitați site-ul web CIVITAS și căutați principalele exemple de experiențe referitoare la transportul urban sustenabil derulate în prezent în orașe. Dacă oricare dintre idei se potrivește orașului dumneavoastră sau sunteți interesați doar să aflați mai multe, puteți contacta persoana competentă responsabilă pentru respectiva măsură.



Contact

CIVITAS Secretariat
C/o The Regional Environmental Center
for Central and Eastern Europe (REC)
Ady Endre út 9-11
2000 Szentendre
HUNGARY

E-mail: secretariat@civitas.eu
Tel: +36 26 504046, Fax: +36 26 311294



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Editor: CIVITAS GUARD – Evaluare, monitorizare și difuzare pentru CIVITAS II. **Autor:** Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna **Așezare în pagină:** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Surse:** Toate fotografiile sunt furnizate de orașele CIVITAS și echipa CIVITAS GUARD (cu excepția cazului în care se menționează altfel) și sunt aprobate pentru reproducere în prezenta publicație. Cifrele și valorile furnizate se bazează, în principal, pe rezultatele proiectelor demonstrative CIVITAS, raportate de orașele participante. După caz, s-au utilizat informații suplimentare din literatura de specialitate. **Ediția 2010.** Tipărit în Austria.

Nici Comisia Europeană și nici oricare din persoanele care acționează în numele Comisiei nu sunt responsabile pentru eventuala utilizare a informațiilor conținute în prezenta publicație. Opiniile exprimate în prezenta publicație nu au fost adoptate sau aprobate în niciun mod de către Comisie și nu trebuie considerate o afirmare a opiniilor Comisiei.

CIVITAS Initiative este cofinanțată de secțiunile Energie și Transport ale programului-cadru UE pentru cercetare, dezvoltare tehnologică și demonstrație (RTD).

CIVITAS