

Francia: per la Gdo lo sviluppo sostenibile passa per l'innovazione nei trasporti

Uno degli obiettivi concordati, nell'ambito del Grenelle de l'environnement, fra le aziende francesi della grande distribuzione e il **Ministero dell'ambiente e dello sviluppo durevole**, è quello di generalizzare le rilevazioni delle emissioni di CO₂ per meglio conoscerle e controllarle e migliorare l'efficacia energetica dei negozi e delle attività logistiche.

Nonostante la crisi e i risultati insoddisfacenti del convegno di Copenhagen, le imprese francesi non hanno diminuito il loro interesse per queste iniziative. Secondo il barometro sulle imprese e lo sviluppo durevole realizzato da **TNS Sofrès** per **Les Echos** nel mese di marzo 2010, la riduzione dei costi energetici, la diminuzione delle emissioni di CO₂ e lo sviluppo del riciclaggio restano le azioni prioritarie delle imprese nel settore del largo consumo.

Anche se nessun obiettivo preciso di riduzione è stato definito negli accordi di Grenelle, numerose imprese stanno realizzando trasformazioni profonde nelle loro strutture, in particolare nel trasporto delle merci. Il loro obiettivo è duplice: ridurre il consumo di energia e i relativi costi insieme con le emissioni di gas a effetto serra.

Per raggiungere questi risultati, le aziende agiscono simultaneamente soprattutto in due direzioni. La prima è un miglior utilizzo dei camion, che devono viaggiare il più a lungo possibile a pieno carico. La seconda è la ricerca di metodi alternativi al trasporto su strada.

Per quanto riguarda il riempimento dei camion, i più grandi possono ricevere mediamente trenta pallet, ed esistono margini di miglioramento del carico medio attuale (che in un'azienda come Carrefour raggiunge 29 pallet per le grandi superfici e 27 per i supermercati). Si sperimentano inoltre sistemi a doppia altezza di pallet, che permettono di aumentare il numero dei carichi.

Per ottimizzare l'utilizzo dei camion e farli viaggiare il più a lungo possibile (fra diciassette e diciannove ore al giorno per **Carrefour**), si cerca di migliorare la programmazione delle scorte nei negozi e di adattare ancor meglio i piani giornalieri di consegna alla fluttuazione dei volumi ordinati. Per evitare che i camion che hanno consegnato le merci ai negozi rientrino vuoti nei centri di distribuzione, si fanno loro caricare i prodotti dei fornitori vicini ai negozi stessi (*backhauling*).

Per ridurre l'inquinamento dei camion, le aziende incoraggiano i prestatori a utilizzare veicoli conformi alle norme europee Euro 4 ed Euro 5, che emettono meno CO₂. Questa strategia, tuttavia, crea problemi nei rapporti con i sub-fornitori più piccoli, che non hanno piani di rinnovamento rapidi dei loro camion, quindi per questa trasformazione quindi sarà necessario un certo tempo. Per ormai un terzo dei prodotti consegnati nella capitale, **Monoprix** utilizza inoltre dei camion a gas naturale. L'azienda dispone già della flotta privata di questo tipo più importante in Francia (26 camion) ed ha l'obiettivo di raddoppiarla, nonostante l'elevato costo di acquisto e la difficoltà di rivendere i mezzi in mancanza di un mercato dinamico per i veicoli d'occasione.

In seguito alla forte crescita delle insegne del commercio di prossimità, il trasporto urbano pone altri problemi, in particolare a Île-de-France (la regione di Parigi), dove i centri di distribuzione regionali sono lontani dal centro città e le ore di consegna non permettono ai camion di evitare il traffico delle ore di punta.

Per economizzare l'energia e ridurre le emissioni di CO₂, aumentando al tempo stesso la rotazione dei camion, è stato necessario definire orari di consegna più ampi, partendo prima al mattino e rientrando più tardi la sera, e realizzare consegne silenziose, per farle accettare dai residenti. A questo fine Carrefour, ad esempio, ha lanciato il programma camion dodo (camion nanna) che ha permesso di ridurre i decibel emessi da 90 a 60 (al livello di una conversazione normale). Tutti i materiali dei camion sono stati rivisti in collaborazione con i produttori: motori frigoriferi, insonorizzazione degli interni, dei transpallet, dei portelloni, del segnalatore acustico di arretramento, della saracinesca del negozio. Inoltre, il personale è stato addestrato a lavorare più silenziosamente (evitando, ad esempio, lo sbattimento delle porte). In seguito alla conclusione del programma, l'azienda utilizza trenta camion di questo tipo nella regione parigina e in quella di Lille.

La ricerca di metodi di trasporto alternativi a quelli su strada riguarda soprattutto i flussi diretti ai centri di distribuzione. Le aziende tendono a utilizzare i trasporti fluviali dai porti per i prodotti d'importazione, i trasporti ferroviari per le lunghe distanze e i trasporti combinati ferrovia-strada. Carrefour, ad esempio, ha raggiunto nel 2008 l'obiettivo di inoltrare per via fluviale e ferroviaria più del 40% delle merci d'importazione. Aumentando il numero dei container trasportati su chiatte e su ferrovia, nel 2009 l'azienda ha raggiunto il 45%. Monoprix inoltra sulla Senna il 44,5% delle importazioni extraeuropee e il 28% per via ferroviaria. Sbarcati a Le Havre, i prodotti sono poi trasportati per chiatte fino al porto di Bonneuil-sur-Marne o per treno fino a Valenton, e poi per strada fino al centro di distribuzione di Combs-la-Ville vicino a Parigi.

Le innovazioni nei trasporti cominciano a riguardare anche le consegne a domicilio. Come già ha fatto **Tesco.com**, che da anni utilizza camion elettrici, anche in Francia le imprese cominciano a interessarsi a questa soluzione, che può essere gradita ai clienti ma anche efficiente ed economica. Il **Marché Franprix**, rete di circa 800 piccoli supermercati di prossimità del gruppo **Casino** situati nella regione parigina, è il primo distributore a offrire consegne di questo tipo. Linsega ha testato a Parigi l'utilizzo di un veicolo elettrico e i risultati sono stati soddisfacenti: un furgoncino costa 12 mila euro ed ha un'autonomia di 50-60 chilometri (il percorso medio di un veicolo è di circa trenta chilometri). La batteria ha un costo elevato ma una durata di vita di tre anni, i freni sono in garanzia illimitata e, soprattutto, un pieno di elettricità (realizzato durante la notte), costa 0,80 euro, quindi il costo di cento chilometri è inferiore a due euro. Se a questo si aggiunge l'eliminazione del rumore e delle emissioni di CO₂, si capisce perché Franprix abbia deciso di convertire progressivamente la sua flotta di 250 veicoli utilitari diesel e definito l'obiettivo di circa 100 veicoli elettrici per il 2011.

A cura di Enrico Colla