



Comune di Vicenza

Assessorato alla Mobilità, ai Trasporti e
alle Infrastrutture Stradali



Le Motivazioni dell'iniziativa

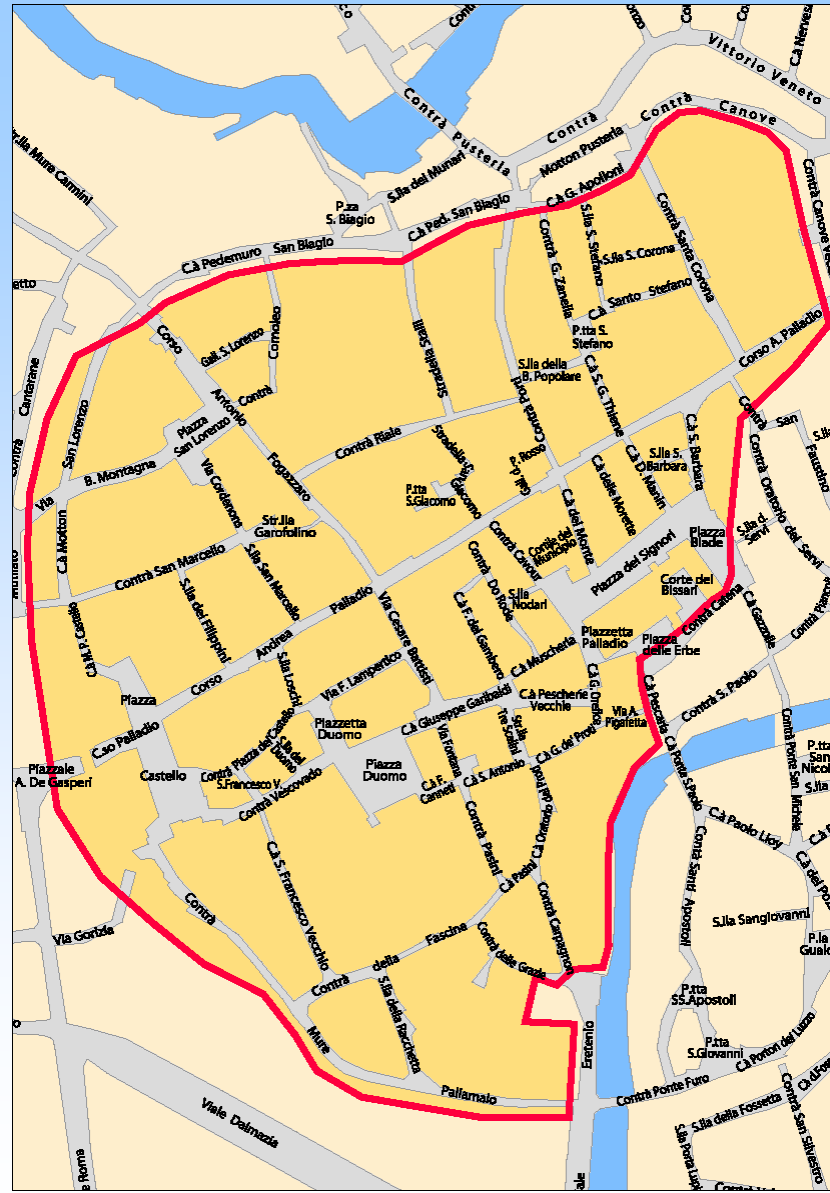
L'esigenza di preservare e trasmettere inalterati i beni ambientali dei centri urbani ha posto la necessità di limitare l'accesso al loro utilizzo veicolare.

Il Comune di Vicenza ha stabilito a tal fine una Zona a Traffico Limitato a cui l'accesso è limitato a fasce orarie. Questa misura, lascia irrisolto il problema della congestione e cioè dell'eccessivo flusso veicolare ancorché limitato alle ore di permesso.

Per limitare la congestione e l'utilizzo della ZTL è necessario concentrare in pochi vettori la distribuzione delle merci con l'utilizzo di una piastra logistica che massimizzando i singoli viaggi minimizzi l'impatto ambientale. Il problema è stato portato dal Comune di Vicenza all'attenzione delle categorie economiche e, sulla scorta di esperienze e indirizzi maturati anche in altri paesi, ci si è indirizzati verso creazione di una piastra logistica che permettesse concentrare le spedizioni nel Centro Storico.



Ambito della Z.T.L.



Z.T.L.
Kmq. 0,37

Modalità dell'iniziativa

Dopo un approfondito dibattito sulle forme organizzative che l'iniziativa poteva assumere avendo ben presente il duplice profilo dell'iniziativa, che si muove a cavallo tra attività economica e tutela di un interesse generale perseguito con provvedimenti amministrativi che limitano il singolo accesso al Centro Storico si è optato per una società con prevalente partecipazione Pubblica.

A questa società di diritto privato con finalità pubbliche, hanno partecipato il Comune di Vicenza, quale destinatario di contributi pubblici e le associazioni economiche di categoria, quali depositarie delle specifiche professionalità, e valori necessarie per una imparziale gestione e il buon funzionamento dell'impresa.

La forma dell'iniziativa

Nell'ottobre 2003 è nata la Società "Vicenza Logistic City Center s.r.l." che ha per oggetto una serie di servizi finalizzati: "all'innovazione e qualificazione del sistema logistico delle merci ed relativo traffico nell'ambito del centro urbano.....secondo criteri di efficienza logistica ed efficacia ecologica"

Nel perseguire tali scopi la Società pur agendo nella esclusiva capacità e con i relativi poteri di diritto privato, si ispira al perseguimento dell'interesse pubblico richiamandosi ai fini fissati in sede comunitaria, nazionale e regionale.

La Società è stata dotata di un Capitale Sociale iniziale di € 50.000,00 sottoscritto per il 55% dal Comune di Vicenza e per il restante 45% dalle categorie economiche.

Le Analisi Preliminari

- Indagini conoscitive per le analisi del contesto. Il programma di indagini partito nel 2001 e volto a rilevare la domanda di mobilità interna al comune e la distribuzione spaziale degli spostamenti è stato articolato con interviste agli operatori addetti al commercio. Gli esercizi sono stati raggruppati in 8 grandi categorie. Dai 1.365 esercizi commerciali presenti nella città (di cui 312 nel centro storico) si sono selezionate le aziende e le strutture commerciali ritenute più significative in modo da costruire un campione casuale e che rispetti unicamente criteri di congrua distribuzione sul territorio. Sono state realizzate complessivamente 243 interviste dirette delle quali il 32% è stato rivolto agli operatori del centro storico.
- Nella primavera del 2004 è stata condotta una indagine sulla ZTL, finalizzata a conoscere in dettaglio le reali dimensioni del fenomeno della movimentazione delle merci. Si tratta di una indagine postale che è stata rivolta a 40 soggetti selezionati tra le imprese di trasporto che maggiormente operano sulla ZTL. Il questionario è stato strutturato da un corriere

Dotazioni, Personale, Attrezzatura

Con le analisi preliminari si è avuta una prima misura dei fabbisogni e delle necessità per operare nella Z.T.L. Verificata la compatibilità dei trasporti richiesti con l'utilizzo di mezzi elettrici si è orientata la scelta verso questi mezzi e ciò ha posto dei vincoli per la localizzazione del sito. Pur nell'incertezza dei dati rilevati si è preferito dare corso all'iniziativa agendo per approssimazioni necessarie e cioè acquisendo un minimo di risorse e personale e incrementandolo con riferimento allo sviluppo dell'attività e precisamente:

Personale dipendente : 1 responsabile
 1 impiegato operativo

Personale di Cooperativa : 3 autisti fissi muniti di patente C

il numero è integrabile a seconda di particolari esigenze

Dotazioni, Personale, Attrezzatura

Automezzi

Il Centro Logistico è dotato di automezzi a propulsione elettrica aventi le seguenti caratteristiche:

Modello	Portata Utile Kg.	Volume utile interno Mc.	Allestimento
1 Porter Piaggio Micro-Vett	400	4	Furgonato
1 Isuzu Micro-Vett	1330	11	Furgonato
1 Isuzu Micro-Vett	1330	15	Furgonato

consegnati nei primi giorni di giugno 2005

1 Isuzu Micro-Vett per capi appesi	1330	11	Furgonato
1 Isuzu Micro-Vett sponda idraulica	2800	15	Centinato

Altre informazioni :	tempi di ricarica batterie :	8 ore per il Porter Piaggio, 7 ore per gli Isuzu
	Autonomia in ciclo urbano:	70 km per il Porter, 115 km. per gli Isuzu
	Velocità massima:	60 km/h per tutti gli automezzi

Attrezzatura di magazzino

2 carrelli elettrici manuali
2 transpallet
1 transpallet con bilancia incorporata
5 carrelli manuali

Individuazione del sito

Doveva trattarsi di una localizzazione che permettesse

- Usufruire al massimo dell'autonomia dei mezzi ottimizzando il loro impiego;
- Spazi sufficientemente ampi per garantire un possibile stazionamento del non consegnato;
- Facile accessibilità e manovrabilità da parte dei mezzi dei consegnatari
- Facilità di individuazione del sito

In base a queste considerazioni fu scelta la localizzazione presso il mercato generale, che dista Km. 1,5 dal Centro Storico, con l'utilizzo di un apposito spazio opportunamente modificato. Il magazzino di mq. 270 dotato di n. 5 aperture per le operazioni di carico e scarico delle merci ed un soppalco di mq. 160, collegato con il piano terra a mezzo di un montacarichi, per lo stoccaggio di merci a breve o a lunga scadenza.

1 ufficio operativo a piano terra, 1 ufficio amministrativo ed 1 ufficio direzione al 1° piano.

Sistemi Informatici

Software “Thunder” – Operativo Trasporti Terrestri

- Gestione Modulo Base
- Gestione Contratti e Tariffe
- Gestione Ritiri e Consegne
- Trasporti a Groupages Cee ed Extra Cee
- Incassi alla consegna
- Gestione Giacenze
- Gestione Pallet
- Ricezione e Trasmissione Dati
- Statistiche Avanzate

Software “Plurimpresa”

- Contabilità Generale/Clienti/Fornitori/Iva
- Analisi di Bilancio
- Gestione Conti Correnti
- Gestione Effetti
- Gestione Insoluti
- Compensi a Terzi
- Gestione Cespiti

Hardware PC Server e 5 licenze di Windows, Data Base
Programmi Acess e Project

Soluzioni Informatiche in via di acquisizione

HARDWARE

Palmary touch screen con penna per inserimento firma, rilevatore ottico integrato per acquisizione del codice a barre da ogni collo, scheda per collegare telefonino GPRS, calamaio nell'automezzo per mantenere l'alimentazione sempre attiva. I palmari saranno programmati in modo da garantire che zone con assenza di segnale GPRS si possa operare normalmente con la consegna, permettendo successivamente la trasmissione dell'informazione appena il segnale è raggiungibile. Questi palmari saranno usati anche all'interno del Logistic Center per permettere sia il ricevimento merce da corriere/spedizioniere, sia la disposizione nel magazzino ubicazioni (guidata a seconda della zona), sia il prelievo da aree di consegna per il carico sull'automezzo.

SOFTWARE

- parte Server

1. ricevere dalla struttura attualmente esistente i dati delle consegne
2. comunicare ai corrieri/spedizionieri la situazione delle consegne
3. ottimizzare i volumi di consegna
4. ricevere i dati dai Palmari

- parte Palmare

1. gestire ed inserire le consegne
2. fornire la prova di consegna immediata (oppure in determinati scaglioni di tempo)
3. gestire le consegne ad orario imposto
4. gestire le eccezioni in fase di consegna
5. gestire gli incassi di contrassegni/dazi/noli
6. gestire le particolarità di giacenza in fase di consegna

I palmari gestiranno tutte le parti sopra menzionate in modo autonomo, saranno quindi dotati di un proprio Data Base che colloquierà con il Data Base del Server.

Inizio Attività

Il Centro Eco-Logistico VELOCE ha iniziato l'attività il 17 gennaio 2005 dopo avere espletato le procedure per l'acquisizione dei veicoli elettrici, delle attrezzature per la movimentazione delle merci, l'arredo per gli uffici, le dotazioni informatiche e tutto l'iter amministrativo necessario per iniziare l'attività. (permessi, assicurazioni, autorizzazioni ect.).



Operatività del Servizio: Modalità e Tariffe

I servizi offerti da Veloce sono a disposizione di tutte le categorie e contemplano le seguenti operazioni :

1. consegne e ritiro di merce
 - 1.1 in cantina ed ai piani
 - 1.2 ad orario imposto
 - 1.3 per appuntamento
 - 1.4 in fuori orario
 - 1.5 con automezzo dotato di sponda idraulica
 - 1.6 con automezzo dedicato
 - 1.7 di capi appesi
2. incasso di contrassegni, dazi e noli
3. facchinaggio
4. deposito di merce
5. copertura assicurativa all risk a richiesta dal cliente

Il centro non accetta, comunque, i seguenti beni: denaro, valori, metalli preziosi, infiammabili, esplosivi, corrosivi, mobili e altri materiali privi d'imballo, prodotti alimentari freschi, materiale di altezza superiore a mt. 1,80 e tutte le merci per le quali è necessario l'impiego di automezzi specifici (esempio: con gru incorporata) o sono richieste particolari autorizzazioni (esempio trasporto materiale radioattivo).

Tariffe

I listini attualmente in vigore sono due e precisamente: uno per il gruppo comprendente i Corrieri, Spedizionieri e Autotrasportatori ed uno per tutti gli altri settori merceologici.

Per non creare differenze di trattamento le condizioni tariffarie, diverse comunque per gruppo di appartenenza, sono uguali per tutti indipendentemente dai volumi di traffico affidati.

Per le operazioni non collegabili al “collettame” generico, come ad esempio consegne e ritiri bevande, alimentari, capi appesi, vengono applicate tariffe specifiche.

Formazione dell'Immagine

Il progetto del Centro Eco-Logistico ha goduto in passato di ampi spazi nei servizi delle televisioni locali e della carta stampata.

Al fine di pubblicizzare e illustrare nei dettagli le peculiarità dell'importante iniziativa, si sono tenuti convegni e dibattiti con gli operatori economici interessati al progetto. Veloce ha altresì predisposto un calendario da tavolo con le indicazioni dei servizi offerti, distribuendolo a tutti i destinatari in fase di consegna e ritiro merce.

Vicenza Logistic City Center ha attivato da tempo il proprio sito internet (**www.velocelogistic.it**) con la possibilità, per gli utilizzatori del servizio, di verificare lo stato delle proprie spedizioni accedendo nell'area riservata attraverso un codice e la password.

Rapporti Commerciali

L'attività del Centro Eco-Logistico è iniziata con l'appoggio del collettame da parte dei corrieri presenti nella piazza di Vicenza.

Sono 24 le società di autotrasporto che attualmente si avvalgono dei servizi di Veloce.

Altre aziende (cantine, grossisti di cancelleria, ecc.) hanno iniziato ad affidare le loro merci al Centro Eco-Logistico.

Stanno per essere conclusi importanti contratti con Aziende operanti nel settore bevande e alimentari (verdura, frutta)

AFFIDABILITÀ

Escludendo le spedizioni con data di consegna concordata con il destinatario o per chiusura settimanale, tutte le merci recapitate al Centro Eco-Logistico sono state presentate ai destinatari entro lo stesso giorno di arrivo.

Sulle oltre 23.000 consegne effettuate dal 17 gennaio al 30 dicembre 2005, non si sono verificati ammanchi o danni alle merci significativi.

Obiettivi di medio periodo

Nel corso del 2005 sono state effettuate oltre 23.000 consegne, sono stati movimentati 695.000 Kg di collettame e 67.000 colli.

In attesa del ricorso dei corrieri aerei internazionali e della nuova ordinanza di disciplina della circolazione (giugno 2006) si stanno esplorando settori commerciali inizialmente non previsti.

È prevista la possibilità di estendere l'attuale Z.T.L.
tale scelta dovrebbe comportare un aumento del volume d'affari del 30%.

Obiettivi di lungo periodo

Nel lungo periodo è obiettivo della società di consolidare la propria presenza nel trasporto delle merci nella ZTL raggiungendo l'equilibrio economico attraverso volumi di consegne tali da garantire il recupero del costo economico-tecnico complessivo, Nell'attuale fase di avvio i proventi dal traffico sono sufficienti alla copertura dei costi diretti e si prevede che nel secondo anno della fase di avvio si possano recuperare i costi diretti più i costi di struttura al netto degli ammortamenti.

Il recupero degli ammortamenti e degli oneri figurativi dovrebbe avvenire dopo i tre anni di avvio.

Effetti esterni non economici

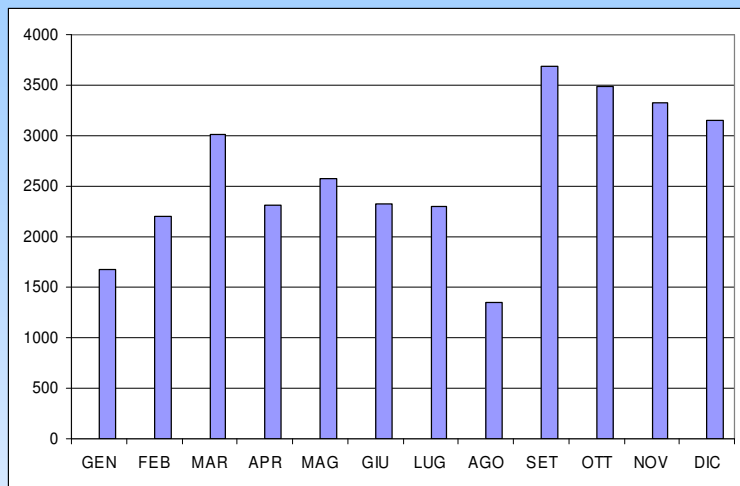
L'aumento dei volumi necessari al conseguimento dell'equilibrio economico prospettico deve necessariamente accompagnarsi alla diminuzione della congestione del traffico nella ZTL e ad un abbattimento delle polveri sottili PM 10.

Già in questa prima fase il volume delle consegne effettuate ha ridotto da 14 mezzi commerciali a due gli ingressi nella ZTL.

Movimenti e Produttività - anno 2006

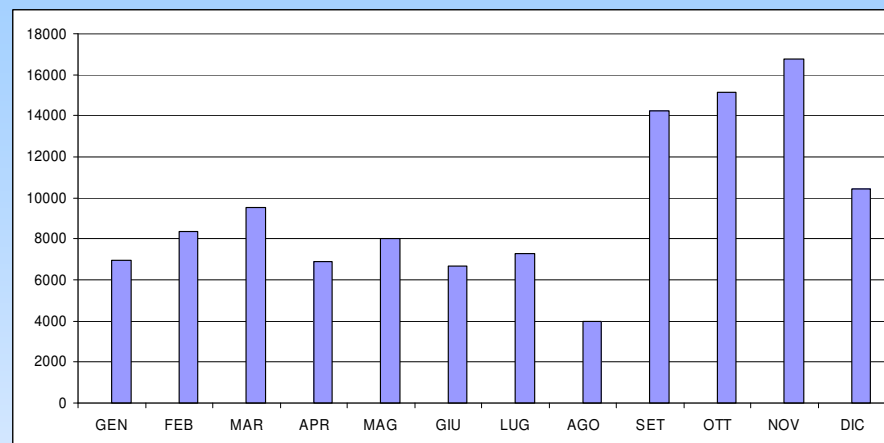
TOTALE SPEDIZIONI 2006

GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	TOTALE
1.680	2.202	3.013	2.308	2.573	2.326	2.300	1.345	3.687	3.489	3.328	3.156	31.407



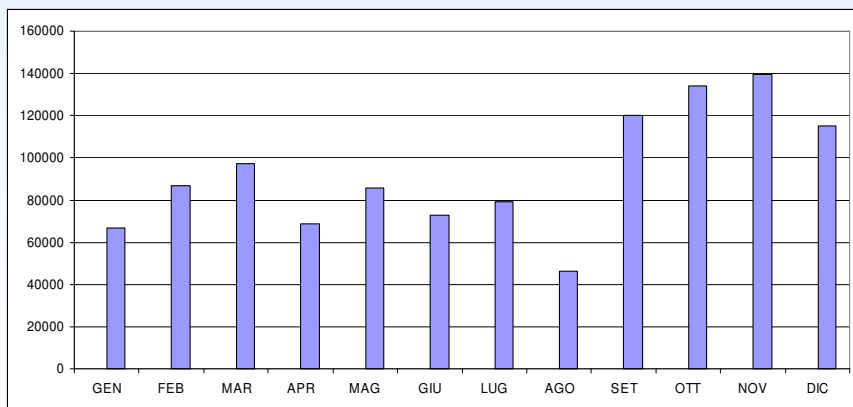
TOTALE COLLI 2006

GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	TOTALE
6.936	8.360	9.525	6.916	8.015	6.698	7.267	3.965	14.240	15.149	16.789	10.411	114.271



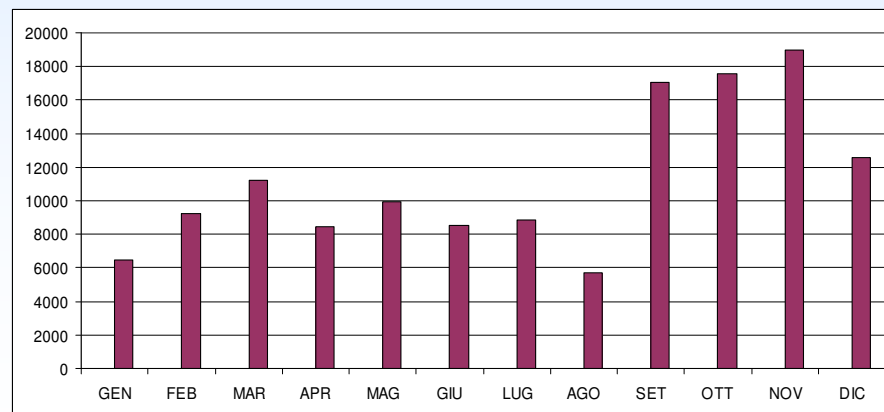
TOTALE KG 2006

GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC
66.670,00	86.896,00	97.042,00	68.745,00	85.653,00	72.587,00	79.118,00	46.136,00	119.895,91	134.103,27	139.336,04	115.074,31



TOTALE RICAVI 2006

GEN	FEB	MAR	APR	MAG	GIU	LUG	AGO	SET	OTT	NOV	DIC	TOTALE
6.460,85	9.230,22	11.219,54	8.436,50	9.926,63	8.541,60	8.871,86	5.687,33	17.045,87	17.591,02	18.994,43	12.539,41	134.545,26



Problemi Legali

NORME INVOCATE A CONTRASTO DELL'ATTIVITÀ DEL CENTRO LOGISTICO:

- Violazione delle normativa posta a tutela della concorrenza;
- Violazione del D.Legs 261/99 e 384/03 che hanno liberalizzato il mercato dei servizi postali;

MOTIVAZIONI ADDOTTE:

L'estensione della piattaforma logistica ai corrieri espresso comporta l'eliminazione di ogni forma di concorrenza nelle fasi di presa e degli invii postali mediante la loro standardizzazione in conseguenza dell'affidamento a un unico soggetto;

La normativa comunitaria attribuisce agli stati membri ed ai soggetti pubblici organizzati nell'ambito degli Stati membri la facoltà di riservare a loro stessi attività di servizio pubblico e di affidarne la gestione a terzi, ma a condizione che la riserva sia il solo mezzo per raggiungere il fine pubblico programmato e che l'impresa incaricata della gestione possa sostituire efficientemente la pluralità di imprese che operavano precedentemente in concorrenza il servizio che viene riservato.

Si contesta che la piastra logistica possa sostituire efficacemente i corrieri espressi.