

## Plan Integrat de Acțiune Suceava

FREIGHT TAILS ACTION PLANNING NETWORK  
Soluții logistice inovatoare pentru transportul și distribuția de marfă



Document realizat în cadrul proiectului “**Soluții logistice inovatoare pentru transportul și distribuția de marfă**” - cofinanțat de Uniunea Europeană prin Fondul European de Dezvoltare Regională în cadrul Programului de cooperare interregională pentru rețeaua de dezvoltare urbană URBACT III, Prioritatea 1.1 Orașe motoare de creștere și creare de locuri de muncă – Schimb de experiență și învățare.

## CUPRINS

<b>1. INTRODUCERE.....</b>	<b>3</b>
<b>1.1. PROGRAMUL URBACT .....</b>	<b>3</b>
<b>1.2. CADRUL GENERAL AL TRANSPORTULUI ȘI DISTRIBUȚIEI DE MĂRFURI .....</b>	<b>4</b>
<b>1.2.1. Localizare și context, încadrare, zonă de influență, perimetrul de transport.....</b>	<b>6</b>
<b>1.2.2. Indicatori socio-economici sintetici asupra mobilității în zona de influență a municipiului Suceava.....</b>	<b>7</b>
<b>1.3. DESCRIEREA GENERALĂ A PROIECTULUI.....</b>	<b>111</b>
<b>2. CONTEXT LEGISLATIV .....</b>	<b>133</b>
<b>3. IDENTIFICAREA FACTORILOR IMPLICAȚI ȘI CONSTITUIREA GRUPULUI LOCAL SUCEAVA .....</b>	<b>17</b>
<b>3.1 Identificarea factorilor implicați în activități conexe cu domeniul proiectului.....</b>	<b>17</b>
<b>3.2 Prezentarea membrilor Grupului Local Suceava .....</b>	<b>17</b>
<b>4. DISTRIBUȚIA DE MĂRFURI – CONCEPT INTEGRAT .....</b>	<b>28</b>
<b>5. DEZVOLTAREA ANALIZEI STRATEGICE SWOT: OPORTUNITĂȚI, AMENINȚĂRI, PUNCTE TARI ȘI PUNCTE SLABE.....</b>	<b>29</b>
<b>5.1 Activități premergătoare întâlnirii .....</b>	<b>29</b>
<b>5.2 Activități derulate în cadrul întâlnirii referitoare la ANALIZA SWOT .....</b>	<b>29</b>
<b>6. STABILIREA VIZIUNII GENERALE DE DEZVOLTARE LOCALĂ .....</b>	<b>38</b>
<b>7. ACȚIUNILE PROPUSE PENTRU IMPLEMENTARE ÎN PERIOADA 2018 – 2028 .....</b>	<b>39</b>
<b>8. OPORTUNITĂȚI DE FINANȚARE PENTRU PERIOADA 2014–2020 .....</b>	<b>93</b>

## 1. INTRODUCERE

## 1.1. PROGRAMUL URBACT

URBACT este un program european dezvoltat în cadrul politicii de coeziune a Uniunii Europene, Obiectivul de cooperare teritorială, care facilitează schimbul de informații în vederea promovării dezvoltării urbane durabile. Programul oferă posibilitatea orașelor să conlucreze în scopul obținerii de răspunsuri la provocările urbane majore, confirmând rolul crucial pe care centrele urbane îl au în confruntarea cu schimbările tot mai complexe prin care trece societatea. URBACT susține orașele în dezvoltarea de soluții pragmatice, noi și durabile, care integrează dimensiunile socială, economică și cea privind mediul înconjurător. Programul facilitează schimbul de bune practici și experiențe între toți specialiștii europeni implicați în domeniul politicii urbane.

În prezent, în Programul URBACT sunt implicate 290 de orașe, 29 de țări și 5.000 de participanți activi. **Proiectele finanțate prin programul URBACT III se derulează în două faze: faza de dezvoltare și faza de implementare.**

Pe fondul intensificării provocărilor pe termen lung, precum globalizarea, presiunea asupra utilizării resurselor și îmbătrânirea populației, dar și a reglementărilor europene și guvernamentale din ce în ce mai aspre privitor la impozitarea carbonului, a apei sau a costurilor de depozitare a deșeurilor se impune găsirea unor modalități de conștientizare publică a mediului economic urban asupra necesității de înțelegere a conceptului de sustenabilitate și de adoptare a unor măsuri care să redefinească modele noi de operare a propriilor afaceri.

În contextul dezvoltării fără precedent a comerțului și a spațiilor destinate activităților comerciale în Municipiul Suceava, administrația locală are responsabilitatea de a interveni și iniția proiecte prin care să asigure un curs sustenabil dezvoltării locale, pentru conservarea patrimoniului natural, sprijinirea creării unei economii locale stabile și cu promovarea unui grad înalt de ocupare a forței de muncă.

Toate aceste angajamente vin în întâmpinarea îndeplinirii obiectivelor *Strategiei pentru creștere inteligentă, sustenabilă și incluzivă - Europa 2020*, prin care se dorește ca prin acțiuni la nivel comunitar să se ajungă la transformarea Uniunii Europene într-o economie a secolului 21 - inteligentă, sustenabilă și incluzivă, care să conducă la creșterea ocupării pe piața muncii, a productivității și a coeziunii economice, sociale și teritoriale.

Programul de cooperare teritorială interregională pentru rețeaua de dezvoltare urbană URBACT III reprezintă un program de schimb de experiență și cunoaștere pentru orașe, care contribuie la Inițiativa CE “Regiuni pentru schimbare economică”, având ca scop principal să ajute orașele să se dezvolte



soluții practice care sunt noi și sustenabile și care integrează domeniul economic, social și de mediu.

Programul se implementează cu finanțare de la Uniunea Europeană prin Fondul European de Dezvoltare Regională prin Programul URBACT 2014-2020 (85%), de la Guvernul României (13%) și cu contribuție de la bugetul local (2%).

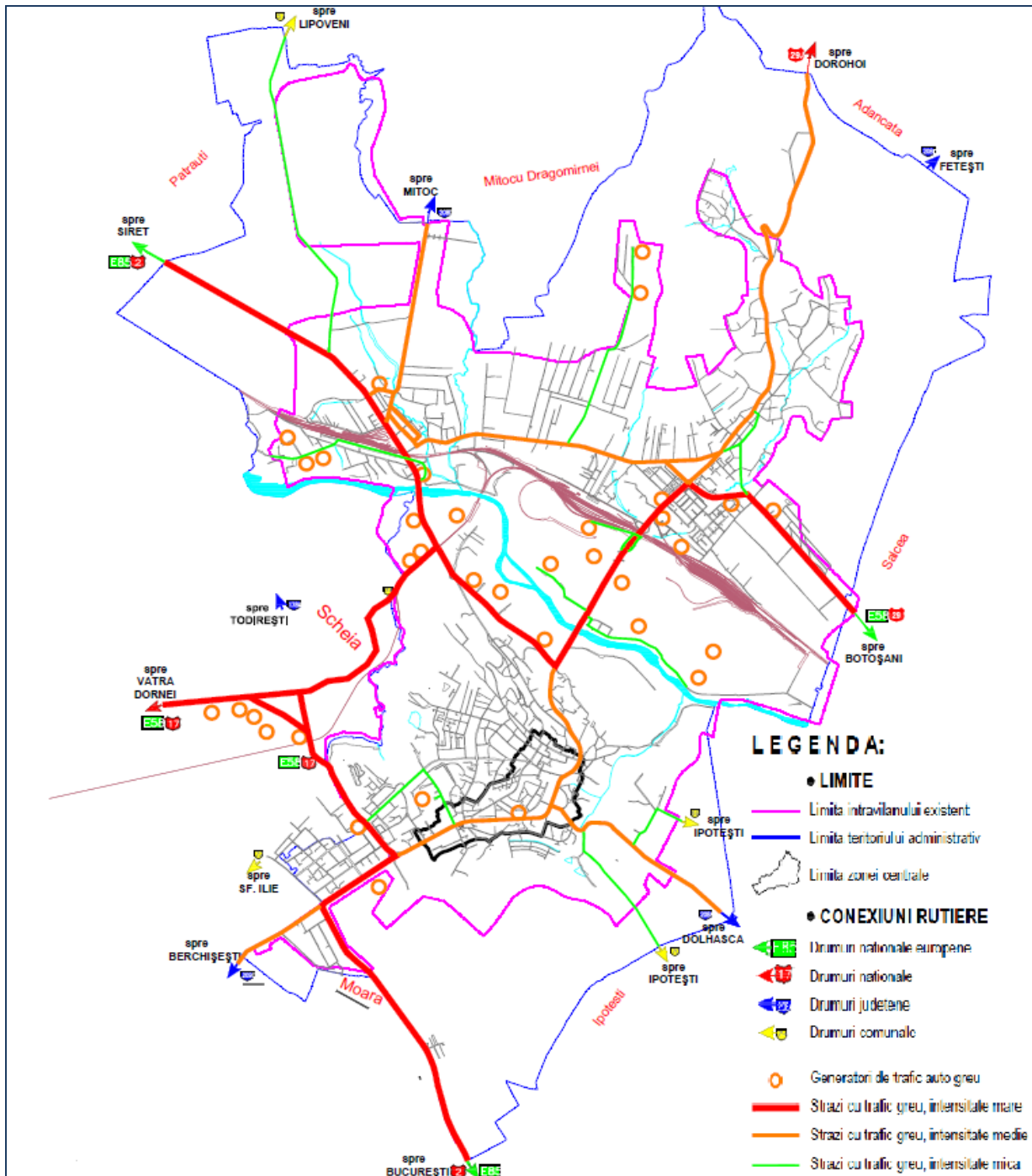
## 1.2. CADRUL GENERAL AL TRANSPORTULUI ȘI DISTRIBUȚIEI DE MĂRFURI

Suceava este un centru comercial de referință pentru o largă vecinătate: mall-urile și piețele sale sunt în mod regulat vizitate de mii de cumpărători locali, precum și străini (din Ucraina și Republica Moldova). Marile centre comerciale prezintă avantajul de a oferi o mare diversitate de produse într-o singură unitate de desfacere, dar activitatea se desfășoară într-un cadru impersonal, fără a permite un contact direct cu comerciantul primar și nu oferă mereu servicii de bună calitate. Numărul mare de astfel de centre localizate în municipiul Suceava și supradimensionarea raportat la nevoile locale le face greu re-adaptabile și acest lucru conduce la apariția unor probleme financiare, închideri, relocări și falimente. Producătorii locali au posibilitatea să încheie contracte de închiriere de spații de vânzare în interiorul supermarket-urilor, dar condițiile trebuie să fie avantajoase de ambele părți, alternativa o constituie piața pe terenul public.

Contextul rutier actual este cel care cere o astfel de soluție. Datorită faptului că Municipiul Suceava este nod rutier pentru două drumuri naționale importante și având în vedere că centura Sucevei este doar parțial finalizată și dată spre utilizare, întreg traficul se desfășoară pe arterele de circulație din interiorul Municipiului. Astfel, se aproximează că în jur de 730 de camioane ajung zilnic în centrul orașului, loc unde în jur de 220 de retaileri își desfășoară activitatea. Cei 140 de kilometri de drumuri pe care Suceava îi are, nefiind adaptați traficului greu, devin insuficienți în raport cu necesarul de marfa a orașului. De aici se subînțelege nevoia unor măsuri imediate pentru a atenua problema transportului și distribuției de marfă, precum și a gradului de poluare rezultat din emisiile acestor vehicule.

Având în vedere dezvoltarea exponențială a activităților comerciale în ultimii zece ani, cât și localizarea principalei zone comerciale în lunca Sucevei, practic între cele două mari cartiere ale orașului, în momentul de față, Municipiul Suceava se confruntă cu o situație critică în ceea ce privește traficul auto și în principal cu traficul corelat activității de transport și distribuție de marfuri. Ținând cont de faptul că investițiile în infrastructura rutieră din ultimii ani au fost în principal concentrate pe activități de reabilitare a rețelei de drumuri și nu de extindere și crearea unor rute alternative problemele aglomerării vehiculelor, congestionării traficului, creșterea nivelului de poluare datorat în principal traficului rutier reprezintă un factor major de disconfort urban cu implicații negative asupra calității vieții din mediul urban cât și asupra desfășurării în condiții optime a activităților economice care depind în foarte mare măsură de transportul rutier.

Astfel, situația existentă impune identificarea unor măsuri pe termen mediu și lung care să permită fluidizarea traficului rutier, reducerea volumelor de vehicule care tranzitează orașul precum și reducerea poluării datorate traficului rutier în principal.



Sursa: Plan de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Suceava

## 1.2.1. Localizare și context, încadrare, zonă de influență, perimetrul de transport

## Localizare, încadrare, zona de influență – perspectivă județeană și regională

Municipiul Suceava se află în extremitatea nord-estică a României, în Podișul Sucevei, la o altitudine medie de 325 metri. Localitatea se găsește la intersecția drumurilor europene E85 și E58, la distanțele de 432 km pe șosea și 450 km pe calea ferată de capitala țării, București.

Localitatea este situată pe cursul râului Suceava, acesta separând vechiul oraș Suceava de cartierele mai noi integrate orașului, Burdujeni și Ițcani.

Teritoriul municipiului Suceava are o suprafață de aproximativ 52 km<sup>2</sup> și împreună cu localitățile învecinate formează „Asociația de dezvoltare intercomunitară zona metropolitană Suceava”. Aceasta a luat ființă la data de 1 decembrie 2011. Având în vedere că municipiul Suceava este un municipiu de rang II și nu își poate constitui o zonă metropolitană, s-a recurs la o organizare sub forma unei asocieri – și anume „Asociația Zona Metropolitană Suceava”, formată din municipiul Suceava.

Suceava nu este favorizată de poziționare, având în vedere că Regiunea Nord-Est este considerată cea mai săracă la nivel național, caracterizată prin slaba dezvoltare a infrastructurii.

**Încadrarea în teritoriul periurban și prevederile Planului de Amenajare a Teritoriului Național (PATN), Secțiunea I Rețele de transport, prevede realizarea următoarelor lucrări:**

**A. Rețeaua de căi rutiere**

Autostrada:

1.06. Siret - Suceava - Bacău - Mărășești - Tișița;

1.14. Petea - Satu Mare - Baia Mare - Mireșu Mare - Dej - Bistrița - Vatra Dornei - Suceava;

Drumuri expres sau cu patru benzi: 2.12. Baia Mare - Căvnic - Budești - Borșa - Iacobeni - Vatra Dornei - Piatra-Neamț – Bacău.

**B. Rețeaua de căi feroviare**

Linii de cale ferată convenționale, cu viteza până la 160 km/h pe trasee existente reabilite:

1.06. Vicșani - Suceava - Pașcani;

1.16. Dej - Beclean pe Someș – Suceava.

**C. Rețeaua de aeroporturi**

Aeroportul Ștefan cel Mare Suceava, localizat în orașul Salcea la 11 km de municipiul Suceava.

**D. Rețeaua de transport intermodal**

Terminale de transport intermodal existente, la care urmează să se execute lucrări de modernizare: Terminalul Suceava (loc echipat pentru transbordarea și stocarea UTI - unități de transport intermodal).

**1.2.2. Indicatori socio-economici sintetici asupra mobilității în zona de influență a municipiului Suceava****Evoluția populației**

Evoluția populației municipiului Suceava arată o creștere în prima parte a perioadei de după 1991, pentru ca, după 1998, să se instaleze o ușoară descreștere. În anul 1998 se înregistrează cel mai mare număr de locuitori, după care evoluția populației intră pe un trend descendent. Tendința generală a ritmului mediu anual în ultimii 4 ani a fost de creștere, însă din 2011 se instalează din nou trendul descrescător.

În intervalul 1992 – 2002 populația orașului scade mai accentuat decât populația județului în general, cu o diferență de aproape 6 puncte procentuale (-7,5% comparativ cu -1,9%). Se constată o scădere de populație în județul Suceava între cele două recensăminte 1992 – 2002, mai intensă în municipiul reședință, în timp ce, în perioada 1966 – 1992, volumul populației a crescut, mai ales în mediul urban al județului.

Scăderea populației de 0-14 ani și creșterea celei de peste 65 de ani indică instalarea unui proces de îmbătrânire demografică, ce se face din ce în ce mai simțit și la nivelul zonei studiate. Fenomenul este similar și pentru celelalte unități administrative din județ, dar spre deosebire de acestea, în anul 2000, municipiul Suceava avea o pondere a populației tinere mai mică și o pondere a vârstnicilor și mai mică (diferență de 3,4 puncte procentuale față de valoarea ponderii județene).

**Evoluția activităților economice**

La nivelul municipiului Suceava, structura salariaților pe activități economice scoate în evidență trei activități principale în ceea ce privește absorbția de forță de muncă locală, serviciile, industria și comerțul. Serviciile sunt diversificate și asigură locuri de muncă pentru cca. 41% din salariații din municipiul Suceava. Industria, dominată de ramura industriei prelucrătoare prezintă o pondere de 35,8 în totalul salariaților, iar comerțul, cea de a treia activitate ce oferă locuri de muncă, asigură 21,9% din locurile de muncă salariate. În construcții sunt angajați cca. 10% din totalul salariaților, iar activitățile primare luate cumulativ (agricultură, silvicultură, piscicultură) nu depășesc un procent.

Evoluția salariaților pe activități economice se manifestă diferit în cadrul subramurilor. Pentru anii de comparație 2011 și 2007, observăm un proces de restructurare care a condus la desființarea unui număr de peste 7.000 de locuri de muncă. Cele mai afectate ramuri sunt serviciile pentru turism, categoria de salariați ce lucrează în hoteluri și restaurante s-a redus cu 36,40%. Serviciile financiare și cele profesionale, științifice și tehnice pierd de asemenea cca. 24 și respectiv, 17% din salariați în perioada comparată.

Industria se restructurează și ea sub impactul scăderii cererii pentru produsele sale și prin reducerea consumului. Numărul de salariați din industrie se reduce cu cca. 28% în anul 2011 comparativ cu 2007.

Municipiul Suceava, atrage, așa cum se observă din datele existente, o parte importantă a salariaților la nivel de județ. Activitățile ce concentrează cea mai mare pondere a salariaților în municipiul Suceava raportat la salariații din tot județul sunt: distribuția apei, salubritate, gestionarea deșeurilor, activități de decontaminare, serviciile de informații și comunicații, tranzacțiile imobiliare și activitățile de servicii administrative și activități de servicii suport.

Așa cum a reieșit din ancheta socio-urbanistică, turismul este considerat o activitate economică cu un mare potențial pentru a genera dezvoltare. Între cele mai importante resurse pe care se poate sprijini dezvoltarea viitoare a municipiului Suceava, turismul ocupă primul loc (54%) în opțiunea respondenților, fiind urmat de resurse locale (38%) și industrie (37%). În categoria resurselor locale au fost introduse variabile ca resursa umană locală, inteligența locală, monumentele existente, oportunitățile de creștere a ocupării prin crearea de locuri de muncă. Serviciile și în special comerțul (32%) sunt percepute în continuare ca resurse exploatabile și aducătoare de venit, dar și atragerea fondurilor europene poate constitui o resursă importantă pentru dezvoltare în opinia a 24% dintre respondenți.

### Influența aspectelor socio-demografice și economice asupra deplasărilor spre/dinspre municipiul Suceava

În cadrul “Studiului privind reconversia forței de muncă din municipiul Suceava și tendințele de deplasare ale acesteia în teritoriu”, studiu elaborat pentru fundamentarea analizei situației existente din Planul Urbanistic General se descriu deplasările pentru muncă în lipsa datelor de navetism, prin datele de migrație existente în statistica oficială și prin aserțiuni efectuate în baza prezentării volumului și evoluției numărului mediu de salariați în raport cu salariații din mediul economic privat pentru nivelul teritorial al zonei adiacente municipiului Suceava, considerată ca fiind cea mai probabilă pentru efectuarea unor deplasări pentru muncă.

Sensul deplasărilor pentru muncă este stabilit analizând dinamica salariaților și a cifrei de afaceri aferente localităților aflate în zona periurbană a municipiului Suceava pe baza datelor existente pentru mediul privat, dar și cele raportate de statistica oficială. Se consideră această zonă



ca fiind zona cea mai susceptibilă a facilita deplasări pentru muncă având în vedere distanțele parcurse.

### Accesibilitatea rutieră

Municipiul Suceava este un important nod rutier din nord-estul României, fiind situat la intersecția a două drumuri europene:

- ✓ drumul european E85 (DN 2) – care face legătura cu Bacău și București și Bulgaria (către sud) și cu Siret și Ucraina (către nord);
- ✓ drumul european E58 (DN 17/DN 29) – care face legătura cu Vatra Dornei și Ungaria (către vest) și cu Botoșani și Republica Moldova (către est).

Alte căi rutiere importante sunt: Suceava–Dorohoi (DN 29A), Suceava–Liteni–Dolhasca (DJ 208A), Suceava–Berchișești (DJ 209C), Suceava–Mitocu Dragomirnei (DJ 208D).

În anul 2010 a demarat construcția rutei ocolitoare a municipiului Suceava, lucrările nu au fost finalizate. Șoseaua se desprinde din DN 2, înainte de intrarea în oraș dinspre Fălticeni, ocolește teritoriul intravilan al orașului prin partea de vest, traversând DJ 209C, DN 17 și râul Suceava și revine în DN 2 după ieșirea din cartierul Ițcani către Siret.

Reședințele celorlalte județe, apropiate de județul Suceava, sunt situate la distanțe variabile de municipiul Suceava, astfel:

- ✓ Botoșani – 42 km;
- ✓ Piatra Neamț – 106 km;
- ✓ Iași – 151 km.

Față de celelalte municipii din județul Suceava, Suceava se află la următoarele distanțe:

- ✓ Fălticeni – 25 km;
- ✓ Rădăuți – 37 km;
- ✓ Câmpulung Moldovenesc – 70 km;
- ✓ Vatra Dornei – 110 km.

Orașele din județul Suceava se află la următoarele distanțe față de reședința județului:

- ✓ Gura Humorului – 37 km;
- ✓ Siret – 42 km;
- ✓ Solca – 50 km;
- ✓ Vicovu de Sus – 58 km;
- ✓ Dolhasca – 44 km;

- ✓ Liteni – 31 km;
- ✓ Salcea – 11 km;
- ✓ Milișăuți – 26 km;
- ✓ Frasin – 44 km;
- ✓ Broșteni – 92 km.

Deoarece Suceava este un important nod rutier național și ca urmare a poziționării sale pe rutele comerciale de legătură dintre România, Ucraina și Republica Moldova, Suceava este parte a rețelei rutiere de transport european TEN-T, fiind localizată pe unul dintre traseele principale ale rețelei TEN-T care străbate țara noastră. În plus, având în vedere că Suceava este un releu la nivel regional mai amplu, între state parte din Uniunea Europeană și state aflate în afara Uniunii Europene, împreună cu zona periurbană este prevăzut a fi unul din nodurile intermodale/ de interschimb ale României și ale acestei rețele.

### Accesibilitatea feroviară

Din punct de vedere al infrastructurii feroviare, teritoriul municipiului Suceava este străbătut de următoarele magistrale:

- ✓ Calea ferată 500 București Nord - Ploiești Sud – Adjud - Pașcani – Suceava - Vicșani;
- ✓ Calea ferată 502 Suceava – Vama – Floreni - Ilva Mică.

De asemenea, Suceava este parte și a coridorului feroviar TEN-T (trans-european transport network) ce străbate țara noastră.

Stațiile de cale ferată din cadrul municipiului Suceava sunt:

- ✓ Suceava (Burdujeni) – funcțională; clădirea gării a fost de curând reabilitată, dar zona gării necesită o mai bună conectare la oraș prin îmbunătățirea calității și frecvenței transportului public, o mai bună organizare a circulației și a parcarilor și nu în ultimul rând o îmbunătățire a imaginii de ansamblu a pieții gării prin reabilitarea întregului scuar din față acesteia și a clădirilor care o limitează
- ✓ Suceava Nord (Ițcani) – funcțională, clădirea gării necesită lucrări de reabilitare, la ea trebuie îmbunătățită conectivitatea cu orașul și imaginea pieței gării.

### Accesibilitate aeriană

Aeroportul internațional Ștefan cel Mare Suceava este amplasat în orașul Salcea la 11,2 Km de municipiul Suceava și la 30,5 Km de municipiul Botoșani. Accesul rutier la aeroport este asigurat de drumul național DN 29 ( E58 ) și de drumul județean DJ 298.

### 1.3. DESCRIEREA GENERALĂ A PROIECTULUI

Municipiul Suceava implementează, începând cu luna mai 2016, împreună cu Consiliul Local al orașului Westminster - Marea Britanie – partener lider, Maastricht – Olanda, Parma – Italia, La Rochelle – Franța, Gdynia – Polonia, Umea – Suedia, Tallinn – Estonia, Bruxelles - Belgia și Split – Croația, proiectul “*Freight TAILS ACTION PLANNING NETWORK – Soluții logistice inovatoare pentru transportul și distribuția de marfă*”,.

Proiectul este cofinanțat de Uniunea Europeană prin Fondul European de Dezvoltare Regională în cadrul Programului de cooperare interregională pentru rețeaua de dezvoltare urbană URBACT III, Prioritatea 1.1 Orașe motoare de creștere și creare de locuri de muncă – Schimb de experiență și învățare.

URBACT este un program european dezvoltat în cadrul politicii de coeziune a Uniunii Europene, care privește cooperarea teritorială între orașele europene și care facilitează schimbul de informații în vederea promovării dezvoltării urbane durabile. Programul oferă posibilitatea orașelor să conlucreze în scopul obținerii de răspunsuri la provocările urbane majore, confirmând rolul crucial pe care centrele urbane îl au în confruntarea cu schimbările tot mai complexe prin care trece societatea. URBACT susține orașele în dezvoltarea de soluții pragmatice, noi și durabile, care integrează dimensiunile socială, economică și cea privind mediul înconjurător. Programul facilitează schimbul de bune practici și experiențe între toți specialiștii europeni implicați în domeniul politicii urbane.

Prin implementarea proiectului “*Freight TAILS ACTION PLANNING NETWORK – Soluții logistice inovatoare pentru transportul și distribuția de marfă*”, Municipiul Suceava va primi asistență tehnică nerambursabilă în vederea reglementării și optimizării activității companiilor private din domeniul transportului și distribuției de mărfuri, în vederea reducerii impactului negativ datorat traficului rutier, reducerii emisiilor de noxe și fluidizarea traficului în mediul urban.

Municipiul Suceava va avea oportunitatea realizării *Planului Integrat de Acțiune*, document ce urmează să includă propuneri de proiecte destinate în mod special fluidizării traficului rutier și reglementării sistemului de transport și distribuție de mărfuri, iar în cadrul parteneriatului internațional vor fi posibile activități de transfer de cunoștințe și bune practici între orașele partenere.

Prin acest nou proiect, Municipiul Suceava va primi asistență tehnică nerambursabilă în vederea extinderii conceptului de electromobilitate – utilizare de mașini electrice și puncte de încărcare – la nivelul companiilor private care au ca obiect de activitate transportul și distribuția de mărfuri, în mediul urban, în vederea reducerii impactului negativ datorat traficului rutier, reducerii emisiilor de noxe și fluidizarea traficului în mediul urban .

Municipiul Suceava va avea oportunitatea realizării *Planului Integrat de Acțiune* document ce urmează să includă propuneri de proiecte destinate în mod special fluidizării traficului rutier și

reglementării sistemului de transport și distribuție de marfuri iar în cadrul parteneriatului internațional vor fi posibile activități de transfer de cunoștințe și bune practici între orașele partenere .

De asemenea, derularea acestui proiect oferă Municipiului Suceava posibilitatea promovării și diseminării pe plan local, național și european a măsurilor implementate în cadrul proiectului “Electromobilitate – vehicule electrice pentru o municipalitate verde” finanțat în cadrul Programului de Cooperare Elvetiano-Roman, care se află în implementare

Pe parcursul derulării proiectului experți tehnici și reprezentanți ai administrațiilor locale din orașele partenere vor efectua stagii de practică în Municipiul Suceava în vederea transferului de cunoștințe și exemple de proiecte implementate cu succes aplicabile la realitățile locale din Suceava.

**Obiectivul principal al proiectului** este acela de a reduce cererea globală de călătorii pentru transportul de mărfuri, și realizarea unui cadru durabil, eficient, sustenabil și mai puțin poluant a transportului și distribuției de mărfuri.

**Obiectivele specifice** se referă la:

- ✓ elaborarea unui Plan Integrat de Acțiuni pentru soluționarea neconformităților în domeniul transportului și distribuției de mărfuri în municipiul Suceava;
- ✓ reducerea aglomerației traficului însoțit de poluarea aerului;
- ✓ punerea în aplicare a unui sistem de consolidare de livrare la nivel local;
- ✓ punerea în aplicare a unui regulament local pentru livrare mărfuri.

Municipiul Suceava s-a arătat interesat de conceptul de electromobilitate încă de la momentul lansării programului URBACT, când a demarat implementarea proiectului *EVUE – „Vehicule electrice în zone urbane din Europa”*, urmat de proiectul *EVUE II – „Rețeaua de electromobilitate pilot a orașelor europene”*. De asemenea, Municipiul Suceava se află în stadiu de implementare a unui proiect cu impact direct asupra electromobilității din mediul urban, respectiv proiectul *„Electromobilitate – vehicule electrice pentru o municipalitate verde”*, finanțat prin Programul de Cooperare Elvețiano-Român și care vizează realizarea de stații de încărcare și achiziționare vehicule electrice.

**Bugetul proiectului** este de 42.615,80 euro, din care:

- ✓ 9.860 euro reprezintă suma corespunzătoare plății salariilor angajaților pentru timpul alocat activităților de implementare a proiectului (din aceștia 852,32 euro reprezintă contribuția Municipiului Suceava la proiect);
- ✓ 295,80 euro au fost bugetați pentru cheltuieli administrative (birotica);
- ✓ 15.240 euro sunt alocați efectuării unor deplasări ale echipei de proiect și reprezentațiilor Grupului Local de Sprijin legate de scopul prezentului proiect și al

Programului URBACT (întâlniri transnaționale, seminarii, forum pentru persoane interesate în acțiunea proiectului, conferința de lansare și cea finală a proiectului);

- ✓ 11.870 euro sunt destinați contractării unei firme de consultanță care să realizeze Planul Integrat de Acțiune, să organizeze întâlnirile consultative cu Grupul Local de Sprijin și participanții din cadrul parteneriatului european și să ofere consultanța pe durata implementării proiectului;
- ✓ 1.000 euro sunt destinați serviciilor asociate organizării întâlnirilor cu Grupul Local de Sprijin (birotică, traduceri, materiale de diseminare, catering);
- ✓ 2.850 euro sunt destinați organizării întâlnirii cu partenerii proiectului la Suceava și a conferinței finale de diseminare locală;
- ✓ 1.500 euro sunt pentru asigurarea diseminării și vizibilității proiectului (pliante, afișe, conferința de presă, newsletter-uri).

**Finanțarea proiectului este distribuită astfel:** 85% respectiv 35.092,93 euro reprezintă contribuția Uniunii Europene din Fondul de Dezvoltare Regională, 13% respectiv 5.367,15 euro reprezintă contribuția de la bugetul de stat al României și 2% respectiv 825,72 euro reprezintă contribuția locală aferentă Municipiului Suceava, care este asigurată din remunerația angajaților delegați în implementarea proiectului, parțial din norma de lucru de 8 ore pe zi.

**Durata de implementare** este de 24 luni începând cu luna mai 2016.

## 2. CONTEXT LEGISLATIV

Regulile generale de exercitare a formelor specifice de comerț cu amănuntul și prestări de servicii în unele zone publice, precum și cerințele minime de dotare necesare realizării acestor activități s-au stabilit prin Hotărârea Guvernului nr. 348/2004, modificată prin : Hotărârea Guvernului nr. 1334/2004, Hotărârea Guvernului nr. 164/2005 și Hotărârea Guvernului nr. 321/2008

În sensul acestei hotărâri, prin comerț în unele zone publice se înțelege activitatea de comercializare a produselor și serviciilor, desfășurată permanent sau sezonier în piețe, târguri, pasaje publice, drumuri publice și străzi sau în orice zonă de altă natură destinată folosinței publice, cu excepția celor administrate special.

Astfel, organizarea comerțului în zone publice se va face după următoarele prevederi:

### ART. 5

(1) Comerțul cu amănuntul sau prestarea de servicii în zone publice se desfășoară în piețe locale și/sau în teritorii delimitate, special amenajate, dotate corespunzător specificului fiecărei activități, având asigurate, prin serviciile de administrare a zonelor publice, utilitățile generale: apă, canal, electricitate, gaze, după caz.

(2) Desfășurarea operațiunilor comerciale în structuri de vânzare cu sediu permanent, temporar sau sezonier, după caz, în zone publice se face numai în baza autorizației autorității administrației publice locale.

## ART. 6

(1) În zonele publice își poate/pot desfășura activitatea:

- a) orice persoană juridică care desfășoară activitate de comercializare cu amănuntul a produselor;
- b) asociațiile familiale, precum și persoanele fizice autorizate, inclusiv meșteșugarii;
- c) producătorii agricoli individuali și asociațiile acestora, care își comercializează propriile produse agricole și agroalimentare;
- d) persoanele fizice care își vând ocazional bunurile proprii în piețe organizate în acest scop.

(2) Cei care își desfășoară activitatea în zone publice, prevăzuți la alin. (1), sunt denumiți în continuare utilizatori.

Organizarea comerțului în piețe și târguri se va face după următoarele prevede:

## ART. 7

(1) Tipurile de piețe ce pot fi organizate în zone publice sunt:

- a) piețe agroalimentare: structuri de vânzare destinate comercializării legumelor, fructelor, laptelui și produselor locale, cărnii și produselor din carne, ouălor, mierii și produselor apicole, produselor conservate, peștelui, florilor, inclusiv artificiale, și a articolelor pentru acestea, semințelor, cerealelor, păsărilor și animalelor mici, inclusiv a articolelor pentru acestea, precum și a unor articole de uz gospodăresc, realizate de mica industrie sau de micii meșteșugari, ca și a unor articole nealimentare de cerere curentă;
- b) târguri: structuri de vânzare destinate comercializării legumelor, fructelor, animalelor vii, inclusiv a articolelor necesare acestora, lânii, furajelor, cerealelor, semințelor, produselor artisanale și meșteșugărești, produselor industriale și a materialelor de construcții;
- c) bâlciuri: structuri de vânzare destinate comercializării produselor agroalimentare și nealimentare, artisanale, meșteșugărești și activităților de agrement destinate petrecerii timpului liber;
- d) piețe mixte: structuri de vânzare destinate comercializării produselor și serviciilor specifice piețelor agroalimentare și târgurilor;
- e) piețe volante: structuri de vânzare având utilitățile asigurate, respectiv apă, canal, electricitate, destinate exercitării comerțului cu amănuntul și prestării de servicii către consumatori, din rulote, autovehicule speciale sau standuri dotate corespunzător;

- f) talciocuri: locuri delimitate de autoritățile publice locale, organizate săptămânal sau periodic, destinate vânzării obiectelor personale ale persoanelor fizice.
- (2) În funcție de perioada de funcționare, piețele agroalimentare sunt de următoarele tipuri:
- a) piețe permanente, amplasate după necesitățile locale de regulă în zonele de atracție comercială;
  - b) piețe volante, amplasate după necesitățile locale și având o durată limită de funcționare în timpul zilei, organizate în zone stabilite de administrația publică locală.
- (3) Târgurile pot fi:
- a) generale - cuprinzând alături de grupe de produse specifice agroalimentare și o gamă diversificată de produse industrial
  - b) specializate - oferind spre vânzare o diversitate de produse din sectorul industrial sau organizate pentru o grupă de produse individualizată, cum ar fi: târgul de animale, târgul de mașini auto, târgul de ceramică, târgul de animale de companie etc.
- (4) Tipurile de piețe prevăzute la alin. (1) sunt denumite în continuare piață.

Amplasarea și funcționarea piețelor:

#### ART. 8

La amplasarea și la realizarea pieței se va ține seama și de următoarele principii:

- a) încadrarea, inclusiv din punct de vedere constructiv și de protejare a mediului, în planul urbanistic general și în planul de urbanism zonal;
- b) accesul facil al consumatorilor și utilizatorilor în piață;
- c) asigurarea de legături cu arterele principale de acces;
- d) rezervarea unui spațiu suficient pentru desfășurarea activității;
- e) existența locurilor de parcare atât pentru autovehiculele destinate utilizatorilor pieței, pentru a permite aprovizionarea la punctele de vânzare, cât și pentru consumatori, semnalizate corespunzător;
- f) existența, după caz, a spațiilor de depozitare a mărfurilor și echipamentelor necesare în dotarea piețelor.

#### ART. 8<sup>1</sup>

*(1) Pentru înființarea piețelor volante, autoritățile locale vor identifica locațiile optime în termen de 15 zile de la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri.*

- (2) *În spațiile astfel identificate vor funcționa piețe volante pentru comercializarea produselor de către asociațiile de producători și producătorii agricoli individuali.*

#### ART. 9

- (1) Piețele pot funcționa în baza autorizației de funcționare eliberate de autoritățile publice locale, după obținerea autorizației sanitare de funcționare și a celorlalte autorizații speciale potrivit reglementărilor legale și cu respectarea prezentelor prevederi.
- (2) Piețele se organizează și funcționează pe baza regulamentelor proprii, elaborate în funcție de tipul acestora, în conformitate cu dispozițiile prezentei hotărâri și cu respectarea modelului prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre. Regulamentul este supus avizării autorităților publice locale.
- (3) *În piețele agroalimentare în care comercianții desfac produse specifice, accesul acestora este permis numai în spații de vânzare special amenajate, într-o zonă separată de producătorii agricoli. Punctele de vânzare ale comercianților persoane juridice vor fi dotate cu case de marcat, aceștia fiind obligați să elibereze cumpărătorilor bonuri fiscale, în condițiile legii.*



### 3. IDENTIFICAREA FACTORILOR IMPLICAȚI ȘI CONSTITUIREA GRUPULUI LOCAL SUCEAVA

#### 3.1 Identificarea factorilor implicați în activități conexe cu domeniul proiectului

Este recunoscut faptul că participarea publică și implicarea cetățenilor în dezvoltarea unor modalități de înțelegere comună a obiectivelor, problemelor și posibilelor strategii ce oferă soluții la probleme poate îmbunătăți calitatea planificării unei decizii, implementării și evaluării acesteia, crește eficiența în termeni financiari, efectivitatea, transparența, acceptabilitatea și sprijinul public, dar și legitimitatea acesteia.

Beneficiile rezultate: se îmbunătățește calitatea deciziilor, anumite probleme și dificultăți sunt identificate în faza de planificare, iar consultarea în faza de planificare duce la agreearea unor aspecte controversate și la prevenirea apariției opoziției în procesul de luare a deciziilor, poate preveni apariția unor întârzieri și reduce costurile în faza de implementare, crește acceptabilitatea măsurilor, responsabilizarea membrilor comunității, procesul de luare a deciziilor devine mai democratic, pune în mâna comunităților locale puterea de a influența deciziile. De asemenea, consultările publice determină consolidarea capacității de a planifica la nivel local, crește încrederea publică în capacitatea de luare a deciziilor, învățarea și schimbul de experiență.

Ca urmare, au fost contactate instituții și organizații locale cu activitate în sectorul public și privat, care pot influența și/sau sunt influențați de demersul de a identifica soluții viabile pentru problemele impuse de transportul și distribuția de marfă din Municipiul Suceava. Astfel, 21 instituții au semnat Acordul de asociere nr. 19326/16.06.2016, și au format Grupul Local Urbact Suceava, în vederea implementării fazei a doua a proiectului *“Freight TAILS – Soluții logistice inovatoare pentru transportul și distribuția de marfă,,*

Pe parcursul implementării proiectului au fost desfășurate următoarele întâlniri:

- ✓ 6 Octombrie 2016 – prima întâlnire de lucru, organizată la Centrul pentru Susținerea Tradițiilor Bucovinene. Rezultatul acestei întâlniri a fost elaborarea unei analize SWOT a situației actuale.
- ✓ Februarie 2017 – a doua întâlnire de lucru.

Întâlnirile au permis dezbateri ce au dus la înțelegerea clară a obiectivelor proiectului de către toți participanții, au facilitat completarea studiului privind starea existentă în care se găsește sistemul de transport de mărfuri din municipiul Suceava la momentul demarării proiectului, au permis crearea unui plan sumar de acțiuni, care, supuse atenției parteneriatului, a putut sta la baza fundamentării unui pachet de activități ce trebuie desfășurate în vederea creării unui sistem de transport de mărfuri viabil și integrat în contextul sistemului de transport per general, condițiilor economice, sociale și de mediu specifice Municipiului Suceava.

### 3.2 Prezentarea membrilor Grupului Local Suceava

Conform Acordului de asociere, **Grupul Local Urbact Suceava** este format din:

1. Crai Nou Suceava
2. Colegiul National ”Ștefan cel Mare” Suceava
3. Colegiul Tehnic ”Petru Mușat” Suceava
4. Colegiul Tehnic ”Alexandru Ioan Cuza” Suceava
5. S.C. RELIANS CORP S.R.L.
6. S.C. ADRIA S.R.L
7. Asociația Grupul Ecologic de Cooperare-GEC Suceava
8. S.C. Transport Public Local S.A Suceava
9. Biroul Autoritatea Locală de Transport, Primăria Municipiului Suceava
10. Garda Națională de Mediu, Comisariatul Regional Suceava
11. Agenția de Protecția Mediului Suceava
12. Consiliul Județean Suceava
13. Centrul Regional de Resurse pentru ONG-uri
14. Facultatea de Inginerie Electrică și Știința Calculatoarelor, Universitatea „Ștefan cel Mare” Suceava
15. Facultatea de Științe Economice și Administrație Publică, Universitatea „Ștefan cel Mare” Suceava
16. SC TAXICSV SRL Suceava
17. SC FETCOM SRL Suceava
18. Shopping City SRL Suceava
19. SC DAREX AUTO SRL Suceava
20. Consiliul Local al Municipiului Suceava
21. Inspectoratul Județean de Poliție Suceava - Poliția Municipiului Suceava - Biroul Rutier.

În contextul proiectului, crearea parteneriatului și desfășurarea întâlnirilor de lucru a condus la stabilirea domeniilor principale în care fiecare partener are experiență, a punctelor tari și slabe a organizațiilor, a modului în care fiecare este afectat de stadiul sistemului de transport de mărfuri, a modului de interes și a posibilei implicări în stabilirea unei strategii de implementare a conceptului de transport urban de mărfuri sustenabil bine integrat din punct de vedere economic, social și al mediului înconjurător.



<b>Denumire organizație - firmă</b>	<b>S.C. CRAI NOU S.A. SUCEAVA</b>
<b>Puncte tari</b>	- credibilitate, informare, transparență, acces direct cu cetățeanul, experiență, profesionalism
<b>Puncte slabe</b>	- vizibilitate redusă on-line
<b>Cum credeți că veți fi afectați de dezvoltarea transportului și distribuției de marfuri</b>	Indirect
<b>Posibilă implicare în dezvoltarea transportului și distribuției de marfuri</b>	Directă
<b>Vă rugăm să detaliați modul în care organizația dvs. va fi afectată de dezvoltarea transportului și distribuției de marfuri</b>	- dezvoltare locală = dezvoltare economică - exemplu de bune practici

<b>Denumire organizație - firmă</b>	<b>Colegiul Național “Ștefan cel Mare” Suceava</b> <b>Colegiul Tehnic “Petru Musat” Suceava</b> <b>Colegiul Tehnic “Alexandru Ioan Cuza” Suceava</b>
<b>Puncte tari</b>	- instituții școlare în topul liceelor românești care cultivă spiritul olimpic - ofertă educațională vastă ce pune accentul pe educarea copiilor în spiritul protejării și promovării unui mediu sănătos
<b>Puncte slabe</b>	- lipsa dotarilor specifice în domeniul de învățământ - lipsa specializărilor în școlile tehnice în domenii conexe transportului de marfuri
<b>Cum credeți că veți fi afectați de dezvoltarea transportului și distribuției de marfuri</b>	Indirect
<b>Posibilă implicare în dezvoltarea transportului și distribuției de marfuri</b>	Indirectă

<b>Vă rugăm să detaliați modul în care organizația dvs. va fi afectată de dezvoltarea transportului și distribuției de marfuri</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- nevoia de introducere în curricula de curs a unor specializări noi pe tematica: transport, distribuție de mărfuri, agenți comerciali, mecanici auto etc.</li> </ul>
--	--



<b>Denumire organizație - firmă</b>	<b>S.C. RELIANS CORP S.R.L. SUCEAVA</b>
<b>Puncte tari</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 14 ani de experiență în managementul proiectelor cu finanțare nerambursabilă</li> <li>- Peste 400 de proiecte finanțate</li> <li>- Peste 150 de proiecte implementate cu asistență RELIANS</li> <li>- Peste 1 mld. Euro valoare a proiectelor finanțate</li> <li>- Rata de succes a proiectelor realizate de peste 90%</li> <li>- Respectarea standardelor internaționale de calitate (Certificare SR EN ISO 9001:2008 – sistem de management al calității; Certificare SR EN ISO 14001:2005, Certificare OHSAS 18001:2008)</li> <li>- Atestare AMCOR (Asociația Consultanților în Management din România)</li> <li>- Viziunea de ansamblu este un rezultat al expertizei acumulate de consultanții noștri pe cei patru piloni ai managementului dezvoltării: Strategii de dezvoltare și analize de oportunitate, Management de proiect, Evaluare, monitorizare și control, Asistentă tehnică</li> <li>- Echipă de profesioniști</li> <li>- Birouri regionale în Iași, București, Cluj-Napoca</li> </ul>
<b>Puncte slabe</b>	Personal insuficient pentru volumul de servicii acordate
<b>Cum credeți că veți fi afectați de dezvoltarea transportului și distribuției de marfuri</b>	Indirect
<b>Posibilă implicare în</b>	Indirect

<b>dezvoltarea transportului si distributiei de marfuri</b>	
<b>Vă rugăm să detaliați modul în care organizația dvs. va fi afectată de dezvoltarea transportului si distributiei de marfuri</b>	Gestionarea eficientă și sistematizarea sistemului de transport de mărfuri presupune dezvoltare economică si nevoia de management eficient a afacerilor din domeniu, ceea ce ar putea constitui un posibil portofoliu de clienti pentru realizarea de documentatii de finanțare pentru următoarea perioadă programatică si pentru consultanță în managementul afacerii.



<b>Denumire organizație - firmă</b>	<b>ONG Asociația GEC Bucovina</b>
<b>Puncte tari</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Credibilitate</li> <li>- Experiență</li> <li>- Profesionalism</li> <li>- Număr mare de voluntari</li> <li>- Cunoașterea legislației în domeniul mediului</li> </ul>
<b>Puncte slabe</b>	Resurse financiare limitate
<b>Cum credeți că veți fi afectați de dezvoltarea transportului si distributiei de marfuri</b>	Indirect
<b>Posibilă implicare în dezvoltarea transportului si distributiei de marfuri</b>	Indirect
<b>Vă rugăm să detaliați modul în care organizația dvs. va fi afectată de dezvoltarea transportului si distributiei de marfuri</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reducerea nivelului de poluare în aer</li> <li>- Reducerea nivelului de poluare fonică</li> </ul>



<b>Denumire organizație - firmă</b>	<b><i>Biroul Autoritatea Locala de Transport / PRIMĂRIA MUNICIPIULUI SUCEAVA</i></b>
<b>Puncte tari</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- rețea diversificată de piețe bine amplasate</li> <li>- zonă de interes turistic și investițional</li> </ul>
<b>Puncte slabe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- infrastructură învechită – fără utilități moderne</li> <li>- dezinteres din partea producătorilor locali</li> <li>- dificultăți în ceea ce privește mobilitatea</li> <li>- lipsa spațiului pentru extindere</li> </ul>
<b>Cum credeți că veți fi afectați de dezvoltarea transportului și distribuției de marfuri</b>	Direct
<b>Posibilă implicare în dezvoltarea transportului și distribuției de marfuri</b>	Directă
<b>Vă rugăm să detaliați modul în care organizația dvs. va fi afectată de dezvoltarea transportului și distribuției de marfuri</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- creșterea numărului de locuri de muncă</li> <li>- creșterea veniturilor de la bugetul local</li> <li>- promovarea mai bună a imaginii municipiului Suceava; brand Suceava / Bucovina</li> <li>- îmbunătățirea sustenabilă a aspectului urban</li> <li>- implementarea sistemelor non-poluante</li> </ul>




<b>Denumire organizație - firmă</b>	<b>AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI SUCEAVA</b>
<b>Puncte tari</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- cunoașterea legislației în domeniul mediului aplicabilă dezvoltării proiectelor cu impact asupra mediului</li> <li>- cunoașterea situației actuale prin monitorizarea agenților economici și a proiectelor depuse în vederea aprobării</li> </ul>
<b>Puncte slabe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- posibilitatea participării la proiecte cu impact de mediu</li> <li>- imposibilitatea accesării de fonduri pentru menținerea proiectelor de mediu</li> </ul>
<b>Cum credeți că veți fi afectați de dezvoltarea transportului și distribuției de marfuri</b>	Direct
<b>Posibilă implicare în dezvoltarea transportului și distribuției de marfuri</b>	Indirectă
<b>Vă rugăm să detaliați modul în care organizația dvs. va fi afectată de dezvoltarea transportului și distribuției de marfuri</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- proiectele de investiție pentru dezvoltarea tuturor piețelor (cele 3) vor avea nevoie de avize, acorduri atât în faza de proiectare, cât și apoi în momentul demarării activităților, necesitând îndeplinirea unor condiții pentru evitarea impactului asupra mediului, precum și adaptarea unor soluții prietenoase cu mediul (emisii reduse de poluanți, o gestionare corespunzătoare a deșeurilor etc)</li> <li>- activitatea ulterioară a piețelor va fi monitorizată în vederea respectării legislației de mediu și neafectării factorilor de mediu.</li> </ul>




<b>Denumire organizație - firmă</b>	<i>CONSILIUL JUDEȚEAN SUCEAVA</i>
<b>Puncte tari</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- existența unei „Strategii de dezvoltare” realizată la nivelul județului Suceava care cuprinde toate ariile de activitate</li> <li>- autoritate publică ce coordonează activitățile primăriilor din județ și se implică în toate activitățile ce urmăresc dezvoltarea județului</li> </ul>
<b>Puncte slabe</b>	- interesul scăzut al unor administrații publice locale
<b>Cum credeți că veți fi afectați de dezvoltarea transportului și distribuției de marfuri</b>	Direct
<b>Posibilă implicare în dezvoltarea transportului și distribuției de marfuri</b>	Directă
<b>Vă rugăm să detaliați modul în care organizația dvs. va fi afectată de dezvoltarea transportului și distribuției de marfuri</b>	- transportul și distribuția de marfuri sunt parte integrantă din dezvoltarea județului atât la nivel economic, turistic, social și de mediu



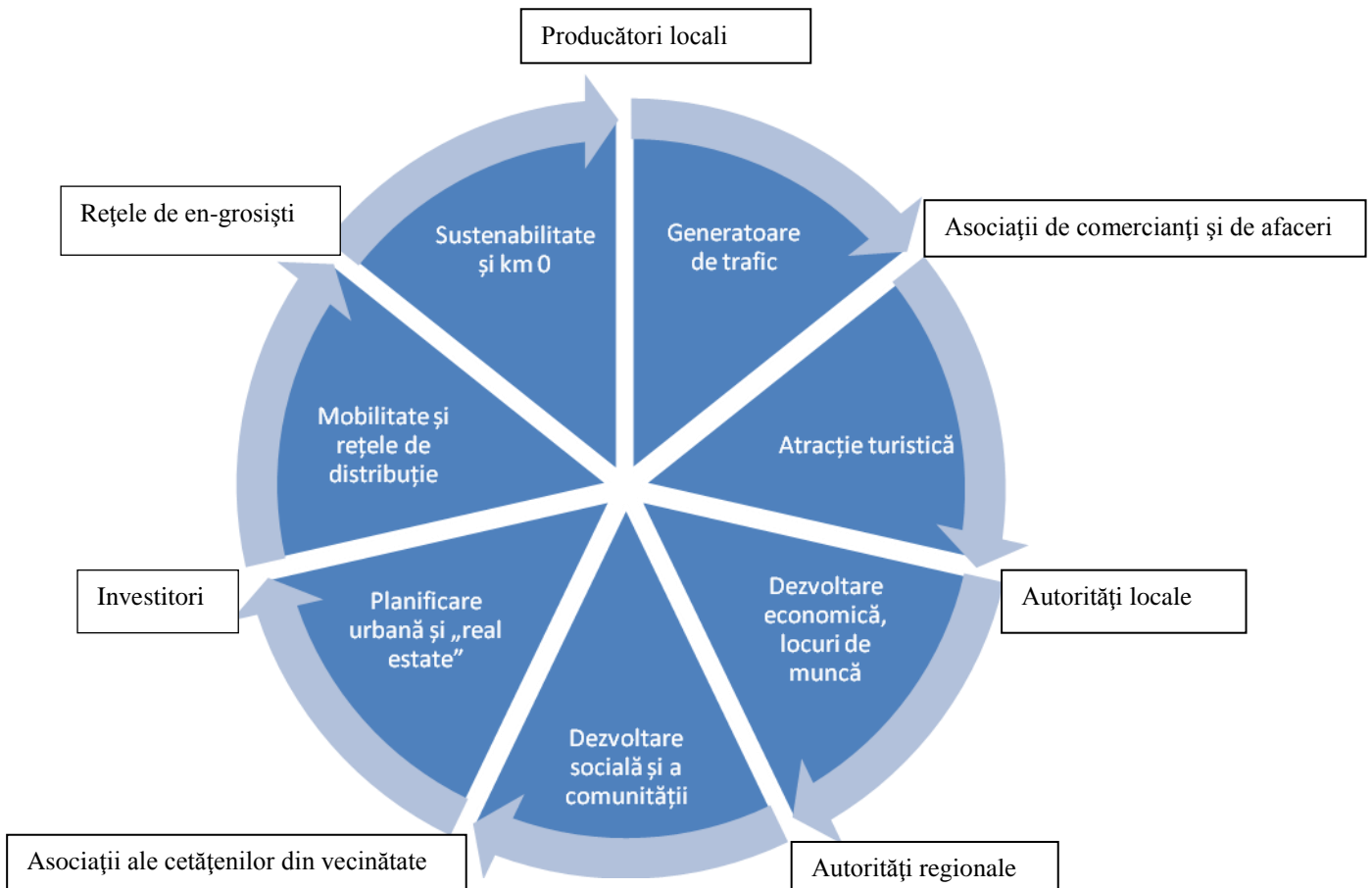
 Universitatea Ștefan cel Mare Suceava	<p style="text-align: center;"><b>UNIVERSITATEA „ȘTEFAN CEL MARE” SUCEAVA</b>  <b>Facultatea de Inginerie Electrică și Știința Calculatoarelor</b>  <b>Facultatea de Științe Economice și Administrație Publică</b></p>
<b>Denumire organizație - firmă</b>	
<b>Puncte tari</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- cadre didactice bine pregătite (experți)</li> <li>- implicare în proiecte de cercetare</li> <li>- număr mare de parteneriate încheiate</li> </ul>
<b>Puncte slabe</b>	-
<b>Cum credeți că veți fi afectați de dezvoltarea transportului și distribuției de marfuri</b>	Indirect
<b>Posibilă implicare în dezvoltarea transportului și distribuției de marfuri</b>	Indirectă
<b>Vă rugăm să detaliați modul în care organizația dvs. va fi afectată de dezvoltarea transportului și distribuției de marfuri</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Servicii pentru suport de dezvoltare a afacerilor</li> <li>- Universitatea este influențată de dezvoltarea economiei locale și implicit a sectorului de transport</li> <li>- Generarea de noi locuri de muncă pentru absolvenți, în industriile conexe</li> </ul>

<b>Denumire organizație - firmă</b>	<p><i>SC ADRIA SRL</i></p> <p><i>S.C TAXISV SRL</i></p> <p><i>SC FETCOM SRL</i></p> <p><i>SC DAREX AUTO SRL.</i></p>
<b>Puncte tari</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- așezare în zona de interes local, vizibilitate bună</li> <li>- gamă largă de servicii și produse</li> <li>- accesibilitate bună și facilități pentru cumpărători și comercianți</li> <li>- poziționare într-o zonă de pol comercial</li> </ul>
<b>Puncte slabe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- puterea de cumpărare scăzută a locuitorilor</li> <li>- concurența acerbă în segment</li> </ul>
<b>Cum credeți că veți fi afectați de dezvoltarea transportului și distribuției de marfuri</b>	Indirect
<b>Posibilă implicare în dezvoltarea transportului și distribuției de marfuri</b>	Indirectă
<b>Vă rugăm să detaliați modul în care organizația dvs. va fi afectată de dezvoltarea transportului și distribuției de marfuri</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dezvoltarea de activități economice și implicit a transportului și distribuției locale de marfuri presupune dotarea parcului auto al firmelor și implicit costuri pentru achiziționarea de autovehicule noi și întreținerea/mentenanța acestora.</li> </ul>

<b>Denumire organizație - firmă</b>	 <b>S.C. SUCEAVA SHOPPING CITY S.R.L.</b>
<b>Puncte tari</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- așezare în zona de interes local, vizibilitate bună</li> <li>- gamă largă de servicii și produse</li> <li>- accesibilitate bună și facilități pentru cumpărători și comercianți</li> <li>- poziționare într-o zonă de pol comercial</li> </ul>
<b>Puncte slabe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- puterea de cumpărare scăzută a locuitorilor</li> <li>- concurența acerbă în segment</li> </ul>
<b>Cum credeți că veți fi afectați de dezvoltarea transportului și distribuției de marfuri</b>	Indirect
<b>Posibilă implicare în dezvoltarea transportului și distribuției de marfuri</b>	Indirectă
<b>Vă rugăm să detaliați modul în care organizația dvs. va fi afectată de dezvoltarea transportului și distribuției de marfuri</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- prin dezvoltarea de activități ale producătorilor locali se va genera prosperitate și se vor putea vinde mai multe produse și servicii, se va dezvolta turismul local, ceea ce va determina efervescentă economică.</li> </ul>

#### 4. DISTRIBUȚIA DE MĂRFURI – CONCEPT INTEGRAT

Modelul de piață a viitorului se bazează pe accepțiunea în care distribuția de marfuri (și implicit sectorul de transport aferent) trebuie să aibă un rol major în viața comunității, în cadrul activităților comerciale locale și în dezvoltarea urbană locală.



Grupul Local URBACT cu activitate continuă are în componență asociații de comercianți și de afaceri, autorități locale, autorități regionale, instituții de învățământ superior, firme de consultanță în dezvoltarea de afaceri și obținere de finanțări externe nerambursabile, organizații de educare a tinerilor, dealeri auto a căror experiență poate contribui semnificativ la identificarea soluțiilor și propunerilor de activități ce trebuie implementate la nivel local pentru eficientizarea transportului și distribuției de mărfuri în cadrul procesului de planificare strategic la nivel local.

## 5. DEZVOLTAREA ANALIZEI STRATEGICE SWOT: OPORTUNITĂȚI, AMENINȚĂRI, PUNCTE TARI ȘI PUNCTE SLABE

În acest demers au fost implicați toți reprezentanții instituțiilor identificate ca părți interesate cheie și care au format echipe de lucru după competențe și domenii de activitate, pentru a stabili principalii factori/sub-factori care au implicație, impacturile posibile ale acestora asupra piețelor și a anumitor acțiuni menite să utilizeze beneficiile sau să contracareze efectele negative specificate.

Modul de lucru urmărește 5 faze progresive – listarea factorilor pe fiecare domeniu, identificarea impacturilor potențiale și posibila lor dezvoltare viitoare, stabilirea importanței pentru fiecare impact prin notarea lui cu o notă între 1 și 10, analiza factorilor interni, realizarea de scenarii alternative și stabilirea celui mai performant scenariu.



### 5.1 Activități premergătoare întâlnirii

Anterior primei întâlnirii de lucru cu Grupul Local Urbact au fost efectuate diverse activități necesare și premergătoare evenimentului, respectiv:

- întâlniri cu reprezentanții Municipiului Suceava implicați în implementarea proiectului cu scopul de a înțelege și contura un plan de comunicare, de abordare a temei și de organizare a evenimentului;
- corespondarea prin telefon și email cu persoanele implicate în implementarea proiectului;
- analiza materialelor conturate în vederea invitării și punerii în temă a membrilor GLU;
- cercetare online în domeniul și tematica proiectului.

### 5.2 Activități derulate în cadrul întâlnirii referitoare la ANALIZA SWOT

În data de 6 octombrie 2016, începând cu ora 09:00, a avut loc, în Sala de Conferințe din Centrul pentru Susținerea Tradițiilor Bucovinene prima întâlnire de lucru a Grupului Local Urbact Suceava.

Domnul Dan Dura, coordonator local de proiect, a deschis întâlnirea cu prezentarea Programului URBACT, contextului și scopului Proiectului “Freight TAILS ACTION PLANNING NETWORK – Soluții logistice inovatoare pentru transportul și distribuția de marfă”. Acesta a oferit și un exemplu concludent, rezultat al unui astfel de proiect: Planul Integrat de Acțiune utilizat în Londra, oraș care, la rândul lui, se confruntă cu mari probleme în trafic din cauza vehiculelor grele ce traversau orașul în diverse scopuri. Planul de acțiune include măsuri ca: alcătuirea unui GLU, construcția de centre de consolidare (depozite în afara orașului de unde necesarul de marfă este distribuit cu mașini mai mici și mai puțin poluante), luarea de măsuri logistice de tip *last mile* (ultima componentă din angrenajul de distribuție a unui anumit produs - aliment, corespondență, produs tehnologic - se realizează numai cu mijloace de transport ecologice, biciclete, vehicule electrice sau care folosesc combustibili alternativi. Acest concept este aplicat în general în centrele orașelor mari unde nivelul de poluare este ridicat, este impus de decizii ale deliberativului local iar nerespectarea lui duce la penalități financiare majore), construirea de clădiri de mare importanță în locuri strategice, care să nu aducă un aport suplimentar la problema traficului, precum și educarea și trainingul retailerilor în sensul adoptării unor orare și maniere specifice de transport și distribuție a mărfii.

Au fost, de asemenea, prezentate ca referințe pentru acțiunea proiectului, obiectivele și rezultatele așteptate:

- reducerea cererii de călătorii pentru transportul de marfă și realizarea acestora într-un mod durabil, eficient, mai sigur și mai curat;
- reducerea aglomerării/congestionării traficului și implicit a poluării aerului;
- punerea în aplicare a unui sistem consolidat de transport și distribuție de mărfuri la nivel local;
- punerea în aplicare a unui regulament local pentru livrarea mărfuri.

Doamna Carmen Chașovschi, conferențiar în cadrul Facultății de Științe Economice și Administrație Publică, expert desemnat pentru coordonarea seminariilor din cadrul acestui proiect, a moderat următoarea parte a întâlnirii, în care a avut loc un workshop pentru realizarea analizei SWOT, atât individual cât și pe grupe și, de asemenea, s-au discutat posibile soluții la problemele identificate.

S-a înmânat fiecărui membru al Grupului Local Urbact câte o fișă pentru analiza SWOT, iar aceștia au fost rugați să o completeze. După completarea individuală a acestor fișe, s-a trecut la împărțirea membrilor prezenți în două grupe, pentru realizarea unei analize SWOT complexe care să cuprindă punctele tari, punctele slabe, oportunitățile și amenințările identificate de fiecare grup de stakeholderi în parte. După finalizarea workshopului, fiecare dintre cele două grupe a prezentat analiza SWOT realizată și s-a decis care dintre elementele identificate de fiecare grup de lucru vor fi păstrate în documentul final care va constitui analiza SWOT pentru proiect.



Analiza SWOT constituie cea mai importantă tehnică managerială pentru înțelegerea poziției strategice a unei organizații. Analiza SWOT are obiectivul de a recomanda strategiile care asigură cea mai bună aliniere între mediul intern și extern: alegerea strategiei corecte, încât să fie adaptate punctele tari la oportunități, să reducă la minimum riscurile și să elimine punctele slabe.

- **S** Strength/**Punctele tari**– definesc valorile pozitive și condiționările interne care pot constitui surse pentru succesul organizației în atingerea obiectivului managerial. Din punctul de vedere al managementului un punct forte reprezintă oricare element tangibil care facilitează atingerea obiectivelor manageriale.
- **W** Weaknesses/**Punctele slabe** sau zonele de vulnerabilitate - elemente ce pot împiedica atingerea obiectivelor. Din punct de vedere al managementului, un punct de slăbiciune reprezintă un element ce poate împiedica îndeplinirea obiectivelor.
- **O** Opportunities/**Oportunitățile** sau căile prin care pot fi înfluențate interesele organizației. De asemenea, oportunitățile sunt tendințe generale prezente în mediul extern, un fel de proiecție a „binelui viitor”.
- **T** Threats/**Amenințări** la adresa creșterii organizației respective, aspecte negative ce apar din supraexploatarea resurselor organizației, ori limitările care sunt impuse organizației din partea unui mediu extern află în schimbare. Pot fi riscuri tranzitorii sau permanente, poate fi o proiecție a riscului în viitor.

Analiza SWOT ca metodă de planificare strategică implică precizarea obiectivelor proiectelor, precum și identificarea aspectelor cheie interne și externe (folosind diverse studii statistice) favorabile sau nefavorabile pentru atingerea obiectivelor.

Unul din motivele principale pentru care am aplicat această metodă de analiză a fost construirea unui tablou cuprinzător ce arată situația actuală impusă de transportul și distribuția de marfă. Astfel s-au putut identifica atât factorii interni, pozitivi sau negativi, cât și forțele externe care influențează, pozitiv sau negativ, situația actuală.

**ORGANIZARE GRUP LOCAL URBACT ÎN VEDEREA EXTRAGERII  
 INFORMAȚIILOR EXISTENTE**

În cadrul întâlnirii cu membrii Grupului Local Urbact din data de 6.10.2016 a fost derulată procedura de consultare pentru identificarea elementelor componente ale analizei SWOT.

S-a recurs la aplicarea acestei analize SWOT, atât individual cât și pe grupe, pentru identificarea de către fiecare membru parte a Grupului Local de Sprijin a punctelor tari, punctelor slabe, oportunităților și amenințărilor.

S-a înmanat fiecărui membru al Grupului Local de Sprijin câte o fișă pentru analiza SWOT, iar aceștia au fost rugați să o completeze. După completarea individuală a acestor fișe, s-a trecut la împărțirea membrilor prezenți în două grupe, pentru realizarea unei analize SWOT complexe care să cuprindă punctele tari, punctele slabe, oportunitățile și amenințările identificate de fiecare grup de stakeholderi in parte.

**Grupa nr.1** a fost formată din: Checheriță Mirela Camelia (Consiliul Județean Suceava), Gașpar Loredana ( Colegiul Tehnic "Alexandru Ioan Cuza" Suceava), Petruc Gabriel (Primăria Municipiului Suceava), Grădinariu Maria Magdalena (S.C. Access Travel S.R.L), Cojocaru Elena Cristina (Agenția pentru Protecția Mediului, Suceava), Ulian Silviu (Primăria Municipiului Suceava), Cezar Olariu (Compartimentul Turism al Primăriei Municipiului Suceava), Lazăr Gabriela (Primăria Municipiului Suceava), Gafițescu Mihaela (Primăria Municipiului Suceava).





**Grupa nr.2** a fost formată din: Petrariu Mircea (Shopping City Suceava), Gutt Anca (Shopping City Suceava), Popa Luana (Crai Nou), Munteanu Constantin (Consiliul Local Suceava), Pentiu Radu (Universitatea ”Stefan cel Mare” Suceava), Popescu Mihai (Facultatea de Științe Economice și Administrație Publică, Universitatea ”Ștefan cel Mare”, Suceava), Strimbeanu Simona (Primăria Municipiului Suceava), Romaniuc Dorin (Transport Public Local S.A), Dîmbu Anca (Primăria Municipiului Suceava).

După finalizarea workshopului, fiecare dintre cele două grupe a prezentat analiza SWOT realizată și s a decis care dintre elementele identificate de fiecare grup de lucru vor fi pastrate in documentul final care va consituti analiza SWOT pentru proiect .

### RAPORT ANALIZA SWOT

Ca urmare a acestor activități rezultatul a fost consemnat în Analiza SWOT , așa cum este prezentat mai jos.

#### Puncte Tari ( + Intern)



- Experiența anterioară a Municipiului Suceava în acest tip de proiecte și strategii {CIVITAS II SMILE – „Alternative ecologice pentru dezvoltarea durabila a orașelor Europei” (2005-2009), MIDAS - „Măsuri privind influențarea cererii de transport pentru dezvoltare durabila” (2006-2009), Plan Integrat de Dezvoltare Urbană (2010), Plan Mobilitate Urbană Durabilă (2014), Plan de Acțiune pentru Energie Durabilă (2012), Planul Local de Acțiune Suceava pentru promovarea și implementarea vehiculelor electrice și a infrastructurii de încărcare în municipiul Suceava in cadrul proiectului EVUE “ Reteaua de electromobilitate pilot a oraselor europene ” – 6091 co-finanțat de Programul URBACT II};
- Implementarea în ultimii 4 ani a unor proiecte de infrastructură rutieră care au presupus reabilitarea infrastructurii rutiere pe arterele principale din municipiul, inclusiv a podurilor și pasajelor CFR localizate pe rutele principale de transport;

- Existența unui Grup Local de Sprijin complex și deja sudat;
- Cadrul legislativ propice, care susține electromobilitatea;
- Atitudinea deschisă și general pozitivă, atât la nivelul populației, a agenților economici, cât și la nivelul administrației locale, la tot ce înseamnă protecția mediului, soluții ecologice și alternative pentru rezolvarea problemelor cauzate de transportul și distribuția de marfă;
- Existența unui proiect de investiții în derulare la nivelul Consiliului Local Suceava pentru finalizarea rutei ocolitoare a municipiului Suceava, momentan parțial construită, și pentru realizarea unei minirute alternative care sa includa un nou pod peste raul Suceava;
- Existența unor proiecte în derulare pe achiziția de vehicule electrice și puncte de încărcare;
- Existența unui plan de mobilitate, care vizează achiziționarea de autobuze electrice și creare de rute alternative , și a unui studiu de trafic aflat în lucru;
- Existența Universității ”Ștefan cel Mare”, care ar putea veni în ajutorul proiectului atât cu idei și soluții, cât și cu persoane pregatite din punct de vedere academic în acest sens;
- Amplasarea parțial concentrată a zonelor comerciale, precum și existența unora la marginea orașului;
- Existența unei rețele de distribuție diversificată la nivel de municipiu: rutieră, feroviară(existența celor trei gări, a fostei baze județene de aprovizionare, a punctelor de încărcare și a logisticii necesare pentru transportul de marfa) și aeriană;
- Deschiderea către acceptarea unor soluții alternative ecologice, în contextul existenței pe piață a unor variante ca: mașini hibrid, mașini electrice, mașini cu motoare pe bază de aer comprimat sau combustibili alternative, etc., datorat existenței parcului auto învechit al firmelor ce se ocupa de transportul și distribuția de marfă;
- Existența unor zone și arii limitrofe municipiului ce pot fi amenajate ca depozite, de unde marfa necesară ar putea fi transportată în interiorul orasului cu mașini mai mici și mai puțin poluante;
- Existența unor drumuri alternative care ar putea fi transformate și amenajate în variante de ocolire a zonei industriale/comerciale, deja congestionate;
- Existența liniilor ferate cu acces în interiorul unor centre comerciale, unde distribuția de marfă s-ar putea face cu ajutorul transportului feroviar;

## Puncte Slabe (- Intern)



- Dezvoltarea și sistematizarea haotică a orașului din punct de vedere urbanistic și al infrastructurii, care momentan este defectuasa în ceea ce privește transportul și distribuția de marfuri (existența unui număr de doar două poduri peste râul Suceava);
- Delimitarea improprie a zonelor de interes (zona urbană vs. zona comercială vs. zona industrială);
- Lipsa unor parcuri atât în interiorul cât și în exteriorul orașului pentru autovehiculele grele;
- Inexistența unor reglementări precise, general știute, acceptate și respectate, în sensul unor rute/orare/locuri de parcare folosite de către transportatori;
- Nefinalizarea rutei ocolitoare a municipiului Suceava;
- Existența unei singure artere care leagă cei doi poli ai orașului;
- Lipsa unei analize a punctelor fierbinți și o hartă a acestora;
- Neasumarea unitară a responsabilităților pe care anumite organe locale competente le au, în sensul aplicării reglementărilor existente și a unor măsuri corective și restrictive în acest sens (parcare abuzivă, aprovizionare cu marfuri în orele de vârf);
- Neasumarea la nivel de individ a unei atitudini responsabile
- Educația precară referitor la protecția mediului;
- Slaba promovare a unor atitudini civice corespunzătoare prin intermediul media, dată de slaba implicare a celor ce fac parte din aceasta branșă;
- Existența centrelor comerciale în mijlocul orașului, traficul îngreunat și lipsa unor puncte de decongestionare a traficului în aceste zone;
- Planificarea necorespunzătoare a zonelor funcționale ale municipiului;
- Inexistența unui PUG actualizat și aprobat încă de la începutul dezvoltării urbane a municipiului Suceava
- Spațiu limitat pentru extinderea drumurilor existente sau a unor căi specifice pentru vehiculele electrice;
- Slaba conectare la rețeaua națională de transport;

- Lipsa unor studii pentru identificare tipului de marfă transportată/a firmelor transportatoare/ a traseelor practicate de către acestea în vederea monitorizării în timp real a transportului și distribuției de marfă;
- Lipsa unui plan concret de planificare urbană;
- Poziționarea nefericita din punct de vedere al accesului pentru unele instituții/obiective, generatoare de trafic, fără un număr de locuri de parcare adaptat nevoilor;
- Existența unor operatori economici în domeniul construcțiilor(stații de betoane, depozite de materiale de construcții) în zonele urbane sau a unor locuri destinate depozitării de deșeuri menajere;
- Climatul specific zonei, poziționarea geografică;
- Lipsa facilităților pentru investitori(parc industrial și infrastructură);
- Neadaptarea parcului de mașini la situația actuală a orașului;
- Lipsa unui sistem de gestionare cu plată a parcarilor;
- Posibilitățile financiare limitate ale Municipiului Suceava și ale altor autoritati locale ;
- Lipsa unui regulament care să oblige transportatorii să planteze sau să amenajeze spații verzi pentru a compensa gradul de poluare aferent ;

### Oportunități(+ extern)



- Existența knowhow-ului extern;
- Existența liniilor de finanțare interne și externe;
- Există preocuparea la nivel național pentru schimbarea parcului auto(prin programe ale Ministerului Mediului de tipul programului Rabla sau Rabla +) sau la nivelul Uniunii Europene pentru găsirea de soluții pentru reducerea poluării datorate în principal traficului rutier, de tipul transportului ecologic;
- Puterea de cumpărare în creștere;
- Deschiderea consumatorilor finali( cetateni și mediu privat ) pentru protejarea mediului;

- Existența pe piață a unor mașini electrice sau alternative;
- Existența unui Master Plan de transport la nivel regional și național ;
- Legislația europeană care susține dezvoltarea urbană durabilă;
- Interesul accentuat al agenților economici la nivelul macroeconomic pentru gestionarea eficientă a traficului pentru a evita timpii pierduți;

### Amenințări(- Extern)



- Reticența la schimbare;
- Continua expansiune comercială care generează nevoie de mărfuri și distribuție;
- Corupția și existența unor interese personale;
- Costurile ridicate ale vehiculelor electrice;
- Utilizarea în exces și inutil a vehiculelor în zonele cu probleme ridicate de trafic;
- Continua creștere a numărului de autovehicule de toate tipurile;
- Schimbările dese ale clasei politice, fără a se menține o continuitate a măsurilor și viziunilor anterioare;
- Puterea de persuasiune a unor agenți economici care ar putea fi afectați de anumite reglementări;
- Abordarea individualistă a spațiului urban la nivelul populației și stakeholderilor;
- Creșterea nevoii de transport datorată dezvoltării turistice;
- Dezvoltarea comerțului online ce necesită livrare door to door/curierat;
- Necorelarea legislației naționale cu reglementările Uniunii Europene;

**6. STABILIREA VIZIUNII GENERALE DE DEZVOLTARE LOCALĂ**

**Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a municipiului Suceava** identifică nevoile de dezvoltare socio-economice și conține direcții strategice de dezvoltare, respectiv obiectivele specifice, ce vor asigura o abordare unitară și multisectorială, care va determina îmbunătățirea sistemelor de planificare și dezvoltare, atragerea investițiilor, sprijinirea mediului economic și turistic, dezvoltarea resurselor umane, în vederea creșterii bunăstării, calității vieții și dezvoltarea flexibilității administrației la schimbările inevitabile din perioada 2016-2026.

În urma analizelor la nivel local a fost creionată o viziune de dezvoltare durabilă a municipiului Suceava, pornind de la următoarele elemente:

- Importanța regională a municipiului Suceava;
- Afirmarea orașului prin valorificarea potențialului turistic;
- Dezvoltarea unui mediu de afaceri bazat pe antreprenoriat, dinamism și implicare în viața comunității;
- Importanța implicării cetățenilor, ca factor de stimulare a dezvoltării comunitare.

**VIZIUNE - În anul 2023 Municipiul Suceava va fi:**

- ✓ Precursor al mobilității urbane durabile
- ✓ Promotor și reper național al eficienței energetice
- ✓ Centru economic puternic, stabil și diversificat
- ✓ Centru regional al turismului
- ✓ Mediul optim de dezvoltare a capitalului social uman

În vederea realizării dezideratelor misiunii conceptului strategic pentru municipiul Suceava, se propun șase **Obiective Strategice**:

**1. Reducerea emisiilor de carbon în vederea atingerii obiectivelor Strategiei Europa 2020****2. Dezvoltarea colaborării între Municipiul Suceava și mediul de afaceri pentru asigurarea facilităților necesare în vederea creșterii economice locale****3. Dezvoltarea potențialului turistic al Municipiului Suceava în vederea atingerii statutului de "Centru regional al turismului"****4. Creșterea incluziunii sociale a grupurilor vulnerabile prin îmbunătățirea calității și accesibilității serviciilor sociale, educaționale și de sănătate****5. Dezvoltarea durabilă a Municipiului Suceava în vederea asigurării creșterii nivelului de trai****6. Creșterea calității vieții în vederea reducerii fenomenelor demografice estimate la nivel statistic**

## 7. ACȚIUNILE PROPUSE PENTRU IMPLEMENTARE ÎN PERIOADA 2018 – 2028

În stabilirea soluțiilor logistice inovatoare pentru transportul și distribuția de marfă de la nivel municipiului Suceava s-a plecat de la nevoile/problemele identificate în cadrul analizei contextului urban, implicit a necesităților și soluțiilor propuse în cadrul Grupului Local Urbact constituit în vederea elaborării Planului Integrat de Acțiune.

Din cadrul capitolelor prezentate anterior se pot extrage următoarele probleme generale specifice municipiului Suceava:

- Accesibilitate, conectivitate și mobilitate scăzută – problemă generată de o serie de necesități legate de infrastructură de transport locală (slabă conectivitate între cele două trupuri urbane ale municipiului, grad scăzut de modernizare a infrastructurii stradale, grad scăzut de dezvoltare a infrastructurii de transport alternativ, sistem deficitar al parcărilor, lipsă sistem de management al traficului, traficul greu tranzitează zona central a orașului);
- Nivel ridicat de emisii de CO<sub>2</sub> generate atât de traficul rutier, cât și de lipsa integrării de măsuri de eficiență energetică la nivelul clădirilor publice (costuri ridicate de operare, inclusiv în cazul sistemului de iluminat) și rezidențiale.

Probleme/nevoi prezentate anterior au impact major asupra nivelului de trai și a calității vieții locuitorilor din municipiul Suceava.

Centralizarea problemelor prezentate anterior, precum și a nevoilor care le generează, a plecat de la următoarele criterii de analiză:

- ✓ potențialul de dezvoltare a orașului;
- ✓ resursele de care dispune municipalitatea în vederea satisfacerii nevoilor;
- ✓ impactul nevoilor asupra dezvoltării durabile a municipiului;
- ✓ gradul de urgență în rezolvarea necesităților.

**Obiectiv general:** Implementarea unui sistem de transport și distribuție de marfă fiabil și eficient la nivelul Municipiului Suceava în vederea fluidizării traficului rutier, reducerea emisiilor de noxe și creșterea calității vieții locuitorilor

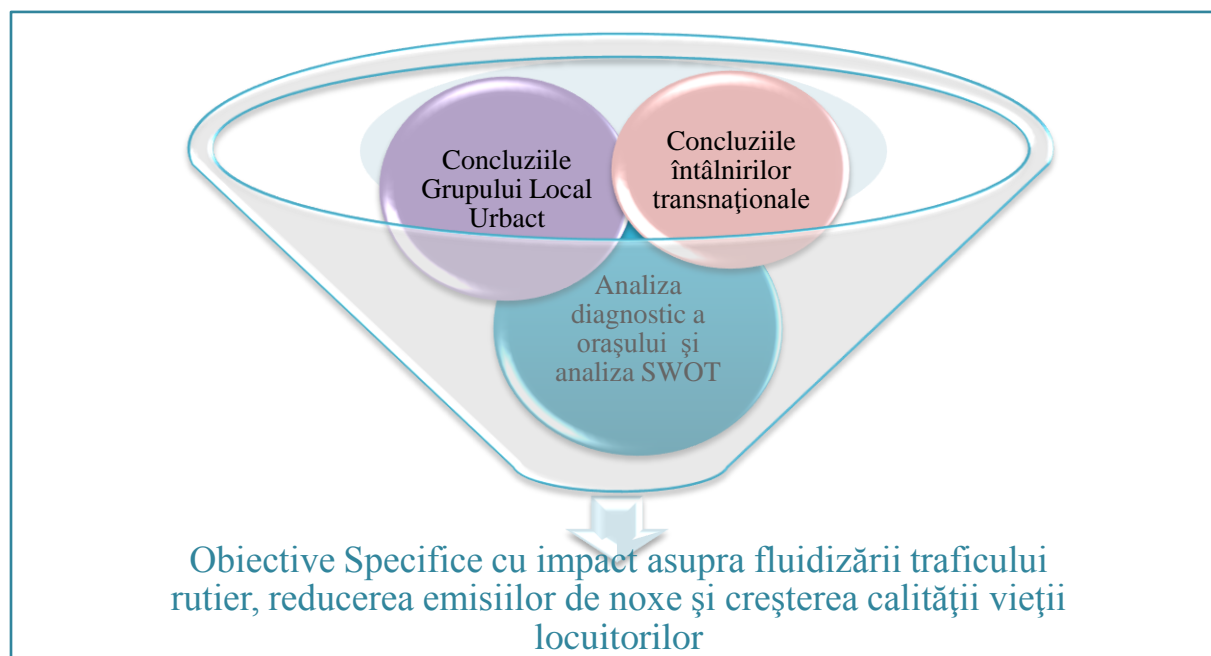
În formularea obiectivului general privind ținta localității pe termen lung din punct de vedere a sistemului de transport și distribuție de marfă, s-a asigurat respectarea unor **principii general valabile**, care reprezintă cheia de control în implementarea și monitorizarea Planului Integrat de Acțiune pe termen scurt, mediu și lung deopotrivă, respectiv:

- ✓ Corelația directă între strategiile generale naționale și regionale, strategiile specifice, măsurile și proiectele prioritare identificate în funcție de nevoile comunității;

- ✓ Asigurarea nivelului participativ al tuturor factorilor locali prin mecanisme de consultare publică, implicarea tuturor părților interesate prin parteneriate public-privat, a populației la elaborarea sau realizarea unui plan de acțiune;
- ✓ Caracterul limitat al surselor umane și financiare de care dispune comunitatea – proprii sau atrase – eficiența utilizării resurselor prin integrarea lor.

În vederea realizării dezideratelor misiunii conceptului de implementare a unui sistem de transport și distribuție de marfă fiabil și eficient la nivelul Municipiului Suceava au fost identificate cinci obiective specifice.

Aspecte care au conturat obiectivele specifice:



În vederea atingerii obiectivelor specifice au fost conturate o serie de activități specifice. Centralizatorul obiectivelor specifice și a activităților vizate de Planul Integrat de Acțiune se prezintă astfel:

Obiectiv specific	Activități
<b>Obiectiv specific 1</b> Crearea, dezvoltarea și modernizarea infrastructurii rutiere în vederea fluidizării	<i>Activitatea 1.1</i> Crearea Centrului Consolidat de Distribuție a Mărfurilor
	<i>Activitatea 1.2</i> Crearea unei noi rute de legătură între cei doi poli urbani ai municipiului Suceava



<b>traficului rutier</b>	<i>Activitatea 1.3</i> Identificarea și dezvoltarea de căi de legătură între cartierele Ițcani și Burdujeni în vederea decongestionării traficului pe artera principală Calea Unirii
	<i>Activitatea 1.4</i> Sistemalizare rutieră pentru fluidizarea traficului (în special artera principală și zona comercială)
<b>Obiectiv specific 2</b> <b>Management inovativ al traficului pentru dezvoltare locală sustenabilă</b>	<i>Activitatea 2.1</i> Aplicație on line de informare „Traffic manager”
	<i>Activitatea 2.2</i> Implementarea unui sistem integrat de management al traficului cu module specifice Smart City
	<i>Activitatea 2.3</i> Elaborarea unei platforme de comunicare “on line” între Autoritate Publică Locală, societate civilă, mediu de afaceri – inclusiv firme de transport și distribuție mărfuri, organizații nonguvernamentale pentru facilitarea participării “active” a societății în elaborarea și implementarea acțiunilor și proiectelor privitoare la transportul de mărfuri
	<i>Activitatea 2.4</i> Înființarea unui consiliu consultativ pentru soluții “smart” cu membri din diferite domenii de activitate, sector public și privat
	<i>Activitatea 2.5</i> Elaborarea unui ghid “road map” referitor la pașii de urmat în vederea transpunerii unei idei, activități într-un proiect implementat în domeniul eficientizării transportului și distribuției de mărfuri, inclusiv identificarea sursei de finanțare
<b>Obiectiv specific 3</b> <b>Srijinirea și promovarea utilizării/implementării tehnologiilor și soluțiilor inovatoare</b>	<i>Activitatea 3.1</i> Achiziționarea de vehicule alternative în special la nivelul firmelor de transport, distribuție de mărfuri și taxi
	<i>Activitatea 3.2</i> Instalarea unei rețele de puncte de încărcare vehicule electrice, alocarea și semnalizarea locurilor de parcare exclusiv pentru vehiculele electrice
	<i>Activitatea 3.3</i> Alocarea și semnalizarea vizibilă a unor locuri de parcare destinate exclusiv vehicule alternative în parcurile publice
	<i>Activitatea 3.4</i> Achiziționarea de vehicule electrice de către Primăria Municipiului Suceava, pentru a oferi un exemplu de bună practică celorlalte instituții publice și de învățământ
	<i>Activitatea 3.5</i> Identificarea de surse financiare nerambursabile pentru sporirea parcului de vehicule alternative în detrimentul vehiculelor convenționale și popularizarea acestora la nivelul sectorului privat
	<i>Activitatea 3.6</i> Stimularea transportului alternativ în sectorul privat prin achiziționarea de vehicule alternative de către companii particulare

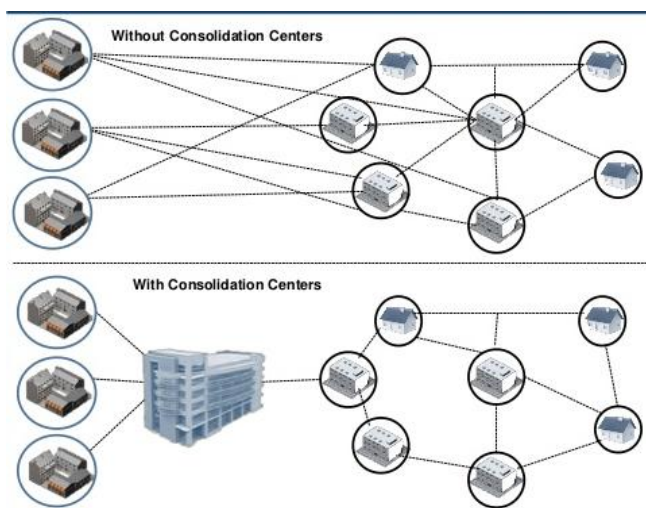
<p><b><u>Obiectiv specific 4</u></b>  <b>Promovarea unor măsuri legislative și financiare favorabile achiziționării și folosirii de vehicule electrice pentru stimularea transportului electric în sectorul privat – în special pentru sectorul transport și distribuție de mărfuri</b></p>	<p><i>Activitatea 4.1</i> Crearea unui Grup Local de Sprijin pentru realizarea și agrearea unui plan strategic concret pentru implementarea unui sistem specific operării vehiculelor alternative</p>
	<p><i>Activitatea 4.2</i> Inițierea unei Hotărâri de Consiliu Local pentru introducerea parcării cu plată pentru toate vehiculele convenționale și scutirea de la plata parcării a vehicule electrice în spațiul public</p>
	<p><i>Activitatea 4.3</i> Implementarea unui program de șofat ecologic în companiile locale publice și private.  Elaborarea unor planuri de deplasare la nivelul sectorului public și în special sectorului privat</p>
	<p><i>Activitatea 4.4</i> Regulamente de acces, staționare și de aprovizionare, pentru distribuția de mărfuri, firme de curierat, livrări la domiciliu, salubritate, construcții</p>
	<p><i>Activitatea 4.5</i> Inițierea unei Hotărâri de Consiliu Local pentru introducerea unor stimulente fiscale favorabile achiziției de vehicule electrice/alternative</p>
<p><b><u>Obiectiv specific 5</u></b>  <b>Măsuri de educare și conștientizare asupra importanței reducerii emisiilor de noxe</b></p>	<p><i>Activitatea 5.1</i> Campanie de informare și conștientizare referitoare la beneficiile și impactul utilizării de vehicule alternative în transportul și distribuția de mărfuri, inclusiv condusul ecologic</p>
	<p><i>Activitatea 5.2</i> Promovarea vehiculelor alternative/electrice la nivel național prin inițierea unor proiecte și propuneri legislative</p>

**Obiectiv specific 1: Crearea, dezvoltarea și modernizarea infrastructurii rutiere în vederea fluidizării traficului rutier**

<b>Activitatea 1.1 Crearea Centrului Consolidat de Distribuție a Mărfurilor</b>			
<b>Lider acțiune</b>	Municipiul Suceava		
<b>Tipul organizației</b>	Autoritate publică locală		
<b>Parteneri principali</b>	Sector privat implicat în procesul de distribuție/recepție de mărfuri. Uniunea Națională a Transportatorilor Rutieri din România (UNTRR)		
<b>Rezultate previzionate</b>	Reducerea numărului de autovehicule care tranzitează zona centrală și zonele rezidențiale ale orașului pentru a asigura distribuția de marfă în zona comercială cu impact în: <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ reducerea timpilor de tranzitare a orașului;</li> <li>✓ reducerea poluării fonice;</li> <li>✓ reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> la nivelul municipiului Suceava.</li> </ul>		
	Dezvoltarea unor moduri alternative de transport, creșterea vizibilității transportului alternativ (inclusiv electric) și a contribuției aduse la îmbunătățirea calității vieții în municipiul Suceava		
	Reducerea costurilor de operare în sectorul de transport și distribuție marfă		
	Promovarea unui exemplu de bună practică		
		<b>Perioada</b>	<b>Surse</b>
<b>Indicatori estimativi</b>	Centru Consolidat de Distribuție a Mărfurilor realizat	2019 2023	Studii, date statistice
	Emisii de CO <sub>2</sub> reduse cu 2,2 %	2023	Studii, date statistice
	Creșterea numărului de mijloace de transport alternative/ecologice	2023	Studii, date statistice
	Reducerea numărului de mașini care tranzitează zona centrală	2023	Studii, date statistice
<b>Descriere activitate</b>			
<p>Statutul de oraș european la care aspiră Municipiul Suceava implică printre altele și asigurarea condițiilor optime, decente, ecologice și civilizate pentru desfășurarea activității de transport. Acest deziderat poate fi îndeplinit prin realizarea unor investiții substanțiale în infrastructură de asigurare și susținere a transportului de marfă.</p> <p>Transportul de marfă, prin însăși natura sa, are un impact negativ asupra orașelor - livrările urbane sunt în creștere și de cele mai multe ori acestea sunt realizate de vehicule mari, zgomotoase, poluante, majoritatea fiind echipate cu motorizare diesel.</p>			

Transportul urban de marfă joacă un rol fundamental în dezvoltarea durabilă a regiunilor urbane. Pentru a putea face față creșterii constante a transportului rutier de mărfuri, aspect specific ultimelor decenii, și pentru a obține soluții mai durabile, în întreaga lume au fost adoptate o serie de inițiative, precum noi reglementări de trafic, măsuri de îmbunătățire a infrastructurii, măsuri legate de partajarea spațiului și de reglementare a modului și timpului de livrare a bunurilor etc..

O soluție promițătoare, adoptată cu succes în orașe importante, o reprezintă Centrele Consolidate de Distribuție de Marfă (Urban Consolidation Centres - UCC). Acestea reprezintă o facilitate logistică, amplasate în relativa proximitate a ariei geografice pe care o deservesc, de unde livrări consolidate sunt transportate în zona deservită.



Scopul general al UCC este evitarea traversării orașului de către vehiculele de mare tonaj pentru a livra încărcături în centrele/zonele urbane. Acest scop poate fi atins prin acordarea de facilități prin care produsele pot fi consolidate pentru livrările realizate ulterior în oraș, prin utilizarea mijloace de transport de mică capacitate/durabile (furgonete, biciclete cargo), de preferat cu combustibili alternativi.

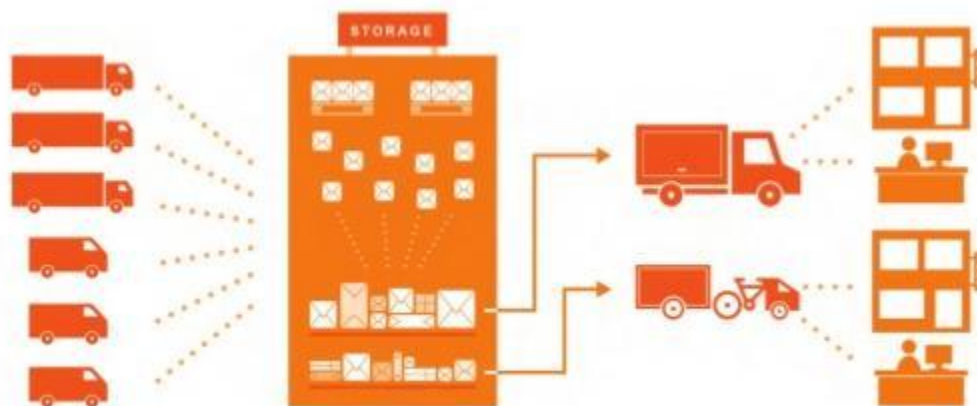
Astfel, tirurile și vehiculele lungi de transport marfă, acostează la Centrul Consolidat de Distribuție de Marfă și descarcă încărcătura. Aceasta este apoi sortată și consolidată în vehicule de mică capacitate.

Astfel, se poate reduce numărul de călătorii ale mijloacelor de transport și distribuție de mărfuri prin optimizarea sistemului de distribuție.

De regulă, Centrele Consolidate de Distribuție de Marfă sunt localizate în proximitatea zonelor de acces în oraș, a centurilor ocolitoare sau liniilor de cale ferată.

Există și alți termeni pentru Centrul Consolidat de Distribuție de Marfă: depou de distribuție (distribution depot), platforme de transport marfă (freight platforms), sistem cooperativ de livrare (cooperative delivery system), centru de distribuție urbană (urban distribution center), punct de încărcare-descărcare (pick-up drop-off location).

Acțiunea vizează crearea cel puțin a unui Centrul Consolidat de Distribuție de Marfă. În vederea identificării locației adecvate, astfel încât să fie generate avantajele și beneficiile rezultate din implementarea unui astfel de sistem, se va realiza un studiu de oportunitate a investiției și de identificare a locației/locațiilor.



Nurenberg, Regensburg și Londra sunt orașe care au dezvoltat astfel de Centre Consolidate de Distribuție de Marfă. Inițiativa din aceste orașe au avut ca factori de succes:

- ✓ impunerea restricțiilor de acces pentru oraș;
- ✓ integrarea Centrelor Consolidate de Distribuție de Marfă în politica de mobilitate a orașului;
- ✓ existența unei expertize științifice într-o primă fază de dezvoltare și implementare;
- ✓ punerea în aplicare a reglementărilor de către autoritățile locale;
- ✓ implicarea din timp a tuturor actorilor și colectarea deșeurilor pentru o utilizare mai eficientă a vehiculelor pentru traseele de întoarcere către Centrul Consolidat de Distribuție de Marfă.

Avantajele utilizării Centrului Consolidat de Distribuție de Marfă:

- ✓ Reducerea numărului de autovehicule care tranzitează zona centrală a orașului;
- ✓ Reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> ca urmare a reducerii numărului de autovehicule;
- ✓ Beneficii economice generate de reducerea costurilor pe încărcătura expedită și rapiditate în livrare.



În vederea reducerii efectelor negative generate de transportul de mărfuri asupra zonelor urbane,

Centrele Consolidate de Distribuție de Marfă au reprezentat, în multe orașe, soluția cea mai aleasă de guvernele locale.

Conform studiilor de specialitate<sup>1</sup>, rata de succes (sistem funcțional după un număr mai mare de ani) este mai mare în cazul în care sistemul este implementat de orașe de dimensiuni mai mici, nu de orașele foarte mari. Argumentul este dat de faptul că zona de deservire este mai mică și mai apropiată de locația Centrului Consolidat de Distribuție de Marfă.

Descrierea sistemului:

- ✓ crearea unui parteneriat public-privat pentru conturarea clădirii Centrului Consolidat de Distribuție de Marfă;
- ✓ adaptarea regulamentelor locale în vederea oferirii de facilități operatorilor, firmelor de distribuție în vederea utilizării Centrului Consolidat de Distribuție de Marfă pentru activitatea curentă;
- ✓ adaptarea regulamentelor locale în vederea stabilirii de restricții care să încurajeze folosirea Centrului Consolidat de Distribuție de Marfă.

<b>Buget estimat/Surse de finanțare</b>	Buget estimat: 1.200.000 Euro
	Surse de finanțare: Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR)/Capital privat

<sup>1</sup> Dablanc, L. (2007) *Goods transport in large European cities: Difficult to organize, difficult to modernize. Transportation Res. Part A: Policy Practice 41(3).*

<b>Activitatea 1.2 Crearea unei noi rute de legătură între cei doi poli urbani ai municipiului Suceava</b>			
<b>Lider acțiune</b>	Municipiul Suceava		
<b>Tipul organizației</b>	Autoritate publică locală		
<b>Parteneri principali</b>	Poliția rutieră, operatorii de transport și distribuție mărfuri		
<b>Rezultate previzionate</b>	Reducerea emisiilor de CO <sub>2</sub> la nivelul municipiului Suceava		
	Reducerea numărului de autovehicule care tranzitează zona centrală și zonele rezidențiale ale orașului pentru a asigura distribuția de marfă în zona comercială		
	Reducerea costurilor de operare în sectorul de transport și distribuție marfă și a timpilor de livrare		
		<b>Perioada</b>	<b>Surse</b>
<b>Indicatori estimativi</b>	O rută alternativă de legătură între cele două cartiere principale ale orașului	2019-2023	Studii, date statistice
	Reducerea emisiilor de CO <sub>2</sub> datorate traficului	2019 - 2023	Studii, date statistice
	Îmbunătățirea calității vieții în mediul urban	2019-2023	Studii, date statistice
	Reducerea numărului de mașini care tranzitează artera principală	2019-2023	Studii, date statistice
<b>Descriere activitate</b>			
<p>În prezent datorită așezării geografice a municipiului Suceava, există doar două căi principale de legătură între zona centrală și zona de nord a orașului, ambele traversând râul Suceava și zona comercială (fosta zonă industrială) localizată în arealul median al municipiului.</p> <p>Aceste artere de circulație se caracterizează prin volume foarte ridicate de tranzit, număr mare de autovehicule care utilizează această infrastructură rutieră, frecvente blocaje în trafic și grad ridicat de poluare.</p> <p>De asemenea, trebuie menționat că rutele de transport public principale utilizează aceleași două artere pentru realizarea serviciului de transport călători.</p> <p>În vederea descongestionării traficului rutier și în principal pentru crearea unor facilități destinate transportului și distribuției de mărfuri este necesară implementarea unei investiții care să vizeze construirea unei artere rutiere care va lega cele două trupuri urbane ale municipiului Suceava (situate de ambele părți ale râului Suceava), inclusiv pod peste râul Suceava.</p> <p>Acest proiect presupune intervenții în infrastructură rutieră care au ca obiectiv: reducerea</p>			

utilizării autovehiculului personal pentru deplasările urbane în favoarea folosirii transportului public precum și facilitarea accesului vehiculelor de transport mărfuri în vederea descongestionării arterei principale de circulație (și anume Calea Unirii). Noua infrastructură rutieră, care va include și un pod peste râul Suceava, va lega Cartierul Burdujeni (zonă cu densitate rezidențială ridicată și concentrare de activități comerciale) de zona centrală și cartierele din Sudul localității. Aceasta se va desprinde din Calea Unirii, în zona străzii Salciilor, va urma un traseu paralel cu Calea Unirii, va traversa râul Suceava și se va racorda la Str. Energeticianului, sectorul cuprins între Iulius Mall și Calea Unirii.

<b>Buget estimat/Surse de finanțare</b>	Buget estimat: 3.258.600 Euro
	Surse de finanțare: FEDR și buget local



<b>Activitatea 1.3 Identificarea și dezvoltarea de căi de legătură între cartierele Ițcani și Burdujeni în vederea decongestionării traficului pe artera principală Calea Unirii</b>			
<b>Lider acțiune</b>	Municipiul Suceava		
<b>Tipul organizației</b>	Autoritate publică locală		
<b>Parteneri principali</b>	Poliția rutieră, operatorii privați		
<b>Rezultate previzionate</b>	Reducerea emisiilor de CO <sub>2</sub> la nivelul municipiului Suceava		
	Reducerea numărului de autovehicule care tranzitează artera principală		
	Reducerea costurilor de operare în sectorul de transport și distribuție marfă prin reducerea timpilor de livrare		
		<b>Perioada</b>	<b>Surse</b>
<b>Indicatori estimativi</b>	O rută de legătură între Ițcani și Burdujeni	2019-2023	Studii, date statistice
	Reducerea emisiilor de CO <sub>2</sub> datorate traficului	2019 - 2023	Rapoarte de mediu
	Îmbunătățirea calității vieții în mediul urban	permanent	Chestionare
	Reducerea numărului de mașini care tranzitează artera principală.	2019-2023	Măsurători
<b>Descriere activitate</b>			
<p>În vederea descongestionării traficului rutier și în principal pentru crearea unor facilități destinate transportului și distribuției de mărfuri este necesară implementarea unei investiții care să vizeze construirea rutei de legătură între cartierele Ițcani și Burdujeni.</p> <p>În prezent există o cale de acces care face legătura între Ițcani și zona comercială, piața en-gros, dar momentan nefuncțională. Având în vedere impactul realizării acestei investiții asupra decongestionării traficului și creșterea mobilității sectorului de transport și distribuție de marfă dezvoltarea căi de acces din cartierul Ițcani direct către zona comercială reprezintă o soluție optimă în condițiile evitării arterei principale a municipiului Suceava.</p> <p>La nivelul municipiului Suceava există doar două căi principale de legătură între zona centrală și zona de nord a orașului, ambele traversând râul Suceava și zona comercială (fosta zonă industrială) localizată în arealul median al municipiului.</p> <p>Acest proiect presupune intervenții în infrastructură rutieră care au ca obiectiv: reducerea timpilor de transport și livrare a mărfurilor cu impact asupra reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub> la nivel urban.</p>			
<b>Buget estimat/Surse de finanțare</b>	Buget estimat: 500.000 Euro		
	Surse de finanțare: FEDR și buget local		

<b>Activitatea 1.4 Sistematizare rutieră pentru fluidizarea traficului (în special artera principală și zona comercială)</b>				
<b>Lider acțiune</b>	Municipiul Suceava			
<b>Tipul organizației</b>	Autoritate publică locală			
<b>Parteneri principali</b>	Inspectoratul Județean de Poliție, Poliția rutieră, Supermarket-uri, Firme de distribuție națională/regională			
<b>Rezultate previzionate</b>	Reducerea blocajelor și fluidizarea traficului (inclusiv cel de mărfuri) în zona comercială			
	Reducerea emisiilor de gaze cu efect de sera			
	Reducerea timpului de călătorie/livrare mărfuri			
	Creșterea calității vieții			
	Dezvoltare locală sustenabilă			
			<b>Perioada</b>	<b>Surse</b>
<b>Indicatori estimativi</b>	Timp de călătorie între cele două centre ale orașului redus	2019-2023	Studii	
	Număr de autovehicule de transport și distribuție care tranzitează zona centrală redus	2019-2023	Studii, date statistice	
	Emisiile de gaze cu efect de sera (în special CO <sub>2</sub> ) reduse	2019-2023	Studii, date statistice	
<b>Descriere activitate</b>				
<p>Localizarea zonei comerciale între cele două centre mari ale orașului, precum și existența unei singure rute principale de tranzit și acces, creează disconfort, blocaje în trafic, cantități mari de emisii de gaze cu efect de seră, disfuncționalități în serviciile de aprovizionare, transport și distribuție de mărfuri, toate acestea generând disconfort și sincope în activitatea comercială și nu numai.</p> <p>Urmare a concluziilor studiului de trafic realizat în 2016 în mod special pentru zona comercială și a celui realizat în 2017 pentru întreg arealul municipiului Suceava, au fost identificate o serie de disfuncționalități, dar și activități necesare a fi realizate care constau în principal în intervenții la infrastructură rutieră, semnalizarea rutieră și rute alternative, și anume:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Circulația autovehiculelor pe strada Calea Unirii se desfășoară în condiții dificile datorită existenței a 4 treceri de pietoni de nivel, din care 2 sunt semaforizate și una nesemaforizată și necorelării timpilor de trecere la semafor;</li> <li>✓ Existența a două sensuri giratorii;</li> <li>✓ În zonă există un pasaj subteran inundat care nu este utilizabil;</li> <li>✓ Pentru fluidizarea traficului se propune realizarea/reabilitarea pasajului subteran de trecere sau</li> </ul>				

realizarea unui pasaj suprateran, eventual mutarea trecerii de pietoni de la bazar pe sub podul de peste râul Suceava dacă serviciul de gospodărire a apelor permite acest lucru;

- ✓ Capacitatea de circularizare a străzii Calea Unirii este depășită, rezultând pentru traficul actual un număr de patru benzi pe sens;
- ✓ Sensul giratoriu de la Iulius Mall are nivelul de serviciu F, adică nu este funcțional și se vor lua măsuri de deviere a traficului și eventual de interzicere a traficului greu;
- ✓ Devierea traficului se va face pe alte artere de circulație, dar obligatoriu rezultă necesitatea construirii unui nou pod rutier peste râul Suceava. Este necesară construirea unei rute alternative celei principale pe următorul traseu: Centru – Mirăuți- construirea unui nou pod peste râul Suceava - Iulius Mall – Stația de epurare ACET – ieșire în drumul european E58;
- ✓ Corelarea semafoarelor pe ambele direcții de mers prin mărirea timpilor verde și eventual adoptarea circulației de unda verde;
- ✓ Semafoarele la trecerile de pietoni să fie corelate astfel încât să aibă prioritate desfășurarea traficului rutier în detrimentul circulației pietonale;
- ✓ Banda de lângă bordura aceleiași intersecții din directa Suceava-Burdujeni să aibă semafor tot timpul verde intermitent pentru circulația fluent.

Deoarece străzile care compun artera principală de circulație în Municipiul Suceava au fost reabilitate prin Proiectul de investiții *Reabilitarea zonei centrale a Municipiului Suceava prin crearea de pasaje subterane, reabilitare pietonal și străzi* nu se pot face investiții până la ieșirea din perioada de monitorizare (ianuarie 2019). Totuși volumele mari de trafic în această zonă, în special cele destinate transportului și distribuției de mărfuri, creează congestii în trafic, valori mari ale emisiilor gazelor cu efect de seră, disfuncționalități în derularea activităților economice, consum mare de carburanți și disconfort pentru participanții la traficul rutier.

De asemenea, artera principală este tranzitată și de transportul public de călători aspect ce îngreunează traficul.

Conform *Studiului de trafic în municipiul Suceava*, studiu realizat pentru obținerea finanțării în cadrul POR 2014-2020 pentru proiectul „Sistem integrat de transport public ecologic în municipiul Suceava”, cele mai importante probleme din trafic sunt generate în principal de:

- (i) *conexitatea redusă a rețelei de transport* ca urmare a secționării teritoriului intravilan de către rețeaua de transport feroviar și albia Râului Suceava, cele două elemente ale cadrului natural și antropoc separând cartierele orașului în două trupuri principale;
- (ii) *lipsa unei variante de ocolire complete* care să preia traficul de tranzit, care în situația actuală utilizează rețeaua stradală urbană, existând sectoare în care vehiculele de marfă se intersectează cu fluxurile de pietoni, bicicliști și cu vehiculele de transport public local, aspect care potențează problemele de siguranță a circulației și au impact negativ asupra mediului
- (iii) *gradul ridicat de utilizare a autovehiculului personal pentru deplasările interne*, în interiorul localității. Cea din urmă cauză prezentată poate fi diminuată prin relocarea modală a călătoriilor efectuate cu autovehiculului personal către transportul public local, ca urmare a îmbunătățirii calității serviciului oferit de acesta.

Ca urmare a *Studiului de trafic în municipiul Suceava*, realizat în anul 2017, se observă că există un grad de suprapunere ridicat al liniilor de transport public. În acest sens se evidențiază

următoarele sectoare ale rețelei:

- **Calea Unirii**, între Str. Traian Vuia și Str. Nicolae Iorga (pasaj CF), caracterizat de suprapunerea a 10 din cele 11 linii ale rețelei. Singurul traseu care nu se regăsește pe acest sector al rețelei este traseul asociat liniei 5, Gara Ițcani – Corduș – Gara Ițcani;
- **Calea Unirii**, între Str. Petru Rareș și Str. Traian Vuia, sector neutilizat de linia 3 Gara Burdujeni – Intersecția Gara Suceava Vest – Gara Burdujeni;
- Str. Mărășești, este utilizată de următoarele șase linii: 2, 3, 4, 5, 17 și 21.

Această situație prezintă avantaj pentru utilizatorii acestor segmente ale rețelei caracterizate de concentrarea ofertei de transport public, în detrimentul celorlalți participanți în trafic.

În cadrul rețelei stradale urbane, sectoarele menționate mai sus, pe care sunt concentrate liniile de transport public, sunt localizate în zone care în orele de vârf de trafic sunt caracterizate de apariția fenomenului de congestie. Acestea sunt afectate de întârzieri care conduc la reducerea vitezei comerciale a transportului în general, implicit și transportului de marfă.

Ca urmare a numărului mare al liniilor de transport public care traversează aceste zone cu gâtuirii ale fluxurilor de trafic, este redusă performanța serviciului de transport public local la nivelul întregii localități, cât și a celorlalți operatori din trafic (transportatori de mărfuri, taxi, livrări de produse și bunuri).

Având în vedere caracterul studiului de trafic menționat anterior, pe baza datelor culese prin măsurători efectuate asupra **duratelor de deplasare** pe traseele principale de transport public, pentru deplasările cele mai frecvente, între zona de Sud și cartierul Burdujeni s-au obținut valori cuprinse **între 17 minute** (Cartier Obcini – Cartier Burdujeni: B-dul 1 Decembrie 1918, B-dul 1 Mai – Str. Ștefan cel Mare – Str. Ana Ipătescu – Calea Unirii) **și 10 minute** (Centru – Gara Burdujeni: Str. Petru Rareș – Calea Unirii - Str. Nicolae Iorga).

Traseele de transport public cuprind în general principalele artere de circulație ale Municipiului Suceava, asigurând transportul dinspre cartierul Obcini spre Gara Suceava Nord, Gara Burdujeni, Cinematograf Burdujeni, Burdujeni Sat, zona Șcheia.

Valorile indicatorilor analizați la nivelul municipiului Suceava din perspectiva realizării unui sistem integrat de transport public ecologic (aspect de implică achiziționarea a circa 40 de autobuze electrice, modernizare autobază, inclusiv sistem de încărcare a vehiculelor electrice achiziționate, implementare sistem de eticketing și informare călători, dar și modernizare stații de transport în comun), pentru anul de bază 2017 și orizonturile de prognoză 2022 și 2026 sunt centralizate în următorul tabel:

Indicator/ Orizont de analiză	Primul an de implementare a proiectului (anul de bază), 2017	Primul an de după finalizarea implementării proiectului, 2022	Ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare, 2026
-------------------------------------	---	--	---

<b>Scenariul – varianta în care nu sunt realizate intervenții asupra sistemului de transport public local</b>			
<b>Persoane care utilizează transportul public, modurile nemotorizate și autoturismele</b>			
Transport public	12.852.721	12.118.287	11.794.118
Transport nemotorizat	29.251.343	29.735.898	30.683.260
Transport privat	35.658.612	39.798.395	48.486.742
<b>Scenariul – varianta în care sunt prevăzute acțiuni de modernizare a sistemului de transport public local</b>			
<b>Persoane care utilizează transportul public, modurile nemotorizate și autoturismele</b>			
Transport public	12.852.721	12.914.779	15.409.930
Transport nemotorizat	29.251.343	31.400.918	37.059.607
Transport privat	35.658.612	37.900.612	39.328.792

Aceste variații ale cererii de transport induc o **reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră (echivalent CO<sub>2</sub>) cu 4,0% în anul 2022**, respectiv cu 20,2% în anul 2026, în scenariul “Cu proiect” comparativ cu scenariul “Fără proiect”.

Având în vedere analiza realizată pentru sistemul de transport în comun este prioritar de realizat un studiu de trafic specific pentru transportul și distribuția de marfă cu evidențierea soluțiilor optime de reducere a timpilor de deplasare, rute ocolitoare, intervale optime de livrare și cu prezentarea beneficiilor sistematizării sistemului de transport de marfă asupra reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră.

Având în vedere situația prezentată anterior se propun următoarele acțiuni:

- ✓ Separatoare de sens, semnalizare (marcaje) rutiere, amenajare treceri de pietoni, relocare treceri de pietoni existente, insule de dirijare trafic, remediere infrastructură rutieră, semaforizare optimizată, interdicții de acces, viraj și tranzit, toate acestea având scopul de fluidizare a traficului și separarea fluxului de transport și distribuție mărfuri de cele de transport public și privat;
- ✓ Elaborarea unor regulamente privind transportul și distribuția de mărfuri, în special pentru aprovizionarea centrelor comerciale, cu referire la: gabarit, acces, orar, restricții diverse;
- ✓ Elaborarea Studiului de Fezabilitate pentru ruta ocolitoare est, care să preia mare parte din tranzitul destinat transportului de mărfuri prin amenajarea unui drum ocolitor și a unui pod nou peste râul Suceava, în vederea descongestionării traficului în zona comercială;

- ✓ Campanii de mediatizare, informare derulate în special pentru firmele de transport și distribuție pentru deținătorii de spații comerciale localizate în aria de intervenție.
- ✓ „Travel plan-uri”- exemple pilot de planuri de deplasare și transport de mărfuri, elaborate pentru diverse activități (firme de transport, taxi, centre comerciale), care prevăd sugestii referitoare la conduita în trafic, rute alternative, mod de condus, vehicule alternative, soluții de optimizare costuri și timpi de călătorie;
- ✓ Elaborarea unui studiu de trafic de către firme specializate care să ofere soluții bazate pe studierea valorilor de trafic și modelarea acestora în vederea fluidizării traficului, creării de alternative de acces și impunerea de restricții în special pentru traficul de mărfuri;
- ✓ Montarea de indicatoare de semnalizare rutieră atât cu rol obligatoriu, cât și ca recomandare dar cu efecte benefice asupra mediului și creșterii calității vieții locuitorilor.

### Indicatoare NO IDLING – PLEASE STOP ENGINE

Un studiu condus de Consumer Energy center SUA arata ca, de exemplu, menținerea motorului pornit timp de două minute în timp ce mașina stă la coada la McDonald's Drive, consumă aceeași cantitate de combustibil ca o mașină care rulează pe circa un kilometru și jumătate. **Recomandarea specialiștilor în mediu: opriți motorul dacă aveți de gând să staționați mai mult de 30 de secunde. Asta pentru că zece secunde de menținere în funcțiune a motorului fără ca acesta să împingă mașina consumă mai mult decât manevra de stop/start.**

- ✓ Stabilirea unor zone în care mașinile nu au voie să staționeze cu motorul pornit, cum sunt împrejurimile școlilor, ale cartierelor de locuințe sau drive-urile restaurantelor de tip fast food;
- ✓ Montarea de indicatoare în zonele sus menționate;
- ✓ Realizarea de campanii de informare a șoferilor cu privire la importanța opririi motorului dacă vor staționa mai multe minute;
- ✓ Stabilirea de penalități în cazul în care nu sunt respectate condițiile stabilite.



<b>Buget estimat/Surse de finanțare</b>	Buget estimat: 215.600 euro
	Surse de finanțare: Buget local/FEDR

**Obiectiv specific 2: Management inovativ al traficului pentru dezvoltare locală sustenabilă**

<b>Activitatea 2.1 Aplicație on line de informare „Traffic manager”</b>			
<b>Lider acțiune</b>	Municipiul Suceava		
<b>Tipul organizației</b>	Autoritate publică locală		
<b>Parteneri principali</b>	Universitatea „Ștefan cel Mare”- Suceava, Firme de ITC, Poliția rutieră, Firme de utilități publice		
<b>Rezultate previzionate</b>	Posibilitatea accesării de informații în timp real referitoare la condițiile și evenimentele din trafic		
	Reducerea congestiei și blocajelor în trafic și implicit creșterea fluenței traficului		
	Creșterea calității vieții și a mediului înconjurător.		
		<b>Perioada</b>	<b>Surse</b>
<b>Indicatori estimativi</b>	Aplicație „on - line” – trafic manager	2018-2020	Studii, date statistice
	Timp de tranzit/călătorie zona comercială	2018-2023	Studii, date statistice
	Cantitatea de gaze cu efect de sera	2018-2023	Studii, date statistice
<b>Descriere activitate</b>			
Crearea unei platforme on line care să ofere informații în timp real despre: <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Condițiile de trafic (blocaje, starea suprafeței rutiere, numărul de vehicule)</li> <li>✓ Lucrări executate (în curs de realizare) în zona carosabilă</li> <li>✓ Rute de tranzit sugerate și/sau variante alternative</li> <li>✓ Distanțe între anumite puncte de interes, hărți, valoare consum combustibil și emisii în funcție de traseu și mod de condus</li> <li>✓ Sugestii de „eco-driving”</li> <li>✓ Condiții meteo sau de orice altă natură care pot afecta traseele de transport și destinațiile de mărfuri</li> <li>✓ Date de contact pentru firme de curierat, autorități locale, firme de servicii auto, tractare</li> <li>✓ Manuale/ghiduri pentru conducere preventivă și „ecologică”</li> </ul>			
Ritmul alert al dezvoltării tehnologice impune importante modernizări și adaptări tehnologice ale infrastructurilor existente la nivelul comunităților locale – străzi, utilități, sisteme informatice și de comunicare. Comunitățile locale trebuie să devină habitate inteligente pentru a putea răspunde cu adevărat la nevoile oamenilor.			

### Supraveghere video trafic

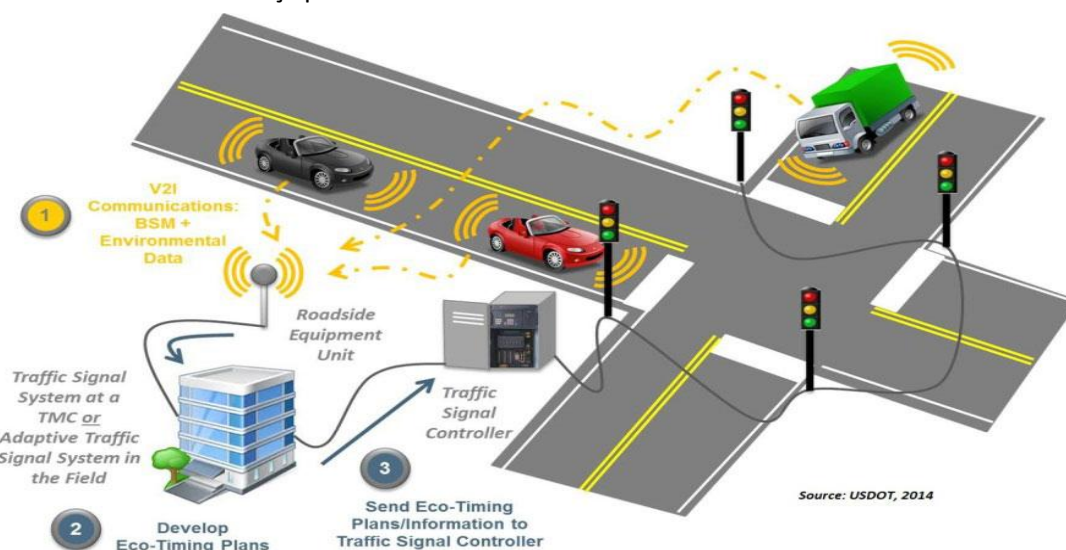
Sistemul utilizează camere IP și tehnologii de analiză video inteligentă pentru:

- ✓ Achiziția de date din trafic: viteza medie a autovehiculelor, direcția de deplasare, identificare automată a numărului de înmatriculare
- ✓ Detecția automată a incidentelor
- ✓ Determinarea fluxului de autovehicule din intersecții

### Traffic management

#### 1. Soluții de semaforizare

- ✓ Sisteme de semafoare sincronizate în funcție de traficul înregistrat;
- ✓ Cu ajutorul unui sistem de senzori și controlere specializate se reglează automat timpii semafoarelor în intersecții pentru a fluidiza traficul.



#### 2. Dispecerat de monitorizare

- ✓ toate informațiile din trafic, provenite de la sistemul de supraveghere video sunt centralizate într-un dispecerat dedicat
- ✓ de aici se pot monitoriza în timp real toate evenimentele din trafic, făcând posibilă intervenția eficientă a forțelor de ordine în caz de nevoie

#### 3. Supraveghere video IP

- ✓ Posibilitatea de supraveghere, control și înregistrare imagini și evenimente de la distanță, 24/7
- ✓ Localizarea rapidă a posibilelor amenințări prin video analytics;
- ✓ Flexibilitate în extinderea sistemelor, inclusiv prin tehnologie wireless
- ✓ Nivel de securitate crescut prin posibilitatea de a transmite mesaje de alarmare tip SMS sau e-mail
- ✓ Integritate facilă a tuturor sistemelor de securitate



4. Recunoaștere numere de înmatriculare – Automatic number plate recognition(A.N.P.R.)

- ✓ Proces de recunoaștere a numerelor de înmatriculare cu ajutorul sistemelor de supraveghere video și a software-urilor de recunoaștere optică a caracterelor;
- ✓ Sistem util pentru realizarea controlului accesului într-un spațiu sau pentru identificarea facilă a autovehiculelor implicate în diverse evenimente (parcări ilegale, accidente).

5. Centre de monitorizare și control

- ✓ Monitorizarea, captarea și analizarea informațiilor în timp real;
- ✓ Luarea deciziilor și soluționarea problemelor rapid;
- ✓ Funcționarea în regim de 24/7;
- ✓ Centralizarea optimă a informațiilor provenite din mai multe surse;
- ✓ Managementul eficient al situațiilor de urgență;
- ✓ Reducerea costurilor de mentenanță;
- ✓ Realizarea unui mediu de lucru ergonomic.

<b>Buget estimat/Surse de finanțare</b>	Buget estimat:700.000 Euro
	Surse de finanțare: buget local/FEDR

<b>Activitatea 2.2 Implementarea unui sistem integrat de management al traficului cu module specifice Smart City</b>			
<b>Lider acțiune</b>	Municipiul Suceava		
<b>Tipul organizației</b>	Autoritate publică locală		
<b>Parteneri principali</b>	Universitatea „Ștefan cel Mare”- Suceava, Firme de ITC, Poliția rutieră, Firme de utilități publice		
<b>Rezultate previzionate</b>	Reducerea timpului petrecut în trafic		
	Reducerea nivelului de poluare și implicit la un confort sporit atât pentru conducătorii auto, cât și pentru călătorii din mijloacele de transport în comun		
	Reducerea numărului de accidente rutiere și sporirea gradului de siguranță rutieră		
		<b>Perioada</b>	<b>Surse</b>
<b>Indicatori estimativi</b>	Sistem integrat de management al traficului implementat	2019-2023	Raportări anuale ale administrației locale
	Timpii de deplasare în trafic reduși	2019-2023	Raportări generate de sistem
	Grad de siguranță rutieră crescut	2019-2023	Raportări ale Poliției Rutiere Suceava
	Număr de accidente rutiere scăzut	2019-2023	Raportări ale Poliției Rutiere Suceava
<b>Descriere activitate</b>			
<p>Sistemul de management al traficului monitorizează caracteristicile traficului real și, ca rezultat al informațiilor de trafic și parametrilor setați, implementează automat timpii de trafic sincronizați. Informațiile de trafic sunt preluate de detectori, iar pe baza acestora modulurile de control de la distanță asigură implementarea timpilor de trafic sincronizați.</p> <p>Sincronizarea (adaptivitatea) este aplicată pe grupe de intersecții și treceri pietonale.</p> <p>Sistemul se bazează pe principii de coordonare între intersecțiile din aval și din amonte, 3 fiind modular și redundanț cu o arhitectură distribuită pentru a nu pierde funcționalitatea la nivel local.</p> <p>Sistemul “reacționează” la diferite tipuri de defecțiuni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ căderea sistemului central</li> <li>✓ căderea intersecțiilor adiacente</li> <li>✓ căderea rețelei de comunicații</li> <li>✓ căderea detectorilor</li> </ul>			

- ✓ căderea automatului de traffic

În cazul în care sistemul central se defectează sau nu mai funcționează, fiecare intersecție va comunica cu intersecțiile adiacente și va realiza funcția de “adaptivitate” pe baza senzorilor proprii și ai celor din celelalte intersecții.

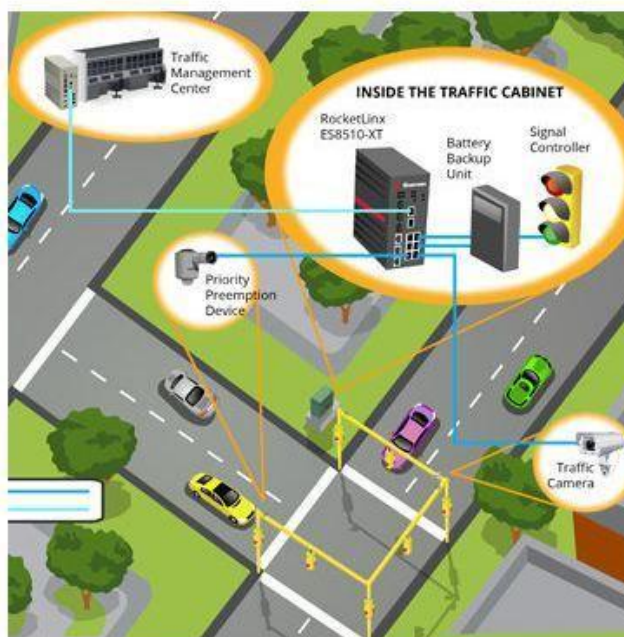
În cazul în care intersecțiile adiacente unei intersecții nu mai funcționează sau rețeaua de comunicații nu mai funcționează, atunci intersecția va funcționa doar pe baza informațiilor primite de la senzorii proprii.

De asemenea se are în vedere în cadrul investiției utilizarea de panouri solare pentru situația în care cedează sursa de alimentare de la sistemul electric central.

Utilizând datele de trafic colectate de detectori, se vor putea modifica automat la nivel de intersecție și Grup de semnal de trafic următorii parametrii:

- ✓ timpii de ciclu ai intersecției (de când s-a pus verde la un semafor și până se pune iarăși verde la același semafor);
- ✓ timpii relativi de verde dintre intersecțiile adiacente;
- ✓ timpul de verde sau alte seturi de semnale de trafic.

**Realizarea sistemului integrat va constitui o sursă pentru studiile de impact referitoare la trafic ce vor fi realizate la nivel urban.**



<b>Buget estimat/Surse de finanțare</b>	Buget estimat: 100.000 euro
	Surse de finanțare: Buget local, FEDR

<b>Activitatea 2.3 Elaborarea unei platforme de comunicare “on line” între Autoritate Publică Locală, societate civilă, mediu de afaceri – inclusiv firme de transport și distribuție mărfuri, organizații nonguvernamentale pentru facilitarea participării “active” a societății în elaborarea și implementarea acțiunilor și proiectelor privitoare la transportul de mărfuri</b>			
<b>Lider acțiune</b>	Municipiul Suceava		
<b>Tipul organizației</b>	Autoritate Publică Locală		
<b>Parteneri principali</b>	Organizații nonguvernamentale, IMM-uri, Universitatea “Ștefan cel Mare” Suceava, firme de consultanță, operatori privați, agenți economici din domenii diverse (comerț, distribuție)		
<b>Rezultate previzionate</b>	Facilitarea participării “active” a societății civile la elaborarea și implementarea acțiunilor și proiectelor în domeniu		
	Creșterea transparenței și a gradului de informare		
	Creșterea gradului de implicare a societății, în special actorilor implicați		
		<b>Perioada</b>	<b>Surse</b>
<b>Indicatori estimativi</b>	Platforma “on line” de comunicare – autoritate publică locală și societatea civilă	2018-2023	Studii, date statistice
	Număr de “feedback”-uri preluate prin proceduri de sondare a opiniei publice	2018-2023	Chestionare
	Nivel de satisfacție al societății civile referitor la activitatea de transport și distribuție mărfuri	2018-2023	Chestionare
<b>Descriere activitate:</b>			
De cele mai multe ori lipsa de comunicare în timp real și transparența între autoritatea publică locală și societatea civilă creează neîncredere și lipsa de susținere din partea cetățenilor pentru proiectele autorităților locale.			
Existența unei platforme on line de comunicare în timp real poate determina ridicarea nivelului de credibilitate și transparență a activității autorității publice locale, creșterea gradului de implicare al cetățenilor în elaborarea și implementarea acțiunilor și proiectelor care vizează transportul și distribuția de mărfuri, evitarea neconcordanțelor între acțiunile administrației locale și nevoile reale ale mediului de afaceri, identificarea de soluții, idei comune, noi, inteligente și general acceptate la nivelul comunității locale.			
Platforma de comunicare trebuie să:			
<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ fie asociată paginii web a Administrației Publice Locale;</li> <li>✓ ofere informații exacte, concrete, corecte, detaliate pe domeniile de interes, priorități de investiții, reglementări și oportunități;</li> <li>✓ fie administrată de persoane competente în baza unor proceduri stabilite, cu timp de răspuns,</li> </ul>			

<p>modalități de intervenție, tip de informații solicitate/recepționate;</p> <p>✓ asigure în special furnizarea de informații pentru mediul de afaceri, în vederea eventualității stabilirii unor parteneriate public-privat pentru acțiuni, proiecte de interes local sau pentru investiții în domeniul transportului și distribuției de mărfuri, care să determine dezvoltarea locală sustenabilă, crearea de locuri de muncă, transferul de tehnologie de ultimă generație, eficientizarea utilizării fondurilor bugetare locale, identificarea de soluții unanim acceptate, evitarea implementării unor soluții nepopulare.</p> <p>Această platformă de comunicare va fi parte componentă a site-ului oficial al Primăriei Suceava.</p>	
<b>Buget estimat/Surse de finanțare</b>	Buget estimat: 3.000 euro
	Surse de finanțare: Buget Local

<b>Activitatea 2.4 Înființarea unui consiliu consultativ pentru soluții “smart” cu membri din diferite domenii de activitate, sector public și privat</b>			
<b>Lider acțiune</b>	Municipiul Suceava		
<b>Tipul organizației</b>	Autoritate Publică Locală		
<b>Parteneri principali</b>	Societate civilă, organizații nonguvernamentale, IMM-uri, Universitatea “Ștefan cel Mare” din Suceava, mediul de afaceri , operatori privați		
<b>Rezultate previzionate</b>	Reducerea discrepanțelor între nevoile reale ale societății civile/mediului de afaceri și proiectele/acțiunile/reglementările implementate de autoritatea publică locală		
	Eficientizarea procesului de implementare a proiectelor și obiectivelor de investiție ale administrației locale		
	Evitarea apariției disfuncționalităților, neconcordanțelor, stabilirea soluțiilor optime general acceptate de autoritatea publică locală și societatea civilă, menținerea nivelului de comunicare reală între autorități locale și cetățeni		
		<b>Perioada</b>	<b>Surse</b>
<b>Indicatori estimativi</b>	Set de indicatori de performanță “smart”	2020-2024	Studii, date statistice
	Număr de proiecte implementate cu respectarea procedurilor “smart”	2020-2024	Studii, date statistice
	Nivelul de satisfacție al cetățenilor /mediului de afaceri	2020-2024	Studii, date statistice
<b>Descriere activitate</b>			
<p>Pentru evitarea apariției unor neconcordanțe între cerințele, ideile, nevoile societății civile și cele ale Autorității Publice Locale este necesară elaborarea și implementarea unui sistem de consultare publică, de evaluare și consultare care să cuprindă obligatoriu etapele de consultare anterioară, în perioada de implementare și după finalizarea proiectului sau acțiunilor locale.</p> <p>Pe lângă această acțiune se impune organizarea la nivel local a unei structuri de tip consiliu consultativ pentru discutarea, transmiterea, elaborarea, evaluarea și implementarea de soluții “smart” relative la proiectele de dezvoltare locală, în vederea implementării conceptelor de durabilitate și sustenabilitate cu referințe în domeniul transportului și distribuției de mărfuri .</p> <p>În cadrul unui program de întâlniri stabilit în baza regulamentului de funcționare al acestei structuri organizatorice la nivel local, vor fi create premisele pentru:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Discutarea în mediul public a ideilor de proiecte, de acțiuni, de regulamente și reglementari locale;</li> <li>✓ Transferul de cunoștințe, exemple de bune practici și tehnologii de ultimă generație în vederea includerii acestora în cadrul proiectelor de dezvoltare locală și în mediul de afaceri;</li> </ul>			

<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Asigurarea accesului la informații și facilitarea comunicării în timp real între toți reprezentanții comunității locale;</li> <li>✓ Asigurarea premiselor pentru implementarea conceptului “smart” și a dezvoltării locale durabile și sustenabile;</li> <li>✓ Evaluarea și monitorizarea implementării proiectelor de dezvoltare locală, cu posibilitatea analizării disfuncționalităților și identificarea soluțiilor optime pentru remedierea acestora;</li> <li>✓ Încheierea de parteneriate publice-private în vederea implementării proiectelor locale de dezvoltare în domeniul transportului și distribuției de mărfuri.</li> </ul>	
<b>Buget estimat/Surse de finanțare</b>	Buget estimat: 2.500 euro
	Surse de finanțare: Buget Local

<b>Activitatea 2.5 Elaborarea unui ghid “road map” referitor la pașii de urmat în vederea transpunerii unei idei, activități într-un proiect implementat în domeniul eficientizării transportului și distribuției de mărfuri, inclusiv identificarea sursei de finanțare</b>			
<b>Lider acțiune</b>	Municipiul Suceava		
<b>Tipul organizației</b>	Autoritate Publica Locala		
<b>Parteneri principali</b>	Universitatea”Stefan cel Mare” Suceava, firme de consultanță, IMM-uri, societate civilă		
<b>Rezultate previzionate</b>	Elaborarea unui ghid pentru transpunerea în practica a ideilor de afaceri, activităților		
	Identificarea de surse de finanțare, în special nerambursabile, pentru proiectele de investiții în special ale operatorilor privați		
	Creșterea eficienței utilizării resurselor financiare private		
		<b>Perioada</b>	<b>Surse</b>
<b>Indicatori estimativi</b>	Ghid pentru implementare și evaluare proiectelor de investiții	2018-2022	Studii, date statistice
	Număr de proiecte implementate	2019-2022	Studii, date statistice
	Valoarea fondurilor nerambursabile și private identificate și accesate	2019-2023	Chestionare
<b>Descriere activitate</b>			
<p>Practica actuală a relevat faptul ca deși există un număr foarte mare de idei, acțiuni aflate pe agenda autorităților locale și firmelor private pentru care au fost elaborate documentații tehnico-economice (studiu de fezabilitate, proiect tehnic, documentațiile de avizare ale lucrărilor de intervenție), foarte puține dintre acestea ajung să fie implementate în principal din lipsa fondurilor necesare.</p> <p>De asemenea, în cazul firmelor private există unele reticențe sau o lipsa de interes referitoare la elaborarea unor studii sau analize tehnico-economice care să determine posibilitățile de dezvoltare și de implementare a unor idei noi de afaceri.</p> <p>Este necesară adoptarea unor măsuri care să determine în principal creșterea numărului de proiecte implementate și a valorii fondurilor (în special nerambursabile și private) accesate la nivel local în mod special în sectorul privat.</p> <p>Acțiunile constau în:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ elaborare unui ghid care să conțină proceduri “smart” referitoare la etapele ce trebuie parcurse pentru transformarea unei idei într-un proiect implementat. Acest ghid va cuprinde detalii tehnice, procedurale, informații necesare, date minime de analizat, referințe pentru departamentele implicate în funcție de specificul proiectului, legislație, conținut cadru pentru</li> </ul>			



<p>documentația tehnico-economică, surse potențiale de finanțare și programe care pot fi accesate pentru implementare;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ prioritizarea proiectelor și corelarea lor, ca tematica, perioadă de implementare, specific, obiective și rezultate, în funcție de oportunitățile de finanțare existente sau viitoare, inclusiv funcție de succesiunea firească a implementării lor;</li> <li>✓ elaborarea unor modele de analiză cost-beneficiu în vederea stabilirii cât mai exact posibil a relevanței proiectului, implementării, resursele necesare;</li> <li>✓ elaborarea unor metode, sisteme de monitorizare și evaluare, în faza de idee, implementare și după finalizarea proiectului pentru cuantificarea exactă a beneficiilor, rezultatelor obținute în raport cu resursele, fondurile utilizate;</li> <li>✓ includerea unor exemple de bune practici în formatul unor proiecte implementate în orașe europene care pot fi considerate exemple de proiecte pilot ce pot fi replicate, în condiții specifice generate de realitățile locale, la nivelul altor comunități locale sau operatori privați;</li> <li>✓ includerea unor indicatori “smart” în diverse etape ale derulării procesului de implementare a proiectelor de investiții – proiectare, licitație, execuție, evaluare;</li> <li>✓ prioritizarea cerințelor legate de eficiența energetică, impact asupra mediului și comunității locale, utilizarea de resurse/materiale regenerabile în vederea cuantificării cât mai exact cu putință a relevanței și a costurilor de implementare;</li> <li>✓ identificarea de proceduri/idei/tehnologii recomandate pentru reducerea costului de implementare dar și cele de mentenanță a obiectivelor de investiții precum și dotărilor la nivelul sectorului privat în domeniul transportului de mărfuri;</li> <li>✓ descrierea cadrului legislativ local, național și european aferent procedurilor de implementare și mai ales posibilităților de atragere a fondurilor din sectorul privat în cadrul proiectelor de investiții.</li> </ul>	
<b>Buget estimat/Surse de finanțare</b>	Buget estimat: 35.000 euro
	Surse de finanțare: Buget local

**Obiectiv specific 3: Sprijinirea și promovarea utilizării/implementării tehnologiilor și soluțiilor inovatoare**

<b>Activitate 3.1 Achiziționarea de vehicule alternative în special la nivelul firmelor de transport, distribuție de mărfuri și taxi</b>			
<b>Lider acțiune</b>	IMM-urile		
<b>Tipul organizației</b>	Sector privat, dealeri auto		
<b>Parteneri principali</b>	Agenția pentru Protecția Mediului, dealeri auto, Registrul Auto Român, Autoritatea Rutieră Română		
<b>Rezultate previzionate</b>	Utilizarea autovehiculelor alternative (electrice în special) în activitatea de transport și distribuție mărfuri		
	Promovarea tehnologiilor alternative, diversificarea activităților operatorilor privați (dealeri auto) și a firmelor care oferă service auto și tehnologii		
	Îmbunătățirea calității vieții și a mediului înconjurător la nivel local		
	Crearea de locuri de muncă		
		<b>Perioada</b>	<b>Surse</b>
<b>Indicatori estimativi</b>	Numărul de companii private care utilizează vehicule alternative	2018-2023	Date statistice/Chestionare
	Numărul de vehicule electrice (pentru transport marfa) înmatriculate	2018-2023	Date statistice/Chestionare
	Cantitatea de emisii CO <sub>2</sub> (echivalent) redusă	2018-2023	Raport anual al stării mediului/Măsurători
<b>Descriere activitate</b>			
<p>În vederea reducerii impactului traficului rutier (în special a firmelor de transport și distribuție mărfuri) și a emisiilor de gaze cu efect de sera (în special CO<sub>2</sub>), este necesară aplicarea unor măsuri (activități) care se refera în principal la:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Introducerea autovehiculelor alternative (în special electrice) în flota operatorilor care au ca obiect de activitate transportul și distribuția de mărfuri, operatorilor de transport public local si/sau regional care tranzitează orașul, firmelor de taxi;</li> <li>✓ Introducerea tehnologiilor noi (furnizarea de vehicule electrice, stații de încărcare și servicii de mentenanță, reparații, întreținere) în cadrul companiilor deja existente sau a unora noi;</li> <li>✓ Introducerea de stații de încărcare pentru autovehicule electrice în spații publice (parcări, zone rezidențiale) cât și pe domenii private (aparținând firmelor de transport și distribuție).</li> </ul> <p>Municipiul Suceava urmează să realizeze campanii de informare și activități de drive-test cu vehiculele electrice aflate în dotare, în special pentru companiile private, care operează în domeniul transportului și a distribuției de mărfuri, precum și întâlniri la care să participe</p>			

reprezentanți din mediul privat și specialiști ai dealer-ilor care furnizează vehicule electrice.

Scopul acestor acțiuni este acela de a transmite informații și detalii tehnice referitoare la vehiculele electrice, modul de funcționare și costurile de operare, avantajele și costurile de mentenanță și exploatare, analize cost-beneficiu care să vizeze acțiunea de înlocuire a vehiculelor clasice în special pentru operatorii privați (transport mărfuri, transport public, taxi).

Vor fi puse la dispoziția operatorilor privați materiale de diseminare, informații tehnice, exemple de bune practici deja implementate de companii similare care funcționează în orașe din Europa, servicii de consultanță și intermediere pentru contactul cu furnizorii de vehicule electrice și stații de încărcare, posibilitate de instruire pentru conducătorii auto și personal tehnic de întreținere și reparații.

<b>Buget estimat/Surse de finanțare</b>	Buget estimat: 2.500.000 euro
	Surse de finanțare: Capital privat

Activitatea 3.2 Instalarea unei rețele de puncte de încărcare vehicule electrice, alocarea și semnalizarea locurilor de parcare exclusiv pentru vehicule electrice			
<b>Lider acțiune</b>	Municipiul Suceava		
<b>Tipul organizației</b>	Autoritate publică locală		
<b>Parteneri principali</b>	Firme private furnizori de echipamente de alimentare și de energie electrică, firme de distribuție, asociații de producători locali, cetățeni		
<b>Rezultate previzionate</b>	Crearea unui sistem unitar de puncte de încărcare în spații publice supraterane, cu vizibilitate bună pentru acestea - proiect pilot		
	Ridicarea gradului de informare a cetățenilor privitor la vehicule alternative și la beneficiile aduse de acestea la calitatea vieții în Municipiul Suceava		
	Sporirea încrederii operatorilor privați, cetățenilor - utilizatori de autovehicule în fiabilitatea noii tehnologii a vehiculelor electrice		
	Stimularea afacerilor în mediul privat		
		Perioada	Surse
<b>Indicatori estimativi</b>	28 puncte de încărcare pentru vehicule electrice dintre care 14 puncte de încărcare rapidă și 14 puncte de încărcare standard	2017-2019	Studii, date statistice
	56 de locuri de parcare exclusiv pentru vehicule alternative semnalizate vizibil	2017	Studii, date statistice
	Minim 14 puncte de încărcare puse la dispoziția autovehiculelor taxi, cetățenilor și instituțiilor publice	2017-2019	Studii, date statistice
	Locuri de parcare exclusiv pentru vehicule alternative semnalizat vizibil în parcările subterane	2017	Studii, date statistice
	Număr de cetățeni care sunt informați despre vehicule alternative și înțeleg beneficiile utilizării	2020	Cercetare calitativă de piață
	Număr de firme care și-au exprimat interesul de a se implica în afaceri din domeniul vehiculelor electrice	2020	Înregistrări de audit intern
<b>Descriere activitate</b>			
Politica națională în domeniul investițiilor publice până la orizontul 2014 stabilește necesitatea reorganizării cheltuielilor de investiții publice, în vederea trecerii de la investițiile finanțate			

integral din surse naționale la investiții cofinanțate din fonduri U.E.

Astfel, în acest context al crizei economice și al reticenței investitorilor privați în realizarea de investiții, autoritatea publică locală face eforturi să găsească resurse pentru a iniția un proiect pilot pentru instalarea unei rețele de puncte de încărcare în Municipiul Suceava, adresându-se locurilor publice accesibile pentru conducătorii auto, demonstrativ pentru funcționalitatea, fiabilitatea și ușurința la utilizare a vehiculelor electrice.

Având la dispoziția sa posibile finanțări nerambursabile și experiența în atragerea de fonduri europene din partea UE și din partea unor guverne naționale, Municipiul Suceava poate să inițieze un proiect pilot și să ofere un exemplu de bună practică celorlalte entități juridice din oraș. Prin creșterea încrederii generale în această tehnologie se estimează că persoanele fizice care au la dispoziție amenajări pentru parcare personală ne-stradală, în zona unde locuiesc sau unde lucrează, vor conștientiza avantajele economice pe termen lung ale acestei tehnologii de electromobilitate.

Activitățile propuse a fi implementate în cadrul acestei acțiuni sunt:

- ✓ Amplasarea a 28 de puncte de încărcare pentru vehiculele electrice în municipiul Suceava;
- ✓ Amplasarea a două puncte de încărcare pentru vehiculele electrice în parcare a subterana aflată în imediata vecinătate a zonei pietonale unde se va amenaja piața în aer liber de produse tradiționale;
- ✓ Implementarea unui sistem de închiriere a autovehiculelor electrice de către firmele care își desfășoară activitatea în domeniul distribuției și comercializării de produse tradiționale și destinate piețelor în special;
- ✓ Implementarea unui sistem de închiriere pentru bicicletele electrice care să se adreseze cetățenilor dar și turiștilor (prin cooptarea în program a unităților de cazare din Suceava) în vederea utilizării bicicletelor electrice în activitățile cotidiene;
- ✓ Promovarea conceptului de electromobilitate în rândul cetățenilor, comercianților și producătorilor de produse tradiționale în vederea creșterii numărului de vehicule electrice utilizate pentru activitățile economice și private în municipiul Suceava.

Toate aceste activități și în special cele legate de introducerea vehiculelor ecologice – alternative sunt posibile și datorită sprijinului acordat de autoritățile centrale prin prevederi legislative menite să susțină achiziționarea de vehicule ecologice, care odată introduse în volumele de trafic pot contribui, prin aportul lor redus de noxe, la îmbunătățirea condițiilor de viața urbană.

Punctele de încărcare vor fi amplasate în vecinătatea instituțiilor publice, în parcurile din zonele rezidențiale, în parcurile subterane din centrul Sucevei, în apropierea stațiilor SNCFR .

Tipul de acces la încărcare pentru administrarea sistemului (liber sau restricționat) precum și tehnologia de încărcare (manuală sau preferabil inteligentă) aleasă va fi un subiect supus spre a fi hotărât de către factorii cu rol de decizie în funcție la acel moment, iar capacitatea rețelei va fi discutată cu furnizorul de energie electrică și cu operatorul de distribuție. Referitor la modul și timpul de încărcare, tipul de tehnologie de alimentare folosită va fi pentru încărcarea rapidă la punctele localizate stradal și de încărcare standard și rapidă pentru punctele ne-stradale, pe spații din parcuri publice. Achiziția publică va fi o procedură în 2 etape, pentru a oferi un dialog competitiv cu ofertanții în scopul obținerii unei bune înțelegeri a pieței echipamentelor de

alimentare.

Prin încheierea unor parteneriate public private sau contracte de concesiune pentru asigurarea montării, întreținerii și exploatării echipamentelor tehnologice în locuri de parcare desemnate, numărul de puncte de încărcare supratrană pe spațiul public ar putea fi mărit și interesul pentru tipul de afacere sporit.

**Buget estimat/Surse de finanțare**

Buget estimat: 1.560.000 euro

Surse de finanțare: PCER/Buget local

<b>Activitatea 3.3 Alocarea și semnalizarea vizibilă a unor locuri de parcare destinate exclusiv vehiculelor alternative în parcurile publice</b>			
Lider acțiune	Municipiul Suceava		
Tipul organizației	Autoritate publică locală		
Parteneri principali	n/a		
Rezultate previzionate	Semnalizarea vizibilă a punctelor de încărcare vehicule alternative situate în parcări subterane și supraterane		
	Ridicarea gradului de informare a cetățenilor și operatorilor privați în domeniul transportului și distribuției de mărfuri privitor la vehicule alternative și la beneficiile aduse de acestea la calitatea vieții în Municipiul Suceava		
		Perioada	Surse
Indicatori estimativi	Patru locuri destinate parcării și încărcării vehicule electrice în parcurile publice subterane	2019	Date statistice
	Număr de cetățeni care sunt informați despre utilizarea vehicule alternative	2020	Cercetare de piață
<b>Descriere activitate:</b>			
<p>Stimulentele non-financiare pot fi la fel de eficiente și motivante ca și cele financiare și fiscale pentru sporirea interesului deținătorilor de autovehicule personale și pe firmă pentru vehicule alternative. De aceea, pentru asigurarea disponibilității spațiilor dotate cu sisteme de alimentare a bateriilor electrice, dar și a vizibilității se vor aloca aceste locuri de parcare spre folosință doar utilizatorilor de vehicule alternative.</p> <p>Utilizarea punctelor de încărcare ne-stradale localizate în parcări publice și a 48 puncte stradale vor avea scopul precis de a oferi modele pentru testare și soluții tehnice de încărcare. Se previzionează că cele mai des utilizate vor deveni acele puncte de încărcare din preajma locuințelor proprii și a sediului de birouri. Însă, este de reținut faptul că numai o proporție de cel mult 8-10% din populația urbană are acces la garaje personale și la terenuri proprietate în jurul zonelor rezidențiale, ceea ce va face imposibilă instalarea în condiții de siguranță a acestora.</p>			
<b>Buget estimat/Surse de finanțare</b>	Buget estimat: 5.600 euro		
	Surse de finanțare: PCER/Buget local		

Activitatea 3.4 Achiziționarea de vehicule electrice de către Primăria Municipiului Suceava, pentru a oferi un exemplu de bună practică celorlalte instituții publice și de învățământ			
<b>Lider acțiune</b>	Municipiul Suceava		
<b>Tipul organizației</b>	Autoritate publică locală		
<b>Parteneri principali</b>	n/a		
<b>Rezultate previzionate</b>	Introducerea de vehicule electrice în cadrul parcului de autovehicule de la nivelul administrației publice locale		
	Oferirea unui model de bună practică pentru alte instituții publice, prin demararea implementării unui transport electric în cadrul parcului de autovehicule al municipalității locale		
	Sporirea încrederii cetățenilor - utilizatori de autovehicule în fiabilitatea noii tehnologii a vehiculelor electrice		
	Schimbarea percepției și comportamentului cetățenilor orașului vis-a-vis de achiziționarea unui autovehicul personal electric în raport cu unul convențional		
		<b>Perioada</b>	<b>Surse</b>
<b>Indicatori estimativi</b>	15 vehicule electrice în cadrul flotei aflate în exploatarea Primăriei Municipiului Suceava	2017-2019	Date statistice
	O sporire a gradului de cunoaștere aspecte tehnice a vehicule electrice și beneficii din perspectiva protecției mediului	2020	Cercetare calitativă de piață
	Număr de km parcurși, număr ore de exploatare, consum energetic, rezultat financiar al exploatării pentru vehiculele electrice aflate în parcul propriu al Municipiului Suceava	2020	Determinări proprii
<b>Descriere activitate</b>			
<p>Implicarea administrației publice locale în proiecte de utilizare energie electrică regenerabilă și de eficientizare a consumului propriu de energie certifică angajamentul luat de Municipiul Suceava pentru îndeplinirea obiectivelor naționale vizând schimbările climatice și transportul sustenabil, obiective stabilite prin politicile europene.</p> <p>Întrucât din experiența implementării proiectului EVUE a reieșit că existența unei rețele eficiente de stații de încărcare nu este o condiție preliminară pentru asigurarea succesului electromobilității, ci mai curând pentru a asigura cetățenilor o facilitate de încărcare a bateriei în</p>			



orice moment, a fost propusă implementarea unui proiect care să includă achiziționarea de vehicule electrice pentru parcul auto propriu, testarea și demonstrarea fiabilității acestora în zonă urbană.

Studiile recente cu privire la conducerea automobilelor arată că în cea mai mare parte din cazuri peste 80% dintre călătoriile urbane sunt mai scurte de 60 km pe zi, ceea ce înseamnă că ele ar putea fi acoperite cu VE. Pentru ca această constatare să poată fi integrată în mod eficient trebuie să putem defini grupurile de potențiali utilizatori viitori și zone de aplicare pentru a putea planifica măsuri cu adresabilitate directă către aceștia.

Municipiul Suceava deține un parc propriu de autovehicule relativ scăzut numeric, de 10 autovehicule, destinate în special deplasărilor pe distanțe scurte, în interiorul orașului. Prin urmare, vehicule electrice ar putea răspunde corespunzător nevoilor de deplasare ale personalului de conducere la dispoziția cărora se găsesc acestea și ar putea deservei unele nevoi operaționale proprii ale administrației publice locale. Faptul că persoane din conducerea Primăriei și politicieni locali sunt implicați într-o campanie pentru e-mobilitate poate ajuta la popularizarea mijloacelor de transport electrice în rândul constructorilor de echipamente, a furnizorilor de electricitate și a consumatorilor ocazionali.

Pentru definirea specificațiilor tehnice se va lua decizia chemării la consultări a unor specialiști în domeniu și în caz de necesitate se va putea face apel și la consultanță privată, pentru desăvârșirea cerințelor caietului de sarcini cu menționarea tuturor caracteristicilor așteptate, în special a celor legate de performanțe de mediu.

Stimularea transportului electric în sectorul privat prin achiziționarea de vehicule electrice de către companii particulare, ar putea fi făcută prin instrumentul preț de cost al energiei electrice, situație în care ar fi avantajoasă încărcarea la tarif de noapte și ar trebui sprijinită această acțiune în colaborare cu firma furnizoare de energie electrică, apoi rata de leasing, impozitul și taxa de drum pot deveni instrumente de stimulare a transportului electric în mediul privat.

Trebuie, de asemenea, semnalizată importanța unor aspecte precum: fiabilitatea, zgomotul, poluarea și o infrastructură bună de încărcare cu elemente standardizate. În această categorie trebuie introdusă și obligativitatea de a recunoaște la licitațiile publice de achiziționare vehicule noi Standardul ISO de mediu, astfel încât să fie avantajată în special tranzacționarea vehiculelor curate. Creșterea prețului de cost al autovehiculului ar trebui să fie susținută de stat prin acordare subvenții directe la achiziționarea vehiculelor și nu numai prin Programul Rabla.

Modelul de afacere care se preconizează pentru România, include un lanț valoric propus de către constructorul de vehicule Renault (în parteneriat cu producătorii de echipamente electrice și electronice Schneider Electric Romania, Siemens și furnizorul de energie Electrica SA), printr-un program în care pentru reducerea costului direct se oferă posibilitatea achiziționării vehicule electrice fără baterie; în schimb aceasta va putea fi închiriată lunar, la un preț între 39 – 75 euro, în funcție de model. În același timp, firma asigură înlocuirea și reciclarea acesteia, atunci când nu mai funcționează (sau când nu mai poate stoca minim 80% din capacitate). Acest model de afacere reduce la minim prețul vehiculului, știindu-se faptul că cea mai consistentă parte din prețul de vânzare a mașinii o reprezintă prețul bateriei.

În același timp, furnizorii de echipamente menționate vor instala echipamente de încărcare și

furnizorul de energie va vinde energia necesară.

În prezent piața vehicule electrice în România nu a demarat încă, întrucât vehicule electrice nu se regăsesc în strategiile de marketing și comunicare ale producătorilor și comercianților, fără introducerea unor măsuri legislative de impact și fără implementarea unor stimulente fiscale și ne-fiscale, care stau mai ales în mâna autorităților centrale.

Exista însă semnale în ultima perioada ca se preconizează o deschidere din partea producătorilor și dealerilor de autovehicule în sensul ca în următorii 3 ani vor fi disponibile vehicule electrice de toate tipurile pe piața din România.

Impactul psihologic nu trebuie neglijat pentru că orice element nou introdus aduce temeri legate de operaționalitate, fezabilitate, durată de funcționare, preț de cost vs. beneficii. De aceea, trebuie ca actori publici să se implice în conceperea unor politici guvernamentale și apoi cetățenii vor putea fi co-interesați de utilizarea vehicule electrice în peisajul urban, din mediul public și privat. În opinia acestuia este foarte important ca în prețul de vânzare să fie inclusă și întreținerea pe toată durata de viață a vehiculelor alternative, pentru a da credibilitate și încredere potențialilor cumpărători. Pentru ca acest lucru să devină posibil se poate naște o nouă piață pe care să acționeze firme de mentenanță și management a vehiculelor alternative/electrice.

Activitățile propuse a fi implementate în cadrul acestei acțiuni sunt:

- ✓ Achiziționarea a 15 vehicule electrice (11 autoturisme, 2 furgonete, 1 automăturătoare și 1 autocisternă) care să deservească activitățile administrative ale municipiului Suceava;
- ✓ Achiziționarea a zece biciclete electrice care sunt puse la dispoziția cetățenilor/turiștilor și pot fi utilizate pentru activități cotidiene;
- ✓ Achiziționarea de vehicule electrice pentru firmele de distribuție/transport marfă, pentru comercianți și cetățeni.

**Buget estimat/Surse de finanțare**

Buget estimat: 860.000 euro

Surse de finanțare: PCER/Buget local

<b>Activitatea 3.5 Identificarea de surse financiare nerambursabile pentru sporirea parcului de vehicule alternative în detrimentul vehiculelor convenționale și popularizarea acestora la nivelul sectorului privat</b>			
<b>Lider acțiune</b>	Municipiul Suceava		
<b>Tipul organizației</b>	Autoritate publică locală		
<b>Parteneri principali</b>	n/a		
<b>Rezultate previzionate</b>	Sporirea numărului de autovehicule electrice în Municipiul Suceava și reducerea numărului celor convenționale		
	Creșterea interesului pentru vehicule electrice din partea segmentului de piață privat		
		Perioada	Surse
<b>Indicatori estimativi</b>	Identificare programe ce finanțează nerambursabil achiziția de vehicule ecologice	permanent	Informare
	Număr de vehicule electrice achiziționate prin programe de finanțare nerambursabilă vs. Număr de vehicule convenționale înlocuite	2020	Cercetare de piață proprie și date statistice
<b>Descriere activitate</b>			
<p>Municipiul Suceava a cunoscut până în prezent o creștere accentuată a gradului de motorizare, iar la efectul negativ al autovehiculelor înregistrate local se adaugă și cel generat de traficul de tranzit și de autovehiculele aparținând unor operatori care derulează activitate economică pe teritoriul Municipiului dar care dețin un parc înregistrat în alte localități. Impactul negativ a fost resimțit imediat și a constat în creșterea congestionării, a emisiilor de CO<sub>2</sub> și a costului social exprimat în accidente și poluare sonoră.</p> <p>Acțiunile Primăriei Municipiului Suceava s-au îndreptat către realizarea unor strategii care să aibă în vedere toate elementele de sustenabilitate și găsirea unor fonduri nerambursabile cu ajutorul cărora să poată fi implementate acțiuni inovative pentru o mobilitate urbană sustenabilă; între acestea cele mai importante au fost <i>Programul CIVITAS II Proiect Smile “Alternative ecologice pentru o dezvoltare durabilă a orașelor Europei”</i> și <i>Programul STEER Energie Inteligentă pentru Europa Proiect MIDAS “Măsuri privind influențarea cererii de transport pentru dezvoltare durabilă”</i>.</p> <p>Pentru a-și aduce aportul la atingerea acestor ținte, Municipiul Suceava vizează promovarea unor măsuri de înlocuire într-un ritm accelerat a vehiculelor ineficiente și poluante, concomitent cu asigurarea interoperabilității infrastructurii de încărcare a vehiculelor ecologice, având în vedere și componenta de diminuare a consumului de resurse neregenerabile de energie. Pentru atragerea de fonduri necesare acestor intervenții va viza urmărirea tuturor programelor de finanțare care</p>			

propun acțiuni în sensul implementării unui transport local sustenabil, care poate contribui semnificativ la efortul de reducere a emisiilor de GES.

Din experiența și din propunerile partenerilor din proiect cel mai mare potențial de preluare a vehicule electrice îl au deținătorii privați de flote de vehicule, dintre care acele flote private destinate închirierii sunt potențiale absorbante de vehicule electrice, datorită costurilor de întreținere scăzute, a simplității constructive, a posibilității de revalorificare a bateriilor; alte avantaje decurg din faptul că aceștia pot asigura o reciclare corectă a bateriilor și un personal tehnic de specialitate, ridicând de pe umerii utilizatorilor această povară și îndepărtând un neajuns depistat în faza actuală. Problema autonomiei vehicule electrice integrate în transportul urban nu este o piedică, întrucât studiile de trafic arată că cei mai mulți utilizatori de vehicule în orașe, nu parcurg distanțe zilnice mai lungi de 120-150 km, ceea ce reprezintă o autonomie normală pentru un vehicule electrice la nivelul tehnologic prezent.

Programul Cadru pentru Cercetare și Dezvoltare și programul de cercetare HORIZON 2020 susțin proiectele de e-mobilitate, vehiculele electrice pentru transportul de marfă și autobuzele electrice.

Europa Energiei Inteligente are trei zone prioritare pentru care e-mobilitatea răspunde destul de bine:

- ✓ Promovarea eficienței energetice și încurajarea utilizării raționale a surselor de energie;
- ✓ Creșterea utilizării de energie din surse noi și regenerabile precum și încurajarea diversificării energetice;
- ✓ Stimularea eficienței energetice și a surselor regenerabile în domeniul transportului

Propunerile Politicii de Coeziune pentru perioada 2014 până în 2020 include priorități pentru transportul durabil, reducerea emisiilor de carbon și inovații tehnologice. Programele Operaționale din fiecare regiune oferă de asemenea oportunități pentru dezvoltarea și implementarea noilor modele de afaceri în electromobilitate.

Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor din Noiembrie 2012 - CARS 2020: pentru o industrie auto europeană puternică, competitivă și sustenabilă propune un sprijin masiv în favoarea inovării, prin eficientizarea cercetării și inovării în cadrul Inițiativei europene privind automobilele ecologice.

O interfață de reîncărcare standard la nivelul Uniunii Europene va aduce certitudinea necesară din punctul de vedere al reglementării pentru a facilita o evoluție decisivă către producția pe scară largă de automobile electrice.

Planul de acțiune cuprinde propuneri concrete de inițiative strategice cu următoarele obiective:

**1. Promovarea investițiilor în tehnologiile de vârf și în inovarea în domeniul automobilelor ecologice, de exemplu prin:**

- ✓ un pachet cuprinzător de măsuri pentru reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>, a altor emisii poluante și a poluării fonice;
- ✓ luarea unor măsuri vizând siguranța rutieră, inclusiv implementarea sistemelor inteligente de

transport;

- ✓ dezvoltarea infrastructurii pentru combustibili alternativi (energie electrică, hidrogen și gaze naturale);
- ✓ un standard UE pentru interfețele de reîncărcare pentru automobilele electrice;
- ✓ o inițiativă europeană privind automobilele ecologice în cadrul programului Orizont 2020 pentru a promova investițiile în cercetare și inovare.

## 2. Îmbunătățirea condițiilor de pe piață, de exemplu prin:

- ✓ consolidarea pieței unice pentru automobile printr-un sistem îmbunătățit de omologare de tip, inclusiv prin supravegherea pieței, pentru combaterea concurenței neloiale;
- ✓ eficientizarea stimulentei financiare pentru automobile ecologice;
- ✓ aplicarea consecventă a principiilor reglementării inteligente, inclusiv analiza efectelor principalelor inițiative strategice asupra concurenței, în scopul evaluării impactului specific al acestora asupra industriei de automobile.

## 3. Sprijinirea industriei pentru a pătrunde pe piața mondială prin:

- ✓ încheierea de acorduri comerciale echilibrate, evaluarea atentă a efectelor cumulative ale acestor acorduri, precum și promovarea și perpetuarea dialogurilor bilaterale cu principalele țări terțe partenere;
- ✓ intensificarea lucrărilor de armonizare la nivel internațional a reglementărilor privind automobilele, urmărind scopul fundamental de a realiza un sistem internațional de omologare de tip pentru automobile și de a stabili cerințe de siguranță valabile la nivel mondial pentru automobilele electrice și bateriile aferente.

## 4. Promovarea investițiilor în calificare și formare pentru a veni în întâmpinarea schimbărilor structurale și pentru a anticipa nevoile de pe piața muncii și nevoile în materie de calificări, de exemplu prin încurajarea utilizării în acest scop a Fondului Social European (FSE).

Municipiul Suceava intenționează realizarea unor campanii de informare care să cuprindă detalii inclusiv despre programele și sursele de finanțare care să permită operatorilor privați să obțină fondurile necesare pentru achiziționarea de vehicule alternative care să înlocuiască vehiculele convenționale în derularea activităților de transport și distribuție de mărfuri.

<b>Buget estimat/Surse de finanțare</b>	Buget estimat: 5.000 Euro
	Surse de finanțare: Buget local

Activitatea 3.6 Stimularea transportului alternativ în sectorul privat prin achiziționarea de vehicule alternative de către companii particulare			
<b>Lider acțiune</b>	Municipiul Suceava		
<b>Tipul organizației</b>	Autoritate publică locală		
<b>Parteneri principali</b>	Agenția de Protecția Mediului Suceava, Companii private		
<b>Rezultate previzionate</b>	Demararea adoptării de autovehicule electrice de către operatori cu activități economice diverse la nivel local		
	Stimularea înființării unor servicii de management și mentenanță a vehicule alternative în cadrul atelierelor service locale		
		Perioada	Surse
<b>Indicatori estimativi</b>	Campanii de informare locale organizate periodic până în 2020	2018-2020	Date statistice, studii
	Minim 10 vehicule electrice adoptate ca pilot în sectorul privat	2018-2020	Date statistice
	Minim 1 garaj dotat cu echipament și personal specializat pentru asigurarea mentenanței și întreținerii VE	2018-2020	Date statistice
	Număr de firme care au fost atrase în afaceri în domeniul vehicule electrice și în domenii conexe	2018-2020	Cercetare de piață
	Pasageri autovehicule	2020	Cercetare de piață
<b>Descriere activitate</b>			
<p>Stimularea transportului electric în sectorul privat prin achiziționarea de vehicule alternative de către companii particulare, ar putea fi făcută prin instrumentul preț de cost al energiei electrice, situație în care ar fi avantajoasă încărcarea la tarif de noapte și ar trebui sprijinită această acțiune în colaborare cu firmele distribuitoare de energie electrică, apoi rata de leasing, impozitul și taxa de drum pot deveni instrumente stimulare a transportului electric în mediul privat.</p> <p>Trebuie, de asemenea, semnalizată importanța unor aspecte precum: fiabilitatea, zgomotul, poluarea și o infrastructură bună de încărcare cu elemente standardizate. În această categorie trebuie introdusă și obligativitatea de a recunoaște la licitațiile publice de achiziționare vehicule noi Standardul ISO de mediu, astfel încât să fie avantajată în special tranzacționarea vehiculelor curate. Creșterea prețului de cost al autovehiculului ar trebui să fie susținută de stat prin acordare subvenții directe la achiziționarea vehiculelor și nu numai prin Programul Rabla.</p>			

Modelul de afacere care se preconizează pentru România, include un lanț valoric propus de către constructorul de vehicule Renault (în parteneriat cu producătorii de echipamente electrice și electronice Schneider Electric Romania, Siemens și furnizorul de energie Electrica SA), printr-un program în care pentru reducerea costului direct se oferă posibilitatea achiziționării vehicule electrice fără baterie; în schimb aceasta va putea fi închiriată lunar, la un preț între 39 – 75 euro, în funcție de model. În același timp, firma asigură înlocuirea și reciclarea acesteia, atunci când nu mai funcționează (sau când nu mai poate stoca minim 80% din capacitate). Acest model de afacere reduce la minim prețul vehiculului, știindu-se faptul că cea mai consistentă parte din prețul de vânzare a mașinii o reprezintă prețul bateriei.

În același timp, furnizorii de echipamente menționate vor instala echipamente de încărcare și furnizorul de energie va vinde energia necesară. Colaborarea este posibilă cu participarea directă a Ministerului Mediului și Pădurilor.

În prezent piața vehicule electrice în România nu a demarat încă, întrucât vehicule electrice nu se regăsesc în strategiile de marketing și comunicare ale producătorilor și comercianților, fără introducerea unor măsuri legislative de impact și fără implementarea unor stimulente fiscale și ne-fiscale, care stau mai ales în mâna autorităților centrale. Însă, pe plan local, pe durata proiectului EVUE a fost realizată o strategie de comunicare prin mai multe canale: presă, Internet, broșuri, informări periodice și prin membrii Grupului Local de Sprijin, care și-a atins ținta, transmițând date către posibile persoane fizice și juridice interesate de tehnologii inovatoare adresate scăderii costurilor mobilității urbane și de beneficiile de mediu asociate cu o mai bună calitate a vieții în oraș.

Impactul psihologic nu trebuie neglijat pentru că orice element nou introdus aduce temeri legate de operaționalitate, fezabilitate, durată de funcționare, preț de cost vs. beneficii. De aceea, trebuie ca actori publici să se implice în conceperea unor politici guvernamentale și apoi cetățenii vor putea fi co-interesați de utilizarea vehicule electrice în peisajul urban, din mediul public și privat. În opinia acestuia este foarte important ca în prețul de vânzare să fie inclusă și întreținerea pe toată durata de viață a vehiculelor electrice, pentru a da credibilitate și încredere potențialilor cumpărători. Pentru ca acest lucru să devină posibil se poate naște o nouă piață pe care să acționeze firme de mentenanță și management a vehiculelor alternative/electrice.

<b>Buget estimat/Surse de finanțare</b>	Buget estimat: 350.000 euro
	Surse de finanțare: Capital privat

**Obiectiv specific 4: Promovarea unor măsuri legislative și financiare favorabile achiziționării și folosirii de vehicule electrice pentru stimularea transportului electric în sectorul privat – în special pentru sectorul transport și distribuție de mărfuri**

<b>Activitatea 4.1 Crearea unui Grup Local de Sprijin pentru realizarea și agrearea unui plan strategic concret pentru implementarea unui sistem specific operării vehiculelor alternative</b>			
<b>Lider acțiune</b>	Municipiul Suceava		
<b>Tipul organizației</b>	Autoritate publică locală		
<b>Parteneri principali</b>	Grupul Local de Sprijin pentru vehicule alternative Suceava		
<b>Rezultate previzionate</b>	Organizarea a minim 8 întâlniri, mese rotunde cu reprezentanți Grup Local de Sprijin pentru elaborarea unui plan specific de implementare a unui sistem suport destinat vehiculelor alternative		
	Elaborarea unui Plan de implementare a unui sistem specific destinat operării vehicule alternative		
	Orientarea utilizatorilor către vehicule alternative și creșterea încrederii acestora, prin îmbunătățirea infrastructurii de exploatare și logisticii destinate acestora		
		<b>Perioada</b>	<b>Surse</b>
<b>Indicatori estimativi</b>	Opt întâlniri de consultare și dezbateri	2016 - 2020	Minuta întâlnirilor
	Plan de implementare a unui sistem specific destinat operării vehiculelor alternative	2018 - 2019	Studiu
	Sistem de operare vehicule alternative proiectat, implementat și operațional	2018- 2020	Raportări ale sistemului
	Număr de utilizatori ai sistemului de operare, deținători de vehicule alternative	permanent	Înregistrări anuale
	Gradul de satisfacție al deținătorilor de vehicule alternative care beneficiază de sistemul de operare a vehiculelor alternative	2020	Cercetare de piață
<b>Descriere activitate</b>			
Constituirea Grupului Local de Sprijin pentru vehicule alternative (inclusiv vehicule electrice) reprezintă un pas important în respectarea practicilor europene care stabilesc că toate			



programele, planificarea, ideile de proiecte trebuie să apară ca rezultat al consultărilor și dezbaterilor în cadrul comunității locale, prin reunirea grupurilor de părți interesate pe domenii de activitate. Măsurile astfel luate trebuie să aibă în vedere toate grupurile țintă, de asemenea, trebuie să existe o bună comunicare și informare între autoritățile publice și comunitate, beneficiile acestui tip de abordare a planificării fiind în prezent bine înțelese: transparența actului decizional, legitimitatea prin participarea publică la luarea deciziei, acceptabilitate publică mai bună și o rată mai mare de succes, răspund corect și concret la nevoile comunității și integrează idei și opinii venite din toate nivelurile.

Se are în vedere invitarea în cadrul Grupului Local de Sprijin și a distribuitorilor de vehicule alternative. De asemenea, în cadrul întâlnirilor vor fi organizate și seminarii de prezentare a datelor tehnice referitoare la vehicule alternative.

În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Suceava au fost incluse măsuri specifice care permit conectarea la servicii conexe interoperabile cu rol în maximizarea și eficientizarea utilizării vehicule alternative, printre care interoperabilitatea sistemului de operare cu servicii de telefonie mobilă, accesibilitate prin Internet, cartele inteligente, posibilitatea urmăririi prin GPS, supraveghere cu camere video, hartă inteligentă cuprinzând locații, spații și puncte de încărcare.

Proiectarea sistemului de operare va fi subcontractată unei firme de specialitate, care va primi sarcina de a asigura găzduirea pe o pagină de web a aplicației online, să asigure mentenanța și să permită up-grade-ul pe măsura apariției necesității. Contractul de servicii va fi prelungit și ulterior anului 2020 pentru că se estimează că cel mai probabil piața de vehicule alternative românească va fi mult mai deschisă după anul 2020 și până în 2030, pe măsura orientării în masă a sectorului privat spre tehnologia inteligentă.

<b>Buget estimat/Surse de finanțare</b>	Buget estimate: 5.000 euro
	Surse de finanțare: Buget local

<b>Activitatea 4.2 Inițierea unei Hotărâri a Consiliului Local pentru introducerea parcării cu plată pentru toate vehiculele convenționale și scutirea de la plata parcării a vehicule electrice în spațiul public</b>			
<b>Lider acțiune</b>	Municipiul Suceava		
<b>Tipul organizației</b>	Autoritate publică locală		
<b>Parteneri principali</b>	n/a		
<b>Rezultate previzionate</b>	Reglementarea utilizării spațiilor de parcare din zone publice, prin introducerea taxării parcării autovehiculelor și a unor amenzi pentru nerespectarea noului regim de utilizare a infrastructurii		
		Perioada	Surse
<b>Indicatori estimativi</b>	Hotărâre a Consiliului Local cu privire la introducerea de prevederi de taxare a parcarilor din spațiul public	2019	Site oficial al Primăriei Suceava
	Hotărâre a Consiliului Local cu privire la introducerea de prevederi de taxare a parcarilor din parcarile subterane	2021	Site oficial al Primăriei Suceava
	Hotărâre a Consiliului Local privind acordarea de scutiri de plată pentru parcarele vehiculelor alternative	2019	Site oficial al Primăriei Suceava
	Regulament de parcare, precum și stabilire quantum amendă pentru nerespectarea regulamentului	2019	Site oficial al Primăriei Suceava
<b>Descriere activitate</b>			
<p>Unul dintre impedimentele cheie cu care potențialii cumpărători de vehicule electrice se confruntă este costul mare de achiziție al acestora. Chiar dacă costurile totale de operare sunt mai mici pe durata de viață a vehiculului, valoarea capitalului inițial este adeseori un obstacol în adoptarea unei noi tehnologii.</p> <p>Pentru a rezolva această problemă, se dezvoltă o serie de noi modele de afaceri pentru a reduce costul inițial suplimentar achiziționării unor vehicule alternative, precum și riscul financiar și incertitudinea posibililor cumpărători.</p> <p>În prezent Municipiul Suceava este într-un proces de regenerare urbană majoră, utilizând fonduri structurale nerambursabile oferite de către UE, în cadrul politicii de coeziune prin obiectivul de convergență. Regiunea de Dezvoltare Nord – Est din care face Municipiul Suceava parte (formată dintr-un total de 5 județe vecine și județul Suceava) este considerată a doua cea mai săracă regiune din UE, în ceea ce privește puterea de cumpărare pe cap de locuitor.</p> <p>Doar 5% din totalul locurilor de parcare sunt taxate în prezent, iar tarifele pentru utilizarea</p>			

parcărilor sunt nesemnificative. Veniturile relativ scăzute ale populației din mediul urban local, costurile în permanentă creștere a mijloacelor de trai, precum și insuficiența numărului de locuri de parcare au zădărnicit până în prezent orice inițiativă de a introduce parcare a cu plată sau chiar restricționarea parcării în zonele aglomerate ale orașului.

În acest context, introducerea parcării cu plată va deveni un instrument care va descuraja efectuarea deplasărilor cu autovehiculul în zonele aglomerate, favorizând deplasarea cu mijloace de transport alternative. În același timp, prin reglementarea unor măsuri cu implicații financiare severe asupra celor care încalcă prevederile legislative privitor la plata parcării, vor fi puse presiuni ce vor duce la respectarea noului regim de utilizare a infrastructurii parcării publice.

Propunerea de reglementare va veni din partea departamentului responsabil cu gestionarea drumurilor și străzilor publice urbane “Serviciul administrare străzi”, cu sprijinul Serviciului Integrare Europeană și Strategii de Dezvoltare și va deveni act legislativ prin Hotărâre de Consiliu Local. Referitor la parcările subterane va fi introdusă o taxă de parcare și staționare a autovehiculelor personale și aparținând operatorilor economici, după o perioadă de 5 ani de la darea în folosință a acestora.

Este de așteptat ca în acest context să existe o bună și corectă informare și conștientizare a cetățenilor referitor la rentabilitatea financiară pe durată medie și lungă a utilizării vehiculelor alternative/electrice.

<b>Buget estimat/Surse de finanțare</b>	Buget estimat: n/a
	Surse de finanțare: n/a

<b>Activitatea 4.3 Implementarea unui program de șofat ecologic în companiile locale publice și private.</b>			
<b>Elaborarea unor planuri de deplasare la nivelul sectorului public și în special sectorului privat</b>			
<b>Lider acțiune</b>	Sector privat implicat în procesul de distribuție/recepție de mărfuri.		
<b>Tipul organizației</b>	Firme private, companii publice locale		
<b>Parteneri principali</b>	Autoritatea locală , sectorul universitar, Poliția rutieră, firme de proiectare în domeniul traficului rutier		
<b>Rezultate previzionate</b>	Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră		
	Reducerea aglomerărilor și congestiei în trafic		
	Fluidizarea traficului rutier în special în zonele comerciale		
	Reducerea cheltuielilor de transport al companiilor		
		<b>Perioada</b>	<b>Surse</b>
<b>Indicatori estimativi</b>	Număr de planuri de mobilitate elaborate și implementate	2018-2022	Rapoarte/Studii
	Emisii de gaze cu efect de seră datorate traficului rutier reduse	2018-2023	Măsurători/Date statistice
<b>Descriere activitate</b>			
<p><b>Programele de conducerea ecologică pot avea un impact pozitiv semnificativ asupra bugetului unei companii. Îmbunătățirea comportamentului de conducere al șoferilor permite economii de combustibil imediate de 20% și pe termen lung, de 5-7%. În plus, se reduc costurile de întreținere ale mașinilor și rata accidentelor.</b></p> <p>În Uniunea Europeană, de exemplu, aproape toate vehiculele grele de marfă (HGV), cele mai multe vehicule comerciale ușoare (LCV) și aproximativ jumătate din autoturismele noi sunt achiziționate de către companii. Ca atare, pentru cantitatea imensă de combustibil destinată acestor flote, companiile europene cheltuiesc anual aproape 200 de miliarde euro, iar, în consecință, costul total de proprietate (TCO) urcă la aproximativ 600 de miliarde de euro pe an.</p> <p>În total, flota corporativă a UE este responsabilă pentru aproximativ 45% din emisiile provenite din transportul rutier și, prin urmare, pentru 8% din totalul emisiilor de gaze de seră. “După câțiva ani, mașinile de companii sunt de multe ori vândute persoanelor fizice, astfel încât influența flotei corporative asupra GES este mult mai mare decât sugerează cifrele de mai sus”, punctează consultanții CE Delft.</p> <p>Multe companii sunt în căutarea unor modalități de reducere a consumului de combustibil, cu scopul de a-și micșora cât mai mult cheltuielile. Dincolo de efectele asupra profitabilității afacerii, demersul are drept rezultat și diminuarea impactului emisiilor de gaze de seră asupra mediului. În acest scop, spun consultanții CE Delft, sunt necesare politici auto centrate pe măsuri</p>			

eficiențe de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> și pe utilizarea tehnologiilor curate. Aceste abordări pot avea forme variate: eco-driving, anvelope de bună calitate, adăugarea unor componente cu caracteristici aerodinamice și, nu în ultimul rând, înlocuirea vehiculelor clasice cu mașini electrice sau hibrid.

Într-un articol recent din revista Flote Auto, arătam că o companie poate economisi, în medie, 7.000 de euro/autoturism dacă timp de 4 ani (25.000 de km/an) utilizează în locul unei mașini cu combustie internă un vehicul electric, cu un consum de 0,7MJ/km. Dacă alege un vehicul hibrid (cu 30% din parcurs electric), își poate scădea costurile, în medie, cu 2.000 de euro/autoturism.

Cum România de abia face primii pași în adoptarea măsurilor privind înlocuirea flotele clasice cu cele electrice, o soluție oportună pentru administratorii parcurilor auto, în vederea reducerii consumului de combustibil, este cea privind “condusul ecologic”.

#### Eco-driving și reduceri de cheltuieli

Utilizarea unor stiluri de conducere eficiente din punctul de vedere al consumului este o măsură foarte populară în rândul companiilor cu flote mari pentru reducerea cheltuielilor cu carburanții. Așa-numitul „condus ecologic” implică o serie de tehnici de conducere pe care șoferii le pot utiliza pentru a îmbunătăți economia de combustibil. Potrivit raportului “Saving fuel, saving cost”, cele mai eficiente modalități de conducere implică:

- ✓ **utilizarea** cât mai eficientă a motorului prin folosirea unei trepte mai ridicate de viteză și prin evitarea accelerării rapide;
- ✓ **anticiparea** traseului, prin reducerea frânelor inutile;
- ✓ **reducerea** la minimum a consumul redundant de energie, de exemplu, prin minimizarea staționării la ralanti și prin limitarea consumul inutil;
- ✓ **menținerea** presiunii în anvelope la nivelurile specificate.

Cele mai multe estimări disponibile în literatura de specialitate indică faptul că un condus ecologic permite o reducere a emisiilor de gaze de seră în proporție de 10-15%.

Majoritatea companiilor care au adoptat politici auto bazate pe eco-driving au avut ca punct de plecare în demersul lor cursuri de conducere specifice. Aceste măsuri au avut ca efect imediat, adică pe termen scurt, o reducere a consumului de carburanți cuprinsă între 5-25%. Consultanții CE Delft avertizează, însă, că, acest câștig poate fi pierdut în cazul în care astfel de cursuri nu sunt organizate în mod regulat sau dacă firma nu implementează și un program de premiere pentru motivarea șoferilor. În aceste situații, reducerea cheltuielilor cu carburanții, la un an după organizarea cursurilor de condus ecologic, coboară la numai 3%.

#### Un plus de economii

Autorii studiului consideră că, alături de eco-driving, managerii de flote pot adopta și alte măsuri care pot duce la o scădere și mai mare a cheltuielilor, ele fiind, de altfel, tot atât de importante ca și cursurile în sine:

- ✓ **Monitorizarea performanțelor** individuale ale șoferilor și transmiterea către aceștia a unui feedback periodic.
- ✓ **Evaluarea conducătorilor auto** și informarea acestora cu privire la rezultate, prin intermediul indicatorilor de schimbare a vitezei și a dispozitivelor mobile (smartphone). Cercetări mai aprofundate au arătat că la o flotă de 118 vehicule, informarea șoferilor cu privire la

performanțele lor în materie de condus ecologic, prin intermediul dispozitivelor instalate la bord, a determinat o economie de carburant de 2,8%. Pe de altă parte, lipsa feedback-ului a dus la o reducere mai mică a cheltuielilor, de numai 1,5%.

- ✓ **Organizarea unor concursuri interne** privind abilitățile de condus ecologic. Astfel de competiții, se arată în documentul CE Delft, își sporesc efectele dacă rezultatele sunt publicate, iar șoferii, recompensați.

Potrivit unui program-pilot organizat în cadrul proiectului european FLEAT (Fleet Environmental Action and Assessment), la care au participat 6 flote cu 643 de vehicule comerciale, cursurile de condus ecologic și măsurile de monitorizare și feedback au permis o reducere anuală a cheltuielilor cuprinsă între 2,2-21,8%. Deși una dintre companiile participante la program nu a implementat cursuri de conducere defensivă, ci doar măsurile de monitorizare, aceasta a totuși reușit să obțină o economie destul de mare a consumului de carburant, ceea ce arată, spun specialiștii FLEAT, importanța etapei de supraveghere a performanțelor șoferilor.

#### Cheltuielile implicate

Fără doar și poate, toate măsurile necesare pentru reducerea consumului de carburant implică, într-o primă etapă, și un cost care trebuie suportat de companie:

- ✓ **Plata instructorului** de eco-driving și pierderea orelor de serviciu a șoferilor trimiși la cursuri. Studiul "Saving fuel, saving cost" arată că, în medie, organizarea unui astfel de curs costă aproximativ 50-100 euro, iar lipsa fiecărui șofer din companie, exprimată în ore de muncă, înseamnă o scădere a veniturilor companiei cuprinsă între 300-1.000 de euro.
- ✓ **Costul pachetului** pentru monitorizarea conducătorului auto: 15 euro pentru indicatorul de schimbare a vitezelor (pentru o serie de autovehicule acesta face parte din dotarea standard);
- ✓ **Implementarea** unui sistem de monitorizare și feedback. Potrivit CE Delft, costurile depinde de complexitatea acestuia.

#### Monetizarea beneficiilor

La prima vedere, acest capitol nu ar trebui să producă revelații uluitoare. Economii de combustibil realizate prin adoptarea unui stil de condus ecologic se calculează prin înmulțirea reducerii consumului de combustibil (în l/km) cu prețul acestuia și numărul de kilometri parcurși.

Însă scăderii cheltuielilor cu carburanții le pot fi adăugate și alte beneficii monetare, precum sunt cele provenite din reducerea numărului de accidente și din diminuarea cheltuielilor cu mentenanța.

În final, autorii studiului subliniază un condus ecologic poate aduce și beneficii sociale, cum ar fi reducerea zgomotului produs de trafic și îmbunătățirea siguranței rutiere. Acest ultim aspect influențează starea de sănătate și scade costurile medicale.

<b>Buget estimat/Surse de finanțare</b>	Buget estimat: 30.000 Euro
	Surse de finanțare: capital privat /public

<b>Activitatea 4.4 Regulamente de acces, staționare și de aprovizionare, pentru distribuția de mărfuri, firme de curierat, livrări la domiciliu, salubritate, construcții</b>			
<b>Lider acțiune</b>	Municipiul Suceava		
<b>Tipul organizației</b>	Autoritate publică locală		
<b>Parteneri principali</b>	Inspectoratul Județean de Poliție - Serviciul Circulație, Operatori privați în domeniul transportului de mărfuri		
<b>Rezultate previzionate</b>	Fluidizarea traficului rutier în special în zonele preponderent comerciale și pe arterele principale de circulație		
	Reducerea gazelor cu efect de seră, creșterea calității vieții și reducerea poluării asupra mediului înconjurător		
	Reducerea numărului de accidente rutiere		
		<b>Perioada</b>	<b>Surse</b>
<b>Indicatori estimativi</b>	Regulament local pentru tranzit și destinație de mărfuri cu măsuri particularizate pe anumite criterii specifice	2019	Studii, date statistice
	Volum de vânzări/transport de mărfuri	2020	Studii, date statistice
	Gradul de satisfacție al cetățenilor și operatorilor economici din comerț	2020	Studiu de piață
<b>Descriere activitate</b>			
<p>Lipsa unor reglementări locale referitoare la transportul și destinația de mărfuri determină apariția frecventă a unor blocaje în trafic, creșterea emisiilor datorate traficului rutier, disconfort în trafic și nu numai pentru cetățeni, blocarea unor locuri de parcare și uneori chiar a unor benzi de circulație, precum și nefuncționalități în derularea activităților de comerț și distribuție de mărfuri.</p> <p>Este imperios necesară elaborarea, adoptarea și respectarea unui regulament local referitor la transportul și destinația de mărfuri în vederea diminuării disfuncționalităților asociate cu această activitate economică.</p> <p>Acest regulament trebuie să trateze în mod special zonele comerciale din municipiu, zonele în care se afla instituțiile publice, piețele și spațiile destinate activităților de comerț, în special cele localizate în zonele predominant rezidențiale.</p> <p>Regulamentul local trebuie să prevadă:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Specificații privind gabaritul/tonajul permis pentru vehiculele de transport și distribuție mărfuri, diferențiat în funcție de locația/destinația finală a livrărilor;</b></li> <li>✓ <b>Specificații privind orarul de transport și distribuție cu mențiunea că acestea trebuie corelate în funcție de valorile de trafic ale zonei, nevoile/frecvența de livrare pentru fiecare zonă/spațiu</b></li> </ul>			

<p>comercial în parte. De preferat perioadele de livrare trebuie să fie stabilite în afara orelor de vârf pentru traficul rutier dar trebuie luat în calcul și eventualul disconfort creat pentru cetățeni și agenți economici;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Specificații privind restricțiile temporare sau totale de acces în anumite zone (ex: zone pietonale), diferențiate pe intervale orare, gabarit și specificul mărfurilor;</li> <li>✓ Sancțiuni și măsuri de descurajare în cazul nerespectării prevederilor regulamentului;</li> <li>✓ Rute alternative recomandate și modalitatea de informare în timp real referitoare la condițiile și restricțiile din trafic;</li> <li>✓ Specificații privind facilitățile (excepțiile aferente pentru cazul în care sunt utilizate vehicule alternative: electric, hibrid etc.) pentru realizarea distribuției de mărfuri.</li> </ul> <p>Elaborarea regulamentului va fi realizată în cadrul unor întâlniri cu persoanele/firmele interesate în domeniu, va fi supus dezbaterii publice și ulterior adoptat prin Hotărâre de Consiliu Local.</p>	
<b>Buget estimat/Surse de finanțare</b>	Buget estimat: 20.000 euro
	Surse de finanțare: Buget local



<b>Activitatea 4.5 Inițierea unei Hotărâri de Consiliu Local pentru introducerea unor stimulente fiscale favorabile achiziției de vehicule electrice/alternative</b>			
<b>Lider acțiune</b>	Municipiul Suceava		
<b>Tipul organizației</b>	Autoritate publică locală		
<b>Parteneri principali</b>	Inspectoratul de Poliție, Consiliul Județean, Agenția de Protecția Mediului Suceava, Garda de Mediu Suceava, Universitatea “Ștefan cel Mare”		
<b>Rezultate previzionate</b>	Propuneri legislative și inițiative de programe obținute prin consultare publică		
		Perioada	Surse
<b>Indicatori estimativi</b>	O Hotărâre a Consiliului Local cu legislație impunere restricții speciale privitor la aspecte de mediu: taxe acces, zone cu emisii joase și zero, parcuri, acordare acces pe rute și pe benzi de circulație dedicate autobuzelor sau bicicliștilor	2018-2020	Site oficial al Primăriei Suceava
	Hotărâre a Consiliului Local cu legislație care acordă reduceri sau scutiri de impozite locale pentru achiziția de vehicule alternative (inclusiv vehicule electrice)	2018-2020	Site oficial al Primăriei Suceava
<b>Descriere activitate</b>			
<p>Pentru depășirea impedimentului major – preț de achiziție, s-a subliniat nevoia de promovare a unor măsuri fiscale favorabile (scutire taxe acces, scutire de impozite locale, chiar lobby național pentru micșorarea taxei pe valoare adăugată), de acordare de facilități ne-financiare și de stimulente financiare prin alocarea unor locuri de parcare preferențiale, fără plată, de reducere a costurilor de cumpărare a curentului electric (în România ar fi doar posibil să se poată face demersuri pentru obținerea tarifului de noapte pentru prețul unitar de vânzare), de asigurare a unei vizibilități mult crescute a vehicule alternative și a unei informări continue vizând avantajele utilizării motorizării electrice în traficul rutier față de motorizarea termică.</p> <p>Utilizarea discriminării pozitive în acest domeniu aduce beneficii tuturor membrilor comunității, printre care și acelor care sunt direct afectați de măsurile discriminatorii impuse.</p> <p>Aceste măsuri pot aduce nepopularitate celor care le promovează, dacă nu se face o pregătire prealabilă a conștiinței civice și a condițiilor specifice minime de utilizare fără impedimente a mobilității electrice.</p> <p>Se intenționează emiterea unei Hotărâri de Consiliu Local care să prevadă facilități pentru achiziționarea și utilizarea de vehicule alternative, inclusiv cele destinate transportului și distribuției de mărfuri. Facilitățile se referă la reducerea/scutirea la plată taxelor locale, scutirea de plată pentru parcare în locurile publice amenajate precum și alte inițiative care să susțină achiziționarea și utilizarea vehiculelor alternative în sectorul public și sectorul privat.</p>			
<b>Buget estimat/Surse de finanțare</b>	Buget estimat: n/a		
	Surse de finanțare: n/a		
<b>Obiectiv specific 5: Măsuri de educare și conștientizare asupra importanței reducerii emisiilor de noxe</b>			

<b>Activitatea 5.1 Campanie de informare și conștientizare referitoare la beneficiile și impactul utilizării de vehicule alternative în transportul și distribuția de mărfuri, inclusiv condusul ecologic</b>			
<b>Lider acțiune</b>	Municipiul Suceava		
<b>Tipul organizației</b>	Autoritate publică locală		
<b>Parteneri principali</b>	Firme private		
<b>Rezultate previzionate</b>	Derularea de campanii de informare publică		
	Creșterea gradului de informare și conștientizare publică referitor la impactul traficului rutier și al modalității de conducere a autovehiculelor asupra mediului și cetățenilor		
	Reducerea congestiei în trafic și a numărului de vehicule de marfă în zonele rezidențiale		
		<b>Perioada</b>	<b>Surse</b>
<b>Indicatori estimativi</b>	Număr de campanii de informare publică derulate	2018 – 2020	Rapoarte ale întâlnirilor
	Cantitate de emisii de CO <sub>2</sub> datorată traficului rutier redusă	2018 – 2023	Raport anul al stării mediului
	Număr de companii care sunt informate și implementează sistemul “eco drive“	2018 – 2023	Chestionare
<b>Descriere activitate</b>			
<p><b>Conducerea ecologica (eco-driving)</b> este un ansamblu de măsuri comportamentale, de control și de verificare a vehiculului, care duc la reducerea consumului de carburant, protejând astfel mediul înconjurător.</p> <p>Fie că este vorba despre conducătorii auto individuali sau cei profesioniști, este necesar ca la nivelul municipiului Suceava să existe campanii de sensibilizare și informare asupra condusului ecologic. Entitățile țintă asupra cărora este necesară concentrarea în mod sistematic sunt companiile de transport și distribuție, școlile de șoferi, companiile de transport cu autobuzul (TPL Suceava). Aceste companii au cel mai mare impact asupra implementării cu succes a metodologiilor și, de asemenea, cel mai mare potențial de reducere a poluării aerului din transport într-un timp relativ scurt.</p> <p>Mai mult, condusul ecologic înseamnă și economisirea de bani. Astfel, aceasta reprezintă o soluție câștigătoare pentru șoferi, precum și pentru mediul înconjurător.</p> <p>Se are în vedere desfășurarea campaniilor în colaborare cu specialiști în domeniul planificării urbane, a traficului rutier, cu reprezentanți ai Poliției Rutiere și cu specialiști din cadrul Universității „Ștefan cel Mare” Suceava.</p> <p>Se intenționează derularea campaniilor în cadrul:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>companiilor de transport și distribuție mărfuri;</b></li> <li>✓ <b>centrelor comerciale din municipiul Suceava – în special pentru deținătorii de spații comerciale</b></li> </ul>			

care își aprovizionează în regim propriu afacerile și pentru firmele mari de distribuție care au contracte de furnizare cu retailerii din zonă;

- ✓ unitățile de învățământ inclusiv instituțiile de învățământ universitare.

Vor fi prezentate exemple de bună practică, modalități de conducere preventivă ecologică, impactul posibil realizat în urma adoptării unui stil de condus prietenos cu mediul, beneficiile directe și indirecte atât în domeniul financiar (inclusiv prin reducerea consumului de combustibil), cât și în domeniul protecției mediului (reducerea emisiilor de noxe, a nivelului de zgomot).

Vor fi prezentate exemplele orașelor partenere, acțiunile adoptate și rezultatele obținute și vor fi efectuate sesiuni de drive test inclusiv cu vehiculele electrice aflate în dotarea Primăriei municipiului Suceava, pentru a oferi un exemplu de bună practică cu privire la condusul prietenos cu mediul din perspectiva vehiculelor alternative.

Exemplu de condus prietenos cu mediul din perspectiva vehiculelor alternative: [LINK exemplu https://drive.google.com/file/d/0B6FMa\\_GeOUsZNGNKcDVQU3NBTnc/view](https://drive.google.com/file/d/0B6FMa_GeOUsZNGNKcDVQU3NBTnc/view)

<b>Buget estimat/Surse de finanțare</b>	Buget estimat: 5.600 euro
	Surse de finanțare: buget local

<b>Activitatea 5.2 Promovarea vehiculelor alternative/electrice la nivel național prin inițierea unor proiecte și propuneri legislative</b>			
<b>Lider acțiune</b>	Municipiul Suceava		
<b>Tipul organizației</b>	Autoritate publică locală		
<b>Parteneri principali</b>	Consiliul Județean Suceava, Agenția de Protecția Mediului Suceava, Garda de Mediu Suceava		
<b>Rezultate previzionate</b>	Propuneri legislative și inițiative de programe obținute prin consultare publică		
		Perioada	Surse
<b>Indicatori estimativi</b>	Legi speciale dedicate implementării cadrului specific introducerii și operării de vehicule alternative	2018-2020	Date statistice
	Programe vizând sprijinirea apariției serviciurilor auto specializate pe vehicule alternative	2018-2020	Studii/date statistice
<b>Descriere activitate:</b>			
<p>Revoluționarea tehnologiei ce asigură mijloacele de mobilitate urbană nu poate fi făcută fără implicare majoră de la nivel guvernamental, fără o legislație adecvată și fără alocări financiare pentru realizarea investițiilor în modele noi tehnologice, deci este necesară lansarea unor programe naționale ce asigură un cadru unitar și favorabil introducerii vehiculelor alternative/electrice, apariției garajelor auto ce prestează servicii de întreținere și mentenanță vehicule alternative/electrice, introducerea unor reduceri de taxe (TVA și taxă de primă înmatriculare), alte măsuri ce dau prioritate la RAR sau la plata rovinei.</p> <p>Deși se cunoaște că asemenea măsuri pot produce dezechilibre importante la nivel de buget național, având în vedere situația economică a țării și nevoia de realizare de investiții și în alte domenii prioritare și strategice, totuși ca stat membru al UE, România și-a asumat îndeplinirea unor obiective de mediu și atingerea unor ținte specifice, ceea ce va face ca măsurile de lobby și propunerile venite la nivel central prin vocea politicianilor locali să fie acceptate și transpuse în legi cu aplicabilitate la nivel național.</p>			
<b>Buget estimat/Surse de finanțare</b>	Buget estimat: 5.600 euro		
	Surse de finanțare: buget local		

## 8. OPORTUNITĂȚI DE FINANȚARE PENTRU PERIOADA 2014–2020

**Horizon 2020** este programul cadru al Uniunii Europene în domeniul cercetării și inovării și reprezintă instrumentul economic pentru asigurarea competitivității pe plan mondial a spațiului european. Horizon 2020 va fi derulat între 2014 și 2020, cu un buget alocat de peste 70 miliarde de euro. Horizon 2020 are ca scop încurajarea cercetării și inovatiei, întărirea bazei tehnologice și științifice care să contribuie la dezvoltarea Zonei de Cercetare Europeana în care cercetătorii, cunoașterea științifică și tehnologia să circule liber.

**ERASMUS Plus** este noul program al Uniunii Europene în domeniul educației, formării profesionale, tineretului și sportului. Programul demarează în anul 2014, va fi operational până în anul 2020 și face parte din cadrul multi-anual de finanțare a Uniunii Europene. Proiectele vor fi structurate în cadrul a trei acțiuni cheie după cum urmează: a) mobilități de învățare; b) Cooperare pentru inovare și bune practici; c) Sprijin pentru reforma politicilor. Bugetul este de 14,7 miliarde EUR pentru toate țările în perioada 2014-2020.

**COSME** programul pentru competitivitatea întreprinderilor și pentru IMM-uri. Cu un buget de 2,5 miliarde de euro pentru perioada 2014 – 2020, programul pentru competitivitatea întreprinderilor și pentru IMM-uri, este un instrument de finanțare care continuă în mare parte activitățile desfășurate în cadrul actualului program pentru competitivitate și inovare (CIP).

**LIFE** – Programul pentru Mediu și Climat, 2014 – 2020, are un buget global de 3,2 miliarde de Euro pe întreaga perioadă de desfășurare, atât pentru proiecte gestionate de organisme publice cât și private. Programul este divizat în două sub-programe: Mediu și Acțiune pentru Climat.

**Acțiuni de inovatie urbana** (dezvoltare urbana) reprezintă un program de studii și proiecte pilot pentru soluții noi referitoare la probleme legate de sustenabilitatea dezvoltării urbane. Bugetul programului va fi de 350 milioane de euro.

**Europa Creativă** este un program de finanțare al Uniunii Europene care se va derula în perioada 2014 – 2020. Programul are un buget total de 1,46 de miliarde de euro. Europa Creativă are 3 subprograme: Media, Cultura și o componentă transversală dedicată garantării creditelor bancare pentru sectoarele culturale și creative și cooperării în domeniul politicilor culturale (disponibilă începând cu 2016).

**EaSI** este un nou program de finanțare destinat stimulării ocupării forței de muncă și inovării sociale. EaSI (Employment and Social Innovation) va beneficia de o alocare de 920 de milioane de euro pentru perioada 2014-2020. EaSI integrează și extinde aria de acoperire a trei instrumente

financiare: Programul pentru Ocuparea Forței de Muncă și Solidaritate Socială (Progress), Rețeaua Europeană de Servicii Publice de Ocupare EURES și Instrumentul European de Microfinanțare Progres.

**Sănătate pentru creștere economică**, al treilea program multianual de acțiune a UE în domeniul sănătății pentru perioada 2014-2020. Acesta ajută/sprijină statele membre în vederea: - întreprinderii reformelor necesare pentru a avea sisteme de sănătate inovatoare și durabile; - creșterii accesului la asistență medicală mai bună și mai sigură pentru cetățeni; - promovării unei stări bune de sănătate a cetățenilor și prevenirii bolilor; - protejării cetățenilor împotriva amenințărilor transfrontaliere. Bugetul programului va fi de 446 de milioane EUR