



Informe RSE V

Resultados
extrafinancieros 2021

Informe RSE V

Resultados
extrafinancieros 2021



INTRODUCCIÓN

Construir con nuestros clientes el mundo del mañana

El desarrollo económico ya no es concebible sin el progreso medioambiental y social. Corresponde a las empresas proponer modelos virtuosos que fomenten transformaciones positivas en el mundo.

Como actor económico de primer orden, Société Générale desempeña un papel importante con respecto a sus clientes: particulares, empresas, asociaciones y colectividades territoriales.

Por consiguiente, nuestro Grupo tiene plena conciencia sobre su responsabilidad en la construcción de futuros modelos de desarrollo, más ecológicos e inclusivos.

Comprometernos en este proceso implica numerosos desafíos que requieren acciones en varios ámbitos, como transición energética, biodiversidad, ética, diversidad, o cambio climático.

A la vanguardia acompañado la transición energética

La transición energética es un asunto pluridimensional que nos concierne a todos. Requiere la adaptación de normativas, tecnologías, comportamientos, y exige importantes inversiones. En Société Générale, estamos

convencidos de que los bancos tienen un papel destacado en esta transformación positiva. Por eso hemos fortalecido nuestros compromisos en la lucha contra el calentamiento climático y hemos alineado nuestras actividades a la neutralidad global del carbono para el 2050. También hemos acompañado en cuanto a financiación de la transición energética a través de nuestras soluciones de financiación sostenible por más de 150.000 millones de euros desde el 2019. Estas disposiciones promueven nuestro apoyo al desarrollo de las energías renovables desde hace más de 20 años.

Respaldo a Delanchy Sports en su mutación

Imaginar a la industria del transporte del futuro obliga a cuestionarse sobre organización, flota de vehículos, infraestructura y competitividad. El Grupo Delanchy ha sabido captar el reto de reducir su huella de carbono y la oportunidad que la transición energética podía representar para sus clientes y sus actividades.

En 50 años de relación, hemos visto a esta empresa evolucionar notablemente y adoptar nuevos modos de funcionamiento sostenibles: vehículos a hidrógeno o eléctricos, nuevas infraestructuras fotovoltaicas... Delanchy Sports evoluciona constantemente en su impacto medioambiental y la apoyamos en todas las etapas de su reflexión para que esta buena empresa bretona tenga éxito en su transformación al servicio de sus clientes.

Responsabilidad social y medioambiental, una prioridad en nuestra banca renovada en Francia

En el futuro, en el marco de la fusión de nuestras dos redes de banca minorista, Société Générale y Crédit du Nord, nuestras actividades de asesoría, financiación e inversión, así como nuestros servicios financieros especializados, seguirán adaptándose para ofrecer a nuestros clientes, como Delanchy Sports, soluciones que respondan al gran reto de la responsabilidad social y medioambiental. Dispositivos de financiación RSE y apoyo estratégico a las PYME, una nueva generación de ahorro responsable para particulares, capacitación y una presencia consolidada de nuestros asesores en nuestras 11 regiones: experiencia y cercanía serán el foco en los territorios para materializar nuestra ambición de ser el banquero socio preferido de nuestros clientes en su transformación.

Société Générale quiere contribuir en una transición proactiva y responsable construida en estrecha colaboración con sus socios. He aquí el sentido de nuestra razón de ser: «construir juntos con nuestros clientes, un mañana mejor y sostenible brindando soluciones financieras responsables e innovadoras». Esta es también la voluntad de nuestros empleados, que se alistan para hacer realidad este compromiso codo a codo con nuestros clientes.

Sébastien Proto
Director General Adjunto
responsable de las redes Société
Générale, Crédit du Nord,
Banca Privada y su dirección
de Innovación, Tecnología e
Informática





¡SÍGANOS!

No soy un índice.

Soy un progreso

No soy una puntuación.

Soy un resultado

No soy una norma.

Soy una voluntad

No soy una estadística.

Soy una realidad

No soy una limitación.

Soy entusiasmo

No soy una obligación.

Soy una esperanza

No soy una medida prudencial.

Soy una responsabilidad

No soy una caja negra.

Soy una puerta que sólo hay que abrir.

Soy una mujer.

Soy un hombre.

Soy un equipo.

Soy un proyecto empresarial.

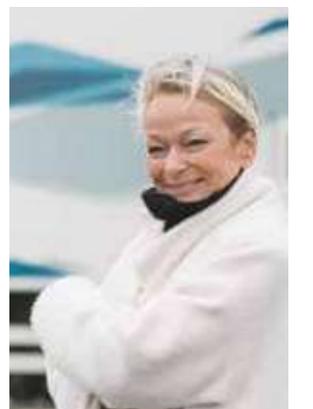
Sígalo

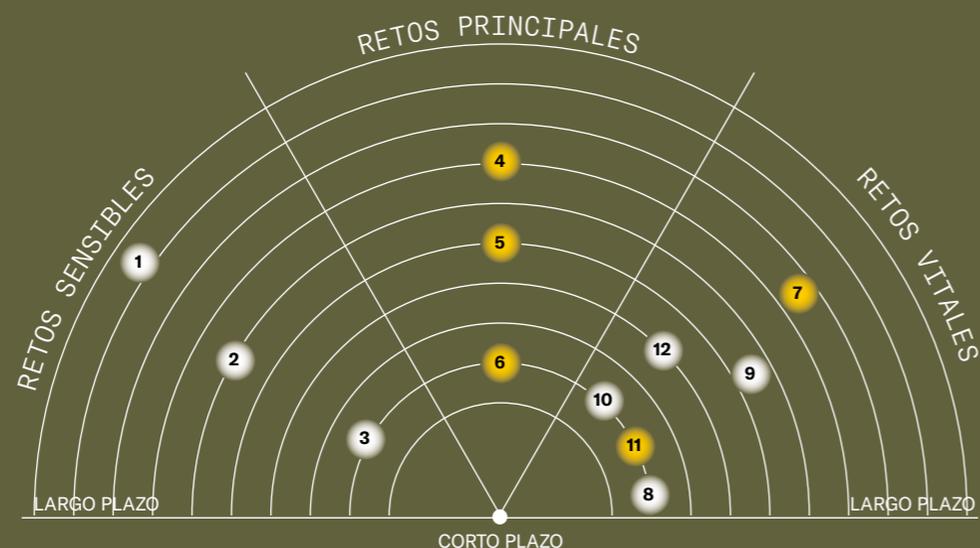
Sígame

Síganos

Brigitte Delanchy
Presidente

Brigitte Delanchy





- 1 Impacto territorial
 - 2 Igualdad de oportunidades
 - 3 Riesgo de contaminación
 - 4 Protección del agua
 - 5 Capacitación y habilidades
 - 6 Bienestar laboral
 - 7 Calidad del diálogo social
 - 8 Seguridad alimentaria
 - 9 Seguridad del personal
 - 10 Seguridad vial
 - 11 Huella ecológica
 - 12 Honestidad de las prácticas
-
- Nivel de excelencia a mantener
 - Avances sensibles a confirmar
 - Avances sensibles a emprender

La cartografía proporciona el marco para la aplicación del procedimiento RSE de la empresa: identifica los retos que son prioritarios según una lógica a corto y largo plazo.

Esta cartografía enumera los retos medioambientales, sociales y societarios cuyo impacto se considera significativo en la capacidad de la empresa para alcanzar sus objetivos de rendimiento responsable.

Son los principios en los cuales se basa la elaboración de informes de la GRI (Global Reporting Initiative) que han servido de inspiración a nuestra labor para entablar nuestra iniciativa de informar.

Uno de los principios, el de la pertinencia, ha sido objeto de un profundo trabajo por parte del Comité Directivo para garantizar que el informe destaque aspectos que reflejen los impactos económicos, medioambientales y sociales sustanciales de la organización. Es este trabajo que ha estructurado el contenido de este informe permitiendo priorizar el perfeccionamiento de ciertos indicadores en torno a los cuatro desafíos vitales: huella ecológica, seguridad alimentaria, seguridad vial y desarrollo humano.

Por último, este informe el cual hace referencia a los Objetivos de Desarrollo Sostenible entre los cuales encontramos la meta correspondiente en forma de pictograma en las páginas dobles dedicadas a nuestros grandes desafíos.

La RSE es un procedimiento de progreso que se apoya en una dinámica profundamente humana. Nuestro informe es el reflejo de los valores de la empresa: pragmático, sencillo, directo.

ÍNDICE

- 02 *Introducción*
Sébastien Proto
- 04 *¡Siganos!*
Brigitte Delanchy
- 10 *Entrevista con*
Isabelle Roussel y Sébastien Pecqueux
- 12 *Energy Observer*
Experiencia incrementada
- 14 *Nuestros desafíos*
Huella ecológica
- 16 *Deber de continuar*
El Grupo DELANCHY en modo B100
- 18 *Foco*
Energías nuevas
- 20 *Deber de continuar*
Rendimiento energético de las plataformas
- 22 *Foco*
Optimizar el ciclo de vida útil de los neumáticos
- 24 *Nuestros desafíos*
Seguridad vial
- 26 *Deber de continuar*
La FCO, un fondo común, una forma adaptada
- 28 *Nuestros desafíos*
Desarrollo humano
- 30 *Gran ángulo*
La diversidad: un estado de ánimo
- 32 *Focos*
Crecimiento del talento y las competencias
- 34 *Gran ángulo*
Un nuevo impulso en materia de seguridad
- 38 *Deber de continuar*
Mejora de las condiciones de trabajo
- 40 *Nuestros desafíos*
Seguridad alimentaria
- 42 *Gran ángulo*
Respeto de la cadena de frío
- 46 *Metodología*
- 48 *Indicadores*
- 56 *Agradecimientos*



El transporte y la logística de los productos frescos y productos de mar requieren verdaderos conocimientos técnicos. Rapidez en la preparación para que los camiones salgan a tiempo, pero nunca a costa de la seguridad alimentaria y los controles asociados. Un «baile» de todos los días en las plataformas de DELANCHY, como aquí en Frigo Transports 53.

Sólo somos un eslabón en la cadena de valor

Entrevista con Isabelle Roussel, Directora de Calidad, y Sébastien Pecqueux, Director Comercial

La descarbonización del transporte de mercaderías significa un reto importante en el marco de la lucha contra el calentamiento global. Esta actividad genera por sí sola más del 10% de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero. Según las estimaciones de la OCDE, esta cifra debería aumentar un 22% de aquí al 2050 y esto, tomando en cuenta los avances de las motorizaciones. La solución no puede ser únicamente tecnológica y debe comprometer a toda la cadena de valor. Una visión general del Grupo DELANCHY con Sébastien Pecqueux, Director Comercial, e Isabelle Roussel, Directora de Calidad.

¿Qué atención prestan los compradores al procedimiento RSE del Grupo DELANCHY?

SP: Nos clients sont d'abord sensibles. Primero que nada, nuestros clientes son sensibles a la naturaleza de los vehículos que estamos poniendo en circulación -eléctricos, de gas, de biocombustibles- y los experimentos que estamos llevando a cabo para transformar nuestra flota, especialmente los camiones impulsados por hidrógeno. El otro tema que les llama la atención es el consumo energético de nuestras plataformas logísticas. Son conscientes de que nuestro procedimiento RSE es pragmático, tangible y perenne porque va cambiando con el tiempo. Buscamos constantemente la innovación y cada día nos esforzamos por progresar. Algunos de los avances pueden parecer mínimos, pero a nuestro nivel no son insignificantes porque son el resultado de una inversión sustancial por parte de un actor que se encuentra al final de la cadena.

IR: Nuestros clientes manifiestan un creciente interés por las iniciativas que hemos emprendido y seguimos desarrollando. Averiguan en la empresa de forma general si ésta ha implementado algún procedimiento RSE. Preguntas más específicas se refieren al consumo de CO2, las emisiones de gases de efecto invernadero y la composición de la flota de vehículos. Para nuestros clientes, el transporte forma parte de uno de los flujos cuyo impacto ecológico está relacionado con las emisiones indirectas vinculadas a su actividad. Optar por un transporte menos contaminante y que consuma menos energía contribuye a reducir la huella de carbono global.

¿Cómo conciliar las aspiraciones medioambientales del sector con las limitaciones del mercado?

IR: Algunos contratistas están preocupados por querer reducir su huella medioambiental, pero esto significa acudir a tecnologías más onero-



sas y asumir este costo adicional no siempre es aceptable o posible para ellos. Se trata de un verdadero desafío, porque el desarrollo de tecnologías limpias requiere fuertes inversiones que deben ser asumidas

exigencias de los clientes, que a su vez están condicionadas por las expectativas del consumidor: para nosotros, los transportistas, el camión debe salir a una hora determinada.

Canadá por avión, colocamos «dispositivos de seguridad» para que la mercadería quede bien en las góndolas de los comercios para las fiestas de fin de año. Podemos concienciar a nuestras partes involucradas

« Se trata de un verdadero desafío, porque el desarrollo de tecnologías limpias requiere fuertes inversiones que deben ser asumidas por toda una industria: fabricantes, autoridades públicas, transportistas, contratistas y consumidores. »

por toda la industria: fabricantes, autoridades públicas, transportistas, contratistas y consumidores. También entran en juego otros criterios. Para los productos ultrafrescos, por ejemplo, la entrega en 24 horas es un factor determinante. En ocasiones, nos veremos obligados a rechazar más envíos para poder entregar a clientes de toda Francia. Hay límites inherentes a la optimización logística para satisfacer las

SP: Nuestros clientes están muy interesados en nuestro procedimiento RSE y en los esfuerzos a los que nos comprometemos en este ámbito, pero todavía nos queda enseñanza a trazar. Por ejemplo, algunos de ellos nos pedirán que fletemos camiones a gas y, al mismo tiempo, movilizemos un vehículo que sólo lleva cinco palés y cuya tasa de llenado no está optimizada. Para algunos productos, como las langostas que provienen de

con estudios más precisos, pero al final no somos nosotros quienes tomamos la decisión. Es sólo con un compromiso orquestado y asumido por todo el sector que se podrá cambiar el modelo. En todo caso, como transportistas, nos preparamos para el futuro y nos anticipamos a las nuevas normativas para ofrecer a nuestros clientes soluciones confiables y adecuadas.

Del mar a la tierra, una incrementada experiencia

En 5 años de navegación, Energy Observer ha recorrido unos 85.000 km. Una mirada a esta odisea del hidrógeno y energías renovables con Victorien Erussard, Capitán y Presidente Fundador de Energy Observer y EODev (Energy Observer Developments), y Marin Jarry, Capitán de Armamento y Capitán del buque laboratorio.

Controlar el mix energético: el fruto de un largo proceso

La arquitectura energética del barco, diseñada por Energy Observer y perfeccionada gracias a su colaboración con el CEA LITEN, incluye ladrillos solares (40% del mix energético), eólica (40% de la combinación energética) e hidrógena (20%). Marin Jarry insiste en que el hidrógeno se considera un «prolongador de la autonomía», y que la estrategia de la tripulación consiste en adaptar la velocidad del barco al consumo de energía.

La variedad de zonas geográficas atravesadas por el buque ha permitido evaluar el rendimiento de las tecnologías según los diferentes entornos y condiciones climáticas. También se han producido avances gracias a la exploración de las tecnologías existentes. Sobre todo, la tripulación comprobó que el aporte de energía eólica era demasiado bajo en relación a las tarifas, es decir, su resistencia al avance. La pila de com-

bustible también fue objeto de numerosos análisis. «La que había sido desarrollada inicialmente por los ingenieros del CEA, ha sido sustituida entre 2019 y 2020 por una pila de combustible Toyota más eficiente, que ha sido adaptada para su integración en el barco por nuestros equipos y los de Toyota», señala Marin Jarry.

Hacia una automatización del sistema

Gracias al EMS (Sistema de Gestión de la Energía), que controla toda la cadena energética del barco, una base de datos proporciona información en tiempo real sobre 2.000 parámetros y puede activar hasta 600 alarmas diferentes (presión, temperatura, etc.). Esta automatización logra hacer funcionar las tecnologías entre ellas. Desarrollado por 12 ingenieros del CEA, está en constante evolución gracias a las devoluciones diarias cargadas directamente al sistema por la tripulación y los ingenieros.

El objetivo es enriquecerlo con nuevas soluciones y estrategias de navegación. De este modo, el EMS permite, principalmente, establecer un umbral máximo en términos de consumo de energía, lo que significa adaptar la velocidad del barco.

El hidrógeno: un vector clave en la transición energética

Energy Observer también funciona con hidrógeno producido a bordo. Es el resultado de una cadena de producción completa (desalinización del agua de mar, electrólisis, compresión y almacenamiento). Como el hidrógeno es la molécula más común del universo, constituye una fuente de energía prometedora, siempre que se obtenga de forma virtuosa. Esta tecnología es muy silenciosa y ofrece un nuevo confort para la tripulación, reduciendo al mismo tiempo el impacto del buque en la fauna marina, que suele ser víctima de la contaminación acústica de los buques de propulsión convencional.



En tierra: ¡ya es hora del espacio pedagógico!

Cuando los equipos de Energy Observer no están en el mar, quiere decir que están en tierra para sembrar las semillas de un comportamiento más respetuoso con el medio ambiente. La crisis sanitaria llevó a la tripula-

ción a diversificar sus actividades al mismo tiempo que contribuía a una toma de conciencia más importante en materia de transición energética. En efecto, Victorien Erussard afirma que «se ha establecido un paralelismo entre el peligro de la crisis sanitaria y el potencial peligro de la crisis ecológica. Para hacer frente a esta crisis, hemos sabido seguir las directrices, adaptarnos y evolucionar.» Los equipos de Energy Observer llevan a cabo actividades educativas

El Grupo DELANCHY y Energy Observer comparten la intención de optimizar sus respectivos mix energéticos y hacerlos cada vez más coherentes.

como la serie de documentales «Energy Observer, la odisea del futuro», disponible en My Canal. Por otro lado, el pueblo Energy Observer recorre el mundo y es transportado a escala europea por el Grupo DELANCHY. Propone una exposición inmersiva, interactiva y de libre

acceso para el público en general sobre los retos de la transición ecológica y energética. La plataforma EO solutions - creada en colaboración con ADEME y el Ministerio de Transición Ecológica - destaca a los pioneros del desarrollo sostenible a través de una serie de videos cortos. Este medio de comunicación también permite comprender mejor la interrelación entre los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) definidos por la ONU, con los cuales el

Grupo DELANCHY contribuye a su medida. Por último, la filial EODev, de la que el grupo fue uno de los primeros financiadores en 2019, pone a disposición las soluciones desarrolladas en el «barco observatorio» accesible a los industriales.

Proyectos emblemáticos

Para fines del 2022, Victorien Erussard tiene previsto lanzar una plataforma pedagógica itinerante - H2 Tour Academy - que «viajará por Francia para reunirse con escuelas y cargos electos con el fin de mostrar toda la cadena de valor del hidrógeno», explica.

El año 2022 también estará marcado por el rodaje de una serie documental sobre los ecosistemas territoriales utilizando el hidrógeno. Por último, Victorien Erussard sueña con pasar de un buque de expedición a un buque de transporte de mercaderías, lo cual acercaría aún más al Energy Observer al Grupo DELANCHY Transport. Esta segunda embarcación, de 120 m de eslora, combinaría la propulsión eléctrica y cíclica con el hidrógeno líquido, menos incómodo que el gaseoso.



Huella ecológica

Para el Grupo DELANCHY, la consideración de la urgencia climática aceleró el cronograma de las iniciativas verdes beneficiando a la transición energética. Además de la formalización e implantación de la ecoconducción entre sus chóferes, el grupo cuenta con una flota de vehículos, de los cuales ya el 97,31% es Euro 6. Paralelamente a la renovación periódica de su flota, el Grupo DELANCHY profundiza en su experimentación en cuanto al mix energético: eléctrica, gas, biocombustibles, hidrógeno. La empresa ha logrado alcanzar el desafío de incorporar estas energías alternativas a su organización, teniendo en cuenta el potencial, pero también las limitaciones de éstas.

Clave para entender

Según el Grupo DELANCHY, la optimización del mix energético es posible gracias a la colaboración con su red de socios, convencidos de que la transición energética constituye una palanca de cooperación.



Al 31 de diciembre de 2021, los Euro 6 representan un 97,31 % contra un 94 % del 2020.

Los Euro 6 (el 2,69 % del parque) quedan reservados a trayectos muy cortos: circulan menos de 30 kilómetros por día y sólo en Boulogne-sur-Mer y Rungis.

1 Composición de la flota de vehículos

31 DE DICIEMBRE DE 2021

EURO 5 : 2,69 %



EURO 6 : 97,31 %



31 DE DICIEMBRE DE 2020

EURO 5 : 6 %



EURO 6 : 94 %



2 Consumo promedio de los tractores (fuente Optifleet)



FIN 2021

27,49 l / 100 km

FIN 2020

27,29 l / 100 km

3 Nota ECO-score

2021

8,17 / 10

2020

8,18 / 10

La empresa adoptó la nota ECO-score* (programa informático Optifleet) para mejorar el consumo promedio de sus vehículos.
* Bien: ≥ 8 / Puede mejorar: 6 <-> 7,9 / Regular: < 6

El Grupo DELANCHY en modo B100

Para fortalecer su enfoque en materia de mix energético, el Grupo DELANCHY ha decidido adquirir 5 camiones que funcionen con B100 en 2021 para probar en condiciones reales las cualidades y las limitaciones vinculadas al uso de este biocombustible en carretera.

El B100 es una alternativa seria al combustible fósil. Este combustible a base de aceite vegetal ha ido evolucionando en el mundo del transporte desde que se homologó su uso en el 2018. Para probar este combustible, el Grupo DELANCHY tiene dos opciones: adquirir vehículos polivalentes capaces de funcionar con B100 o con combustible fósil, o camiones equipados con un motor específico. El grupo optó por esta segunda opción que impone un funcionamiento integral al B100. «Es un verdadero procedimiento que nos permite aspirar a la concesión de la etiqueta Crit'Air 1», afirma el Director Técnico del grupo, Yannig Renault. La normativa exige que tenga su propio depósito. «Está prohibido cargar combustible en otra estación que no sea la nuestra. Esto significa que tenemos que pensar cuidadosamente en la planificación del recorrido de antemano, porque tenemos que asegurarnos de que podemos hacer un viaje de ida y vuelta sin tener que reponer nuestros suministros durante el trayecto.» Por ello, se ha instalado un depósito específico en la plataforma Frigo Trans-

ports 85. Una señalización específica guía a los conductores hacia el combustible adecuado para llenar el tanque. Otra limitación relevante es el carácter corrosivo del aceite, que hace que las operaciones de mantenimiento sean más frecuentes. «Hay que cambiar los filtros de combustible más a menudo, lo que plantea dudas sobre la fiabilidad a largo plazo de la mecánica: no se sabe realmente

«Con esta tecnología, podemos ofrecer un transporte más limpio a los clientes que no quieren pagar más por el servicio»

cómo envejecerá el motor», observa Yannig Renault. Desde el punto de vista del suministro, hay tres proveedores principales en el mercado y los contratos se basan en cláusulas de compromiso exclusivo. Pero, a diferencia del petróleo o el gas, el riesgo de escasez es casi nulo porque la capacidad de producción supera el parque automovilístico existente.

El B100 cuenta con varias ventajas, «Seguimos utilizando la mecánica tradicional, con un rendimiento y una potencia equivalentes a los de un motor diésel. Su similitud con el motor diésel facilita su mantenimiento a nivel de taller. A pesar de leve aumento del consumo, la autonomía es casi la misma. En todo caso, es mucho mayor que la de un vehículo que funciona con gas», explica el

director técnico. En cuanto a la huella ecológica, la diferencia radica en la parte superior de la cadena. «En términos de contaminación instantánea del motor, no hay valor añadido. Pero si consideramos toda la cadena, las emisiones de CO2 son menores porque la colza necesaria para producir el aceite absorbe el CO2 mientras va creciendo. Desde la fosa del



taller hasta la rueda, el B100 es más limpio que el combustible fósil.» La agencia Frigo Transports 85 fue elegida como centro piloto por su gran flota de vehículos, por su tasa de renovación y por la superficie de su parking con una capacidad para integrar una segunda estación de servicio. «Hemos podido comprar varios camiones para aprovechar de un retorno de test tangible. La agencia contará pronto con unos diez vehículos que circularán con B100, lo que nos permitirá hacer más fiable este primer experimento.» Los cinco camiones en funcionamiento se están probando tanto en el transporte regional como nacional. Los resultados están en línea con las previsiones del grupo. «No tenemos sorpresas. Por supuesto, hay una diferencia significativa en el consumo y los filtros de combustible se saturan más rápidamente, pero el rendimiento en términos de comportamiento

y funcionamiento es idéntico: los conductores no notan diferencia alguna. Los vehículos muestran menos de 80.000 km en su contador. Dentro de unos meses, podremos determinar si el exceso de consumo que estamos viendo será incomprensible o no», agrega Yannig Renault. El B100 permite pasar de un combustible fósil a un biocombustible neutralizando los costos adicionales.

«Con esta tecnología, podemos ofrecer un transporte más limpio a los clientes que no quieren pagar más por el servicio. Para tecnologías más puras que siguen siendo muy onerosas, hay que dirigirse al cliente para pedirle que contribuya con un esfuerzo comunitario», explica Yannig Renault. El B100 funciona con un motor de combustión que genera partículas finas. No es tan limpio como un motor eléctrico, pero es más accesible y adecuado para la conduc-

ción de larga distancia. El hidrógeno todavía no está disponible para este fin; los eléctricos de batería y el gas tienen una autonomía insuficiente. La XTL es un biocombustible más limpio porque se trata de una molécula hidrogenada sintetizada a partir de residuos, pero el costo adicional sigue siendo un factor desalentador. «Podría ser un combustible del futuro si el precio fuera más aceptable, ya que se utiliza en todos los motores diésel. Además, su estructura química es tan cercana a que el combustible fósil, y los fabricantes de motores aún no son capaces de distinguir el XTL del diésel tradicional. Por lo tanto, no se puede optar por el XTL en Crit'Air 1. El B100 es ahora una interesante alternativa verde que está disponible inmediatamente para atravesar Francia», concluye Yannig Renault.

Nuevas energías: seguir en primera línea

El Grupo DELANCHY prosigue su colaboración en materia de nuevas energías iniciada con CHEREAU en el 2019. Los nuevos desarrollos conjuntos pretenden abarcar las necesidades de transporte del mañana. Descifrado con Benoit Courteille, Director de Investigación y Desarrollo de CHEREAU.



► Benoit Courteille
Director de Investigación y Desarrollo de CHEREAU

¿En qué proyectos está trabajando hoy?

BC: Estamos trabajando en dos proyectos que integran nuevas energías para la producción de frío, además de mejorar la aerodinámica, el chasis y el aislamiento de las paredes. El primero es un semirremolque frigorífico probado por DELANCHY desde diciembre de 2021 que funciona con baterías eléctricas alimentadas por energía solar y recuperación de energía a nivel de los ejes. El segundo es una versión optimizada de un semirremolque impulsado por hidrógeno. DELANCHY incluirá uno de los primeros remolques de preproducción de este modelo en su flota a partir del 2022.

¿Cuáles son las características de este semirremolque?

BC: El semirremolque eléctrico acopla varios equipos: baterías de 35 kWh recargadas por 27 m² de paneles solares que proporcionan una potencia de 4,5 kW de pico y por un generador de eje con una capacidad de 24 kW. El «todo eléctrico» es posible gracias a los paneles solares que proporcionan una poten-

cia de 4,5 kW de pico y por un generador de eje con una capacidad de 24 kW. El «todo eléctrico» es posible gracias a los sistemas de recarga que compensan las necesidades energéticas del vehículo. Cuando el vehículo está en movimiento, el eje genera energía y va cargando las baterías. El módulo solar del techo proporciona energía adicional, incluso cuando el camión está detenido, por poco que esté expuesto a la luz. El segundo prototipo es un semirremolque multitemperatura de 38 toneladas equipado con una unidad de refrigeración eléctrica alimentada por un sistema de hidrógeno. Tiene dos depósitos que almacenan 16 kg de hidrógeno a 350 bares para alimentar una pila de combustible de 30 kW. Esto proporciona energía a las baterías de amortiguación que aseguran el funcionamiento intermitente de la unidad de refrigeración.

¿Cuáles son los desafíos técnicos a destacar?

BC: Nuestros desarrollos deben implicar, en primer lugar, el menor cambio posible para el usuario. Esto significa diseñar sistemas que



carguen suficiente energía para optimizar su funcionamiento. Hay otros retos que son específicos en función de las tecnologías elegidas. Cuando se trata de energía eléctrica, lo primero que buscamos es minimizar el consumo. El aislamiento reforzado con paneles de vacío ahorra un 20% de energía y, por tanto, de la batería cargada. El eje de recuperación de energía y los paneles fotovoltaicos apuntan a optimizar la autonomía. En el prototipo de hidrógeno, el objetivo es reducir las limitaciones del usuario. Con 16 kg de hidrógeno cargado, aspiramos a una autonomía de 3 días para compensar el reducido número de estaciones de recarga.

¿Cómo interactúan con el Grupo DELANCHY?

BC: Fabricamos vehículos a medida que requieren intercambios constantes con nuestros clientes. Esto es aún más real cuando trabajamos con prototipos. En el modo de concepto, tuvimos muchos intercambios con Yannig Renault sobre la definición general del vehículo, la integración de los paneles solares en el techo, el tamaño de los paquetes de baterías para el modelo de grupo. En la fase de prueba, contamos con devoluciones detalladas de información. En DELANCHY, tenemos la suerte de contar con conductores

concientizados sobre los parámetros de uso específicos. Pueden desacoplar voluntariamente del generador del semirremolque eléctrico para ver cómo se comporta cuando se alimenta únicamente de paneles solares. Esta devolución o retorno de experiencia documentado nos ayuda a progresar. No hay nada mejor que la prueba del campo para finalizar un desarrollo.

¿Qué datos utiliza para que sus desarrollos sean más confiables?

BC: En el prototipo alimentado por baterías que se está probando actualmente, se controla la temperatura interior del vehículo, la potencia necesaria para hacer funcionar la unidad de refrigeración, el estado de carga de las baterías y los datos de recarga. Esto se hace para saber exactamente cómo se alimenta el vehículo. Podremos correlacionar esta información con la distancia recorrida y la meteorología para así obtener modelos matemáticos que permitan optimizar el sistema en la fase de explotación. El vehículo está funcionando muy bien hasta ahora, con lo cual este balance inicial es positivo.

¿En qué medida estas tecnologías son respetuosas con el medio ambiente?

BC: Contribuyen con una importante reducción de las emisiones de CO₂ y de partículas finas porque reemplazamos un sistema diésel por un sistema eléctrico. En cuanto al vehículo, los paneles solares tienen una huella de carbono cero. Al nivel del eje de recuperación de energía, hay un leve aumento de consumo de combustible del tractor debido a la resistencia al rodado, pero está muy por debajo del nivel de emisiones de CO₂ de una unidad diésel. Otra ventaja es la eliminación del ruido inherente al motor diésel, que limita las molestias cuando se realizan entregas en zonas urbanas. El vehículo de hidrógeno sólo tiene sentido si el hidrógeno verde se incorpora en la fase previa. Una unidad de producción estará operativa en Bretaña en el 2022 y nos permitirá lanzar tests en DELANCHY directamente con este recurso.

¿Hay una tecnología preferida para usted?

BC: No, porque se desarrollarán diferentes soluciones en función del uso. En DELANCHY, podemos esperar ver ambas tecnologías a largo plazo. En todo caso, estamos convencidos de que el cambio de energía tendrá lugar en el transporte en los próximos años.

El rendimiento energético de las plataformas: una prioridad

El rendimiento energético de las plataformas es una preocupación para la empresa. Bruno Lesaint, Director Inmobiliario del grupo, hace un balance de la situación hasta la fecha.



► Bruno Lesaint, Director Inmobiliario del Grupo DELANCHY

Proceder de acuerdo a las especificidades de cada sitio

En DELANCHY, la noción de parque inmobiliario abarca diferentes realidades. «Para los sitios que son de su propiedad, la empresa controla los programas de fabricación y renovación. No es el caso de las plataformas alquiladas, sobre todo en el marco de los contratos públicos (Mercados Nacionales de Interés)», subraya Bruno Lesaint.

El grupo por un lado es propietario de sus propias plataformas y por otro lado algunos establecimientos

cuando se creó, no tendrá los mismos recursos que una plataforma que ya está amortizada. Además, en el caso de las plataformas más antiguas, las normas de construcción no siempre son medibles y su actualización puede plantear problemas de equilibrio técnico y económico», observa Bruno Lesaint. La actualización de las plataformas es a veces difícil, dependiendo del caso.

Ante la heterogeneidad de su propiedad, el Grupo DELANCHY intercambia con sus socios para imple-

« La normativa constituye un punto de partida, ipero siempre podemos hacerlo mejor! »

los alquila. Esta variedad de los estatutos, junto con el grado de antigüedad de las plataformas, influyen en las inversiones a las que DELANCHY puede comprometerse para mejorar el rendimiento energético de los edificios. «Una plataforma reciente, que está en proceso de amortizar la inversión que hizo

mentar la solución que mejor se adapte a las necesidades de la actividad de cada sitio. El diálogo entablado con el departamento de asistencia de su proveedor de refrigeración le ha permitido comprender mejor las limitaciones climáticas relacionadas con la ubicación geográfica de las plataformas y su expo-



sición. «Nos damos cuenta de que las soluciones técnicas que hay que prever para los establecimientos en el Norte y Sur de Francia no eran necesariamente las mismas. El desarrollo de una política de grupo debe ir acompañado de una adaptación caso por caso. Para aplicar este enfoque más pulido y personalizado, procedemos en dos etapas. En primer lugar, realizamos un diagnóstico mediante mediciones. Luego identificamos los apalancamientos sobre los que podemos actuar», explica Bruno Lesaint.

La generación de frío como foco del rendimiento energético

La generación de frío representa el 98% de la factura energética del grupo. Por tanto, es el primer apalancamiento sobre el que hay que actuar para optimizar el consumo energético de las plataformas. La empresa ha encargado a su proveedor de refrigeración la realización de un inventario completo. También se anticipa a los cambios normativos incorporando desde ahora unidades de refrigeración en algunos de sus establecimientos funcionando con CO²,

amoníaco y propano, con un PCG inferior al de los refrigerantes HFC, cuyo uso quedará prohibido al 2030. A pesar de ello, el Grupo DELANCHY sigue dependiendo de los avances de los fabricantes en este segmento. «Nuestras unidades de refrigeración son equipos sobre los que no tenemos ningún control desde un punto de vista puramente técnico», señala Bruno Lesaint.

El desarrollo del software MVision en toda la empresa también podría ser una forma de progreso. Proporciona una visión en tiempo real de las temperaturas en las plataformas. Por lo tanto, facilita la gestión del frío -su principal objetivo-, pero «también podría permitir mejorar la eficiencia global del sistema mediante la realización de una serie de pruebas», afirma el Director Inmobiliario.

El sobre aislamiento, que ya se aplica a paredes y techos, podría extenderse a los pisos. Otro apalancamiento para desplegar una acción más masiva sobre otros rubros de gastos energéticos y concientizar a los empleados sobre la necesidad de comportamientos más puros.

En este ámbito, el Grupo DELANCHY quiere ser práctico. «La normativa constituye un punto de partida, ipero siempre podemos hacerlo mejor!» afirma Bruno Lesaint.

Explorar nuevas líneas de pensamiento

Así la prioridad se ubique a nivel de plataformas logísticas, el Grupo DELANCHY también implementa nuevas soluciones en edificios terciarios más tradicionales, como el restaurante de la empresa en La Gravelle, que se está actualmente en su fase de diseño. El proyecto consiste en la construcción de un edificio pasivo con paredes altamente aislantes, que consume intrínsecamente menos energía debido a la calidad de su revestimiento.

La elección de un techo blanco evitará el sobrecalentamiento en verano y la acumulación de calorías (cantidad de calor) en el interior del edificio. Este edificio con estructura de madera también será más respetuoso con el medio ambiente desde el punto de vista medioambiental gracias a haber recurrido a madera con certificación PEFC (gestión sostenible).

«Es importante destacar que este edificio terciario no es representativo de las construcciones habituales. De hecho, las mismas opciones no se pueden trasladar necesariamente a la escala de una plataforma logística. Sin embargo, este proyecto abrirá nuevas vías de reflexión sobre nuestros próximos proyectos, sobre todo en cuanto a la calidad del aislamiento del edificio», concluye Bruno Lesaint.

Optimizar el ciclo de vida útil de los neumáticos

El Grupo DELANCHY, comprometido con una gestión más sostenible de los neumáticos, fue la primera empresa en probar el dispositivo QuickScan creado por Michelin, un sistema automatizado de seguimiento del desgaste de los neumáticos. Este experimento se inició en Frigo Transports 53 en La Gravelle en abril del 2021.

Un dispositivo que detecta el desgaste de los neumáticos

La instalación del dispositivo QuickScan consistió en la colocación de 4 sensores en el piso en la entrada de la agencia Frigo Transports 53. Estas placas son similares a los badenes. «Hay que ir a menos de 15 km/h cuando se pasa por encima de las placas, así que les dimos esta forma para animar al conductor maneje

se refleja en la carcasa metálica del neumático antes de volver al receptor situado dentro de las placas. El recorrido que realiza la onda permite determinar el grosor de la goma de cada neumático y, por tanto, su nivel de desgaste.

Los vehículos están equipados con un transmisor que oficia de identificador único. Este módulo electrónico, situado bajo el tanque de nafta

portista. «Tenemos un inventario completo de los camiones escaneados, alturas de banda de rodadura correspondientes y también de los vehículos que el sistema no ha registrado y para los que habrá que programar una revisión. Hemos referenciado una flota de vehículos que es probable que pase por la agencia y si uno de ellos no ha sido revisado después de cuatro semanas, se acti-

« Estas diferentes intervenciones en el mantenimiento, que el sistema Quicksan permite anticipar mejor, contribuyen para optimizar el ciclo de vida útil de los neumáticos. »

despacio cuando llegue al lugar y que permita a la máquina tomar medidas», explica el Director Técnico del grupo, Yannig Renault. Dado que un neumático está formado por una estructura de acero y una capa de caucho, su desgaste se mide mediante un sistema de radiofrecuencias. Cuando pasa un vehículo por encima de las placas, se emite una onda:

en el caso de un tractor y bajo el chasis en el caso de un remolque, permite reconocer cada camión a su pasaje. Los datos de los vehículos «escaneados» se envían al diseñador del sistema, Michelin, que entrega informes de análisis semanales al Grupo DELANCHY. En caso de constatar riesgo o de anomalía, se envía una alerta específica al trans-

va una alerta», indica Yannig Renault. El dispositivo tiene también la capacidad para evaluar la coherencia de las lecturas en función de la frecuencia de las visitas. «La repetición de los controles permitirá disponer de datos cada vez más confiables», señala. Al garantizar una rápida detección de desgastes anormales, QuickScan facilita la planificación de las fases



de mantenimiento. Corresponde al personal del taller determinar, tras analizar los datos, las operaciones de mantenimiento que deben realizarse.

Desde la detección hasta el mantenimiento: el rol del personal del taller

El jefe de taller identifica las causas de desgaste. «Un neumático que está más desgastado de un solo lado puede explicarse por un problema de geometría o de ajuste del tren. En estos dos casos, la naturaleza de la intervención a realizar difiere. A veces, un simple ajuste de las ruedas para reposicionar en forma perfectamente paralela es suficiente. A veces es necesario un retorno de la llanta, o sea, invertir la dirección del neumático en la llanta para reequilibrar el desgaste», explica Yannig Renault. El reesculturado consiste en la eliminación de la goma para recuperar la profundidad de la banda de rodadura y prolongar así la vida útil de los neumáticos. Si un neumático ya ha sido reesculturado, puede ser

recauchutado. Esta técnica, que también pretende aumentar la vida útil de los neumáticos, consiste en sustituir la banda de rodadura desgastada por una nueva manteniendo la misma carcasa.

Un enfoque a favor de la economía circular

Estas diversas acciones de mantenimiento, que el sistema Quicksan permite anticipar con mayor eficacia, contribuyen para optimizar el ciclo de vida útil de los neumáticos. Al restablecer la altura de la banda de rodadura, el reesculturado prolonga la vida útil del neumático en un promedio del 25% de km adicionales. El reesculturado, que se realiza cuando el neumático tiene la menor resistencia a la rodadura, también optimiza el consumo de combustible. Estos dos factores combinados terminan influyendo en la huella medioambiental del Grupo DELANCHY. El reesculturado puede generar una reducción de las emisiones de CO₂, hasta 1,1 kg/100 km por eje, garantizando al mismo tiempo condiciones de segu-

ridad satisfactorias. El hecho de que el neumático tenga más profundidad mejora su adherencia. El recauchutado puede duplicar potencialmente la vida útil del neumático. La carcasa de un neumático Michelin puede recauchutarse varias veces, en diferentes gamas. Así, se pueden reducir los costos de explotación, la flexibilidad de desgaste aumentada y la huella ecológica del grupo reducido.

El Grupo DELANCHY mantiene estadísticas sobre el índice de neumáticos reesculturados o recauchutados, con el fin de evaluar el rendimiento de los operadores responsables del mantenimiento. «Hacemos una comparación de nuestras agencias. También nos medimos con las estadísticas nacionales elaboradas por los fabricantes: promediamente, un transportista tiene un 40% de neumáticos recauchutados y un 25% de neumáticos reesculturados en sus vehículos», concluye Yannig Renault.



Seguridad vial

Más que una preocupación, la seguridad vial es un imperativo importante para el Grupo DELANCHY. El peligro surge a veces del avance tecnológico, pero también del comportamiento de otros usuarios en la carretera. El grupo sensibiliza regularmente a sus 1.200 conductores sobre la necesidad de una vigilancia constante.

Clave para entender

Dado que la carretera no es un sistema cerrado, las cuestiones sobre seguridad vial deben considerarse en su totalidad. Para la empresa, la seguridad vial sigue siendo una preocupación constante e implica una responsabilidad compartida.

Un trabajo transversal

El Grupo DELANCHY también amplía su enfoque de la seguridad a través del Comité de Seguridad del grupo, que se encarga de orquestar la política global de seguridad de la empresa en todos sus establecimientos, en función de sus características específicas.



En cuanto a seguridad vial

1 Protocolo del Conductor

Como parte del Manual Profesional, el protocolo del conductor presenta las reglas y usos en cuanto a la relación con las partes involucradas, así como las normas en cuanto a seguridad y calidad de los alimentos.

2 FCO by DELANCHY

La Formación Complementaria Obligatoria se ha rediseñado para que sea más eficaz y beneficiosa para los conductores.

3 Unidad de prevención de riesgos psicosociales y nuevas adicciones

Si bien la lucha contra las adicciones tradicionales, la empresa presta especial atención a los riesgos psicosociales, pero también a las nuevas adicciones. De este modo, los juegos en línea (factores de estrés y fatiga) son un objetivo específico.

4 Capacitación, tutoría, modulación normativa

Cada vez que se incorpora un nuevo conductor, éste es atendido por un tutor. Desde 1996, se contrata al responsable de seguridad reglamentaria sistemáticamente seleccionándolo en la comisaría. Es por eso que Pascal Grandin, Responsable Normativa-Seguridad y su Adjunto, Sylvain Victorin-Savin, son ex Comisarios.

5 Centralización de infracciones

La totalidad de las infracciones se centraliza en un punto único y se procesa en tiempo real.

6 Control reglamentario

Las agencias se apoyan en una vigilancia normativa centralizada que anticipa las normativas nacionales o internacionales que puedan influir en la actividad de la empresa, pero también en la aplicación de la norma (jurisprudencia). Todos nuestros procesos están en regla y a veces hasta más exigentes que las obligaciones vigentes. El tacógrafo se descarga cada 15 días (en lugar de cada 90 días como es obligatorio) y después de 2 días para los conductores nuevos.

7 Mantenimiento

El mantenimiento de los vehículos es un factor clave para la seguridad. Casi todas nuestras agencias cuentan con taller propio.

En cuanto a salud-seguridad

1 Comité de Seguridad del grupo

El Comité de Seguridad del grupo incluye representantes de todas las secciones y cubre todos los riesgos y accidentes laborales. Su objetivo es involucrar a una red de empleados más amplia y estructurada que vaya más allá de los Directores de Agencia. Por dicho motivo, se han nombrado más representantes de seguridad para fortalecer la red y enriquecer el diálogo con el Comité de Seguridad.

2 Análisis de riesgos

Cada oficio (conductor, administrativo, oficiales de mantenimiento y taller) es objeto de un análisis de riesgos específicos. La empresa se ha abastecido de herramientas adaptadas a cada situación («tarjetas de reflejos»).

3 Devoluciones de experiencia

Todos los accidentes, independientemente de su gravedad, son objeto de una devolución por escrito sobre la experiencia. Se ha implementado un registro de accidentes leves.

427362 km
recorridos por accidente
responsable

La FCO del Grupo DELANCHY: un fondo común, una forma adaptada

La calidad de la Formación Continua Obligatoria (FCO) que ofrece el Grupo DELANCHY a sus conductores es el resultado de una asociación histórica con el organismo de capacitación Abskill, que nació de la unión entre Forget Formation, Fauvel Formation y Céforas Formation en enero del 2021. Rachel Jegousse, responsable comercial de las cuentas grandes para la región del Gran Oeste, repasa las características específicas de la FCO de DELANCHY.

Contenidos diferenciales

El año 2018 estuvo marcado por la voluntad de Brigitte Delanchy de modernizar la Formación Continua Obligatoria (FCO) mediante la digitalización y personalización, con el objetivo de consolidar la marca empleadora del grupo fidelizando al mismo tiempo a los conductores. Se produjeron numerosos intercambios entre el grupo y la organización de la capacitación, lo que dio lugar a un proceso de co-elaboración de la FCO.

Rachel Jegousse, responsable de cuentas de DELANCHY, subraya el hecho de que «la FCO se basa en un marco de referencia común», o sea, que ciertos elementos de la capacitación no pueden someterse a modificaciones por estar sujetos a obligaciones legales. De hecho, «no puede-

mos tocar los pliegos de condiciones.» expresa. Sin embargo, Abskill es capaz de ofrecer un «contenido diferencial a través de herramientas, un método pedagógico, una adaptación a la cultura de la empresa», agrega. Por tanto, algunos de los temas de la capacitación se personalizan mediante la creación de material didáctico específico para el Grupo DELANCHY (presentaciones con diapositivas, videos, etc.).

La enseñanza digital: un método activo

La organización de la capacitación presta especial atención a la pedagogía digital. En efecto, al principio de la FCO, los alumnos realizan una evaluación de conducción de 30 minutos en un simulador. A lo largo del curso de formación, se puede acceder a los distintos módulos a través de una

tableta. La dimensión lúdica ocurre también a través del recurso de cuestionarios y juegos para ofrecer a los alumnos situaciones concretas de la vida real. Gracias a este método activo, «los conductores se convierten en auténticos protagonistas de su capacitación», subraya Rachel Jegousse.

Devoluciones positivas provenientes de todas las partes involucradas

El enfoque elegido es apreciado por todas las partes involucradas. De hecho, «hay una buena percepción de la capacitación por parte de los conductores, que aprecian la dinámica y el toque personalizado. ¡La semana de capacitación se les pasa volando!» afirma la Responsable Comercial de cuentas grandes del Grupo DELANCHY. Los conductores también son conscientes de que el



► La digitalización de los contenidos de la capacitación ha hecho que la FCO by DELANCHY se vuelva más interactiva, una dimensión apreciada por los alumnos.

enfoque a medida elegido por su empleador contribuye con su currículo. «Los capacitadores, que han sido formados en los dispositivos FCO por DELANCHY, disfrutaron mucho impartiendo la capacitación, cuyo contenido estándar es dinámico.» agrega.

La retroalimentación de la información juega un papel fundamental dentro del dispositivo de capacita-

ciones que luego se comparten con la dirección del grupo.

La seguridad: un tema global

La FCO, que dura 35 horas y se actualiza cada 5 años, se divide en dos etapas: 4 días en el aula y un día dedicado a la práctica. Durante dichas encuestas, los capacitadores recuerdan a los alumnos que la seguridad es una combinación de responsabi-

usuarios de la carretera», explica Rachel Jegousse.

El Grupo DELANCHY: una empresa vanguardista

«El Grupo DELANCHY es una de las empresas que cuenta con verdaderos proyectos a largo plazo y da fe de una mente verdaderamente abierta», dice Rachel Jegousse. La FCO será objeto de

« Ofrecemos contenidos diferenciales mediante herramientas, un método de enseñanza y la adaptación a la cultura de la empresa. »

ción. De hecho, se envían mensualmente encuestas de seguimiento al Grupo DELANCHY. Los 10 capacitadores Abskill en el territorio nacional encargados de las capacitaciones FCO de DELANCHY intercambian información a través de una plataforma interna -una auténtica comunidad de prácticas - que permite recoger los comentarios y devolu-

lidad individual y concientización diaria. Estas jornadas también representan una oportunidad para que los conductores sean cada vez más receptivos a la conducción ecológica, que «va mucho más allá del consumo de combustible. También se refiere al estado del vehículo y su seguimiento, la mercadería transportada y el respeto a todos los

una reforma. De hecho, se acaba de publicar una resolución. Esto dará a las empresas la oportunidad de personalizar ciertas temáticas. «DELANCHY ha sabido posicionarse como una empresa vanguardista al optar por personalizar el dispositivo FCO a partir del 2018. ¡De este modo, ha dado un paso adelante!» concluye con entusiasmo.



Desarrollo humano

El desarrollo humano en la empresa es un desafío que abarca varias dimensiones:

- el significado *del y en el* trabajo,
- la seguridad en el trabajo,
- las aptitudes,
- las perspectivas de futuro personales y colectivas.

Clave para entender

El Grupo DELANCHY desarrolla constantemente sus actividades y equipos, logrando al mismo tiempo que la salud y seguridad de sus empleados en el trabajo sean un reto permanente.



1 Estrategia para vivir bien

Todas las plataformas son objeto de un acondicionamiento que, más allá de los aspectos prácticos, el diseño entra en el mundo de los empleados, cualquiera sea su posición.

2 Bolsa de trabajo

Para gestionar la contratación con mayor eficiencia, pero también para facilitar la el sistema de ascensos y movilidad interna, el Grupo pone a disposición una bolsa de trabajo. Combinada con una cartografía de los puestos y un seguimiento individualizado, esta bolsa permite a los empleados visualizar y muestra con mayor claridad trayectorias profesionales motivadoras.

3 Igualdad de oportunidades

La empresa presta mucha atención a este punto y para todos los casos. Se sigue muy de cerca el tema del acceso a la capacitación para todos.

4 Personalización del FCO

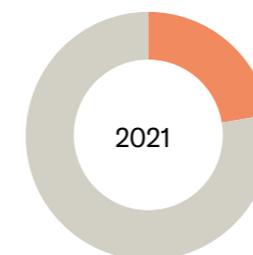
Para el Grupo DELANCHY, la semana de la FCO (Formación Continua Obligatoria) es un momento de unión. Cada sesión comprende a ocho conductores.

Totalmente atendidos durante cinco días, tienen la mente libre para aprender, informarse y empaparse de la cultura de la empresa. Intercambian entre ellos las buenas prácticas y a su regreso, comparten las innovaciones pedagógicas en sus sucursales respectivas. Verdadero instrumento de desarrollo de las competencias y sensibilización sobre seguridad y riesgos, la FCO de Delanchy es una palanca para atraer nuevos talentos, fidelizar a los conductores, desarrollar sus competencias y acompañarlos en la evolución de su carrera.

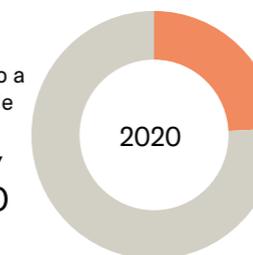
5 Seguridad en muelles y plataformas logísticas

Los diversos estudios realizados en el 2021 por el Comité de Seguridad del grupo han puesto de manifiesto la necesidad de dar prioridad a aquellas acciones que mejoren la seguridad de las actividades logísticas. Consiste en apoyar a las agencias con mayores dificultades (centros con altos índices de siniestralidad y ausentismo). Se han nombrado representantes de seguridad en las agencias para reforzar el funcionamiento en red y enriquecer el diálogo con el Comité de Seguridad. El grupo también pretende centrarse en probar soluciones innovadoras.

EMPLEO DE SÉNIORS



Tasa de acceso a capacitación de séniors
22 %



Tasa de acceso a capacitación de séniors
24 %

La diversidad, un estado de ánimo incorporado en la historia del grupo

Organizada a través de una red de agencias, la empresa se adaptó muy pronto al mercado y a sus clientes diversificando sus actividades y sectores de actuación. Ha sabido desarrollar constantemente sus negocios y equipos. Para el Grupo DELANCHY, la uniformidad es sinónimo de inmovilidad y la diversidad va de la mano del movimiento.

Diversidad de servicios y mercados

Desde mediados de los años ochenta, el enlace justo a tiempo entre la ciudad portuaria y la capital de la Galia se ha diversificado en la entrega de productos frescos (carne, queso, frutas y verduras) y ha adquirido para ello una primera plataforma lejos de su base bretona. Durante los años 90, esta dinámica se fortaleció con compras y creaciones de agencias, algunas de las cuales se dedicaron a la recogida y consolidación de lotes (principalmente en el oeste de Francia) y otras a la distribución (en las grandes áreas metropolitanas preferentemente). Con un tramado de venta por correspondencia cada vez más perfeccionado en Francia, el Grupo DELANCHY cruza los Alpes y crea en 1998 Frigo Transports Italia en Milán. La península se dota de una segunda plataforma DELANCHY en Roma en el 2005. «Los italianos, grandes aficionados a los productos

del mar, importan el 70% de su consumo. La mercadería proveniente de toda Europa, llega a Milán antes de despacharse al resto del país», explica Stéphane Galliard, que dirige Frigo Transports Italia. Paralelamente,

« Estamos enviando la imagen de una empresa ciudadana. Esto facilita la contratación y fortalece nuestra credibilidad frente a nuestros clientes. »

el Grupo DELANCHY crea una nueva red dedicada exclusivamente a la logística. Es así como, además de unas veinte sucursales de Frigo Transports, surgen 7 unidades de Delanchy Services para ofrecer servicios completos a determinadas cuentas importantes, como la empresa METRO. Al mismo tiempo, el Grupo DELANCHY

se embarca en una nueva diversificación. A pedido de los importadores canadienses y estadounidenses de embutidos y quesos franceses, el grupo se lanza al llenado y vaciado de contenedores para la exportación

internacional. Luego, tras el Brexit, el Grupo DELANCHY abre una oficina de aduanas en Boulogne-sur-Mer para facilitar la declaración de mercaderías entre Francia y Gran Bretaña. Mientras tanto, la presencia europea ha seguido con la apertura de una agencia en Barcelona en el 2016, una plataforma que envía prin-



cipalmente a las agencias DELANCHY en Francia e Italia, productos de mar extraídos y pescados en la costa atlántica y mediterránea, así como productos importados de Marruecos y América Latina.

En Italia y España, las agencias Frigo Transports no pueden apoyarse en la existencia de una red: «el grupo sólo nos proporciona el 30 % de nuestro volumen en comparación con una agencia de distribución situada en Francia que se abastece casi exclusivamente del resto de las agencias del grupo», dice Stéphane Galliard para Italia, un país donde el mercado es menos maduro y donde el sector, menos concentrado que en Francia, se caracteriza por un gran número de pequeños transportistas familiares. Además, el peso de la gran distribución es menor, y allí la clientela del Grupo DELANCHY está más diversificada. Lo mismo ocurre en España, donde DELANCHY trata principalmente con empresas familiares cuya actividad fluctúa al ritmo de la temporada de pesca. «Nuestros colaboradores españoles tienen que estar constantemente atentos para conocer las cantidades, la naturaleza de los productos desembarcados, los mercados de destino y, por tanto,

anticipar los medios necesarios para transportar la mercadería», añade Stéphane Galliard.

Diversidad de perfiles

El Grupo DELANCHY es una empresa de transporte y logística, y sus equipos están formados por empleados que realizan tantos trabajos «físicos»:

- preparadores de pedidos, operadores de mantenimiento, lavadores, conductores
- como funciones administrativas: contables, encargados de recursos humanos, asistentes, gerentes de explotación y directores de agencia. «Algunos fueron contratados sin título, otros con una maestría, Los perfiles que asumimos son muy variados», explica Jérôme Guillaume. «La diversidad existe dentro de las propias funciones como conductores «sedentarios» que se ocupan de recoger y distribuir, y de los conductores de tracción, que se especializan en las «líneas principales»», agrega el Director General, para quien la transmisión de conocimientos y habilidades interpersonales dentro de la empresa también depende en gran medida de la mezcla generacional que existe en las agencias. El Grupo DELANCHY también alberga una diversidad

cultural. «En nuestras plataformas encontrarán gente de cualquier origen y religión», señala Jérôme Guillaume. «La sociedad francesa está evolucionando y nos aseguramos de que todas las culturas convivan entre sí con armonía dentro de nuestra empresa», afirma otra vez.

Lo mismo ocurre con la feminización de las funciones. Durante mucho tiempo considerado una actividad profesional de hombres, el mundo del transporte se ha ido abriendo progresivamente a las mujeres. Ampliamente representadas en las funciones del personal de apoyo, aparecen ahora en los oficios «físicos», debido en parte al claro retroceso del trabajo rudo, gracias al reciente equipamiento adquirido por la empresa.

Fuera de sus fronteras francesas, el Grupo DELANCHY mantiene los mismos niveles de exigencia en materia de salud, seguridad e higiene. «Proyectamos la imagen de una empresa ciudadana. Esto facilita la contratación y fortalece nuestra credibilidad frente a nuestros clientes», concluye Stéphane Galliard.

El Grupo DELANCHY hace crecer las competencias de sus talentos

Para aumentar las competencias de sus empleados, el grupo apuesta a la capacitación y transmisión de los conocimientos técnicos. Al centrarse en el potencial de cada uno, el Grupo DELANCHY ha encontrado la clave para motivar a sus equipos y fidelizarlos.

«En DELANCHY, hay espacio en el equipo directivo para cualquiera que quiera desarrollarse. Sólo hay que poner el corazón y el alma en el trabajo.

«Me siento apoyada y estimulada por mi dirección en mis ganas de progresar. Esto me alienta a dar lo mejor de mí.» «Si uno sabe trabajar y adaptarte, sin lugar a dudas va a progresar».

Denis Merchie, Vanessa Bouzemame y Rose-Marie Travers, autores respectivos de estas declaraciones, los tres han hecho su carrera en DELANCHY. En la actualidad, Denis Merchie es el Director de la agencia Frigo Transports 62 y se incorporó a DELANCHY en 1997 en el área de mantenimiento. En ese momento tenía 26 años y había completado su formación como electricista. Rose-Marie Travers, asistente de Brigitte Delanchy, y Vanessa Bouzemame, Asistente de Operaciones en la agencia Frigo Transports 94, se incorporaron a la empresa a princi-

pios de la década de 2000, cuando tenían 20 y 23 años.

La capacitación, clave para el desarrollo

Poco después de ser contratado, a Denis Merchie se le asignó el expediente de Metro. Como parte de sus nuevas funciones, el joven preparador de pedidos se destacó y fue ascendido

«Me he beneficiado. de este modo, con las capacitaciones regulares cada 2, 3 o 4 años.»

al puesto de jefe de plataforma. La empresa le brinda capacitaciones para que adquiera habilidades gerenciales. «Tuve el beneficio de recibir capacitación periódica cada 2, 3 o 4 años», declara Denis Merchie. Nombrado REX (Encargado de Operaciones) en el 2005, se convierte en REX nocturno en el 2008. En el 2013, se embarcó en un largo curso de capacitación para

obtener el Certificado de Competencias RUTL (Responsabilidad de una Unidad de Transporte y Logística) y obtuvo los certificados de Capacidad Profesional en Transporte de Mercadería y Encargado de Transporte. Durante 10 meses, Denis Merchie pasó los viernes de noche y sábados aprendiendo los aspectos legales, técnicos, normativos y financieros de

la vida de una empresa de transporte. «¡Fue intenso!», admite. En el 2014, Denis Merchie, que había desarrollado habilidades y conocimientos comerciales, aceptó el cargo de REX de día. Dos años después, fue nombrado Director de su agencia. Operadora de entrada de datos durante 10 años, Vanessa Bouzemame trabaja de noche, una franja horaria en la que su



► Vanessa Bouzemame, Asistente de Operaciones en la agencia Frigo Transports



► Rose-Marie Travers, Asistente Ejecutiva



► Denis Merchie, Director de la agencia Frigo Transports 62

trabajo abarca una gran variedad de tareas. La joven está en constante evolución, sus responsabilidades aumentan a medida que va avanzando y le exigen conocer las nuevas tecnologías y estar informada sobre los cambios normativos. En 2017, Vanessa Bouzemame tuvo la oportunidad de convertirse en Asistente de Operaciones, «un puesto completo» en el que asiste al REX en sus misiones. «No me gusta estancarme. Tengo la intención de seguir evolucionando», dice la empleada que pronto será nombrada Asistente del REX nocturno. Bajo la

«No me gusta estancarme. Tengo la intención de seguir progresando.»

tutela de la propia Brigitte Delanchy, Rose-Marie Travers realizó su aprendizaje de dos años en La Gravelle. Al día siguiente de tomar el cargo, la joven estudiante asiste a una reunión con todos los responsables administrativos. Ella está muy involucrada y va ascendiendo los peldaños del grupo.

Tras 4 años en la recepción, se le encomendaron tareas de recursos humanos. «Asistí a Brigitte Delanchy en su proyecto de plan de capacitación», explica quien se incorpora al departamento de RRHH durante 5 años antes de tomar el puesto de Asistente Ejecutiva en el 2014. Mientras tanto, sus tareas se han ampliado. Ahora incluyen más atribuciones legales y contables, como las nóminas y la tesorería. «Mis funciones siempre han requerido un alto grado de versatilidad. Esto me ha dado la oportunidad de realizar una gran variedad de cursos de capacitación, desde el aprendizaje de un software de RRHH hasta cursos de derecho social. ¡Incluso he podido beneficiarme con sesiones de desarrollo personal!» Reconoce.

Escucha y transparencia, garantías de una armoniosa evolución

«El hecho de sentirse alentado por los superiores, lo convierte a uno en un luchador», admite Denis Merchie, que, como Director de agencia, se preocupa por ayudar a sus empleados a mejorar sus habilidades y detectar sus cualidades. «En DELANCHY, no lo defraudamos», expresa. Frigo Transports 62 ha creado además un «super programa de integración»

donde a cada nuevo contratado lo acompaña un tutor en su incorporación al puesto. Esta estrategia contribuye a limitar la rotación de personal. Asimismo, Vanessa Bouzemame se esfuerza por convertirse en una persona de referencia en su vez dentro de su agencia. «Hago de enlace con todos los departamentos y centralizo la información», expresa con satisfacción. Rose-Marie Travers,

«En DELANCHY, no lo defraudamos.»

quien por su lado se ha dedicado mucho a la capacitación durante los años que ha pasado en el departamento de recursos humanos, conoce la importancia del conocimiento técnico para llevar una carrera profesional rica y satisfactoria. Hoy en día, es capaz de asesorar a los jóvenes que se incorporan al Grupo DELANCHY sobre las aptitudes y actitudes que deberían cultivar o desarrollar para que se les asignen más responsabilidades y así progresar dentro del grupo.

Un nuevo impulso en términos de seguridad

La salud y la seguridad de los empleados en el trabajo es una prioridad para el Grupo DELANCHY, y el Comité de Seguridad del grupo ha realizado varios estudios al respecto. Dichos estudios han puesto de manifiesto la necesidad de priorizar acciones para mejorar la seguridad de las actividades logísticas. Jérôme Guillaume, Director General y garante de la política de seguridad de la empresa, así como sus equipos, desean fortalecer la consideración de los riesgos en el día a día y seguir concientizando a sus empleados sobre la responsabilidad.

El posicionamiento del Comité de Seguridad

El Comité de Seguridad incluye representantes de diversos departamentos para trabajar juntos en la seguridad, una de las palabras clave del Grupo DELANCHY desde sus inicios. Este trabajo transversal, que congrega diferentes conocimientos y habilidades, fomenta la sinergia y facilita la retroalimentación de información. Como reflejo de la empresa, la organización del Comité está descentralizada. Esta es una condición necesaria para fomentar la agilidad de los equipos, al mismo tiempo que se aprovechan los elementos culturales compartidos. «El papel del Comité de Seguridad a nivel de grupo es brindar una perspectiva y un impulso. Nuestras agencias, por su parte, disponen de mucho espacio para poner en práctica esta perspectiva y aplicarla a diario. Podemos proporcionarles

apoyo técnico si así lo desean, pero no estamos acá para hacer las cosas en su lugar», explica Jérôme Guillaume. Según él, «el Comité debe estar cerca de los equipos operativos». Para hacer frente a este reto, el Comité de Seguridad se está juntando ahora en una de las agencias del grupo una vez por trimestre contando con su Director y su Responsable de Seguridad. «Anteriormente, el Comité de Seguridad

« En cuanto a seguridad en los andenes y plataformas, tenemos mejoras para hacer.»

se celebraba en la sede. Este cambio de enfoque permite intercambiar ideas, comprender mejor las acciones implementadas a nivel de

las agencias. Nos permite tener más en cuenta sus expectativas para dar una respuesta adaptada a nivel de grupo», explica el Director General.

Una toma de conciencia basada en cifras: hacer visible lo invisible

Para analizar la situación de seguridad del grupo en un momento dado, se realizó un profundo estudio emprendido por el departamen-

to de Control de Gestión con el de Recursos Humanos. El objetivo era cuantificar el nivel de ausentismo a nivel grupal vinculado a una enfer-



medad o accidente laboral. De este modo, se pudieron revelar los costos «ocultos» cuando hay una interrupción de trabajo. Por ejemplo, la ausencia de un empleado en el trabajo significa que hay que contratar a un trabajador temporal para sustituirlo, o que los otros miembros de ese equipo tengan que hacer horas extras.

En forma más genérica, los estudios realizados han demostrado objetivamente que la seguridad nunca es un acervo: en materia de accidentes laborales, los resultados del grupo son perfectibles. Existen notables diferencias entre los distintos oficios: los accidentes laborales son más frecuentes en el área de mantenimiento que entre los conductores. La mayoría de los accidentes registrados se producen en las plataformas y andenes, con una proporción importante sin embargo en las ins-

talaciones de los clientes. Entre los riesgos más frecuentes se encuentran los tropezos, resbalones y los TME (trastornos muculoesqueléticos) relacionados a las tareas de manipulación, movimientos repetitivos y transporte de cargas.

«En cuanto a la seguridad en los andenes y plataformas, tenemos que seguir avanzando», subraya Jérôme Guillaume, recordando la urgencia de reducir estos indicadores. No obstante, los estudios realizados en el 2021 han permitido definir los temas seguridad que hay que enviar en forma prioritaria y especificar el plan de acción del grupo. El Comité de Seguridad también ha tomado conciencia de la importancia de involucrar a una red de empleados más amplia y estructurada, que vaya más allá de los directores de agencia. La intención del grupo es «obrar en calidad más que en cantidad» lo que

implica «un enfoque progresivo centrado en los temas prioritarios que son la salida del marco TME pro (centros con un alto índice de accidentes) y la reducción de los índices de ausentismo», afirma el Director General.

Alcanzar un nivel de rendimiento equivalente para las actividades de transporte y logística

Las agencias con más dificultades reciben apoyo a nivel prioritario. En Frigo Transports 50, por ejemplo, los TME relacionados con el transporte de cargas pesadas (cajas de salmón de más de 20 kilos) son recurrentes. Se están estudiando acciones de semiautomatización y se está debatiendo con clientes y proveedores sobre el transporte de cargas pesadas para encontrar soluciones en conjunto. «Se trata de



establecer una lógica de diálogo para trabajar con sentido común y de forma inteligente», confiesa el Director General del grupo. El Grupo DELANCHY, que no dispone de toda la experiencia en la materia, no excluye la posibilidad de recibir asistencia de empresas externas de forma puntual en cuestiones relacionadas con la reducción y prevención de los TME. A nivel local, las agencias también colaboran estrechamente con el servicio de salud laboral y el CRAM. Cuando se denuncia un siniestro en las instalaciones de un cliente, se realiza un estudio. Los equipos involucrados deben transmitir la información al comercial que trata con el cliente si éste es un cliente nacional. «Es esencial involucrar a los interlocutores adecuados en la conversación para que ningún

eslabón de la cadena se convierta en un obstáculo y que todos sean capaces de sugerir soluciones al cliente», puntualiza Jérôme Guillaume. El Grupo DELANCHY desea nombrar más responsables de seguridad para reforzar el funcionamiento en red y enriquecer el diálogo con el Comité de Seguridad. El grupo también pretende centrarse en probar soluciones innovadoras. Los experimentos ya están programados con un horizonte 2022. También se trata de capitalizar las acciones ya implementadas. En cuanto a la sensibilización, se organizan regularmente sesiones de capacitación. Aquí se destacan los movimientos y posturas que hay que priorizar (mantener la espalda recta y doblar las rodillas al levantar cargas), la importancia de no descuidar las fases de descanso fue-

ra de las horas de trabajo y la atención que hay que prestar a la hora de colocar los palés en el suelo para evitar las caídas. Los equipos de protección personal (EPP) también ocupan un lugar en cuanto a seguridad. La sustitución del calzado ayuda a reducir el riesgo de resbalones. El uso de los chalecos médicos PERCKO, que ya se utilizan en Frigo Transports 17, se está probando actualmente en Frigo Transports 69 por parte de los empleados que se han reincorporado al trabajo tras una pausa consecutiva por problemas de lumbalgia.

Como la seguridad nos concierne a todos, hay que fomentar el intercambio de buenas prácticas. Jérôme Guillaume pone el ejemplo del Comité de Seguridad que se celebró en La Rochelle. «Es importante estar



presente junto a las agencias que tiran del carro los vagones. Los intercambios con estas agencias son ricos en enseñanzas y conducen a la identificación de buenas prácticas que benefician a todo el grupo. La locomotora es un medio para reunir y hacer converger a los actores de la seguridad. Por eso es importante mirar a ambos lados, para que las agencias que tiran del carro no se desmotiven y los que deben comprometerse más que nunca con el progreso se beneficien de los efectos de dicho entrenamiento.»

La seguridad: una responsabilidad para compartir

Gracias al trabajo del Comité de Seguridad, el Grupo DELANCHY ha podido desarrollar numerosos indicadores, darles un sentido y

hacerlos significativos para los directivos y los representantes de la seguridad. Hoy, el reto es incorporar la continuidad de este enfoque. De hecho, la empresa fue capaz de sacar la foto en un momento dado para congelar la imagen, pero debe encontrar soluciones para poder hacerlo de forma regular. El reto consiste en apuntar a la regularidad en la obtención de datos. El grupo también es consciente de que las agencias no tienen necesariamente las mismas formas de trabajar. El reto consiste entonces, en la comprensión común del tema de la seguridad, sus implicaciones, así como la gestión del procedimiento según un marco común que ofrezca flexibilidad y permita planes de acción específicos por agencia. «Más allá de cifras y estudios, nuestro principal objetivo es proteger a

los empleados garantizando al mismo tiempo la seguridad de todas las partes involucradas. Primero que nada, se trata de personas y no de cifras. Se trata de anticiparse más que de lamentarse. La cuestión es preservarse contra de los riesgos. Es evidente que los empleados trabajan mejor en un entorno seguro», explica Jérôme Guillaume. Por más que el Grupo DELANCHY es consciente de su nivel de avances en el ámbito de la logística, nunca baja los brazos en cuanto a seguridad vial. El mosaico de agencias que componen el grupo quiere dotarse de los medios necesarios para estar atento en el terreno y practicar una escucha activa. «Cada eslabón de la cadena es indispensable. ¡Si no está todo el mundo involucrado, no sirve!» concluye Jérôme Guillaume.

Mejorar las condiciones de trabajo en nuestras plataformas logísticas

Grupo DELANCHY está pendiente constantemente de cómo reducir las dificultades en sus plataformas y andenes logísticos. Siempre ha estado atento a los movimientos y posturas, perfeccionando su procedimiento mediante la experimentación de nuevas soluciones tecnológicas. Las pruebas realizadas en el 2021 en Delanchy Prestations de Services 44 para facilitar la recogida están dando sus frutos.

En Delanchy Prestations de Services 44, especializado en la preparación de pedidos de frutas y verduras, la actividad de recogida genera cargas numerosas y repetitivas, pero también un tráfico importante en los pasillos, que son una fuente de fatiga física. El peso medio de un paquete es de 6 kg y un preparador que opera con una transpaleta eléctrica recorre por día unos 13 km para acondicionar la mercadería que se cargará en los camiones. Para reducir estas limitaciones, el grupo eligió al fabricante Jungheinrich para testear un nuevo montacargas. el ECE 310 Easy Pilot. El primer ensayo en condiciones reales se puso en marcha en marzo del 2021. «Quisimos probar este equipo nosotros mismos para evaluar las ventajas

anunciadas por el fabricante, administrar nuestros propios análisis llevando estadísticas en cuanto a cantidad de pasos, tiempos de uso, y relacionar esto con la productividad de los operarios.

« Hemos comprobado que, en promedio, un preparador de pedidos ahorra un 50% de pasos diarios, lo cual es considerable. »

Hemos constatado que, en promedio, un preparador de pedidos ahorra un 50% de pasos diarios, lo cual es considerable. Gracias a los sistemas de horquillas, se inclina dos veces

menos en los pasillos para recoger, lo que juega un rol preventivo frente a la aparición de TME a menudo causado por este movimiento. El resultado nos convenció y hemos adquirido cuatro

montacargas», explica David Billon, Director de Delanchy Prestations de Services 44. Con la circulación en autocarga, el preparador no necesita caminar y se desplaza a una velocidad entre



8 y 12 km/h, lo que supone un verdadero ahorro de tiempo real a la hora de ir a un pasillo o direccionar un palet en zona de despacho. El carro está equipado con sensores y se acopla a un control remoto para garantizar su desplazamiento autónomo en modo «Easy Pilot» sin comprometer la seguridad de los preparadores que circulan por los pasillos. El montacargas ECE 310 Easy Pilot se detiene automáticamente al detectar cualquier obstáculo (persona, palet). Esta funcionalidad permite al operario acumular sus palets y avanzar en la recogida sin tener que hacer viajes de ida y vuelta innecesarios para mover su equipo de manipulación. El montacargas también permite que el operario trabaje a altura de hombre: el recogedor ajusta la altura de las horquillas regulables para agarrar y retirar los paquetes en el nivel adecuado. Una operación que no daña la espalda durante la recogida. Cinco preparadores - o sea un tercio del personal de preparación de

pedidos – están usando este sistema hoy en día. «Al principio estaban un poco reticentes, por miedo al cambio. La primera vez se tiene la impresión de estar perdiendo el tiempo, pero esta sensación se supera rápidamente. Es rápido y fácil de acostumbrarse: los operarios que utilizan este equipo están muy satisfechos y ¡no quieren volver a la transpaleta eléctrica! He tenido la oportunidad de usarlo yo mismo, cuando voy a preparar un pedido claramente el trabajo es menos cansador», observa David Billon.

Diseñado para la preparación de pedidos, el montacargas puede trasladarse a la zona de recepción para facilitar el movimiento de los operarios que acuden a buscar los palets a la plataforma para direccionarlos a la zona de almacenamiento. Otra variación es posible en la fase de preparación. «El montacargas puede equiparse con una horquilla doble para preparar dos palets al mismo tiempo. Esta configuración no puede implantarse en nuestra empresa

por falta de espacio en los pasillos pero probablemente podría aplicarse a otras plataformas del grupo», señala David Billon.

Un estudio realizado en el 2021 en todas las plataformas, llevado a cabo por una empresa de ergonomía, confirmó que el uso de este montacargas estaba bien fundado. «Estamos pensando en nuevas soluciones para ampliar el uso de este montacargas, que representa una importante inversión en el momento de la compra. También estudiaremos la posibilidad de aplicar las acciones recomendadas por el estudio para seguir mejorando la ergonomía en los puestos de trabajo y el bienestar de nuestros equipos de empleados.» concluye David Billon. Hay otros experimentos en marcha en varios lugares, como en Frigo Transports 50, donde se ensayarán las posibilidades de integrar exoesqueletos.



Seguridad alimentaria

Los alimentos perecederos deben almacenarse en un entorno saludable y mantenerse a temperaturas de conservación durante todo el proceso de transporte.

De este modo se garantiza la seguridad alimentaria de los productos transportados para los clientes y consumidores finales.

Clave para entender

La seguridad alimentaria es el punto central de atención compartido por todos los empleados. Para reforzar la vigilancia al respecto, la empresa cuenta con una red de 40 referentes en calidad.



1 Seguimiento de la cadena de fríos en tiempo real

Implementación de 1.000 rastreos de registro en septiembre del 2019 de las temperaturas en los vehículos. Permiten el control de la temperatura en cualquier momento y la trazabilidad de cada paquete.

2 Seguimiento centralizado

El 100% de los establecimientos ya están equipados para informes de alarma, se benefician de un seguimiento centralizado de las temperaturas, asociado a un informe de alarma por correo electrónico y SMS.

3 FCO by DELANCHY

En DELANCHY, la «FCO» (Formación Continua Obligatoria) incluye un módulo dedicado a la seguridad alimentaria. Se ha diseñado a medida junto con el instituto de capacitación FORGET, socio histórico de DELANCHY, y teniendo en cuenta las especificidades ligadas a nuestro oficio y a nuestra empresa: multitemperatura, exigencias de higiene, procesos y procedimientos internos para control o seguimiento de la cadena de fríos. De este modo, nuestros conductores se enfrentan a situaciones concretas: ajustes en el grupo de refrigeración, intercambios sobre las problemáticas encontradas y particularidades relativas a nuestros clientes. Todos estos aspectos del proceso de calidad y seguridad alimentaria se abordan desde un ángulo pedagógico, lúdico e innovador.

4 Food Defense

DELANCHY tiene la intención de continuar el procedimiento para identificar las áreas de progreso y desarrollarlo en forma más extensiva dentro del grupo.

5 Innovaciones: limpieza e higiene

Seguimos ecologizando nuestros productos de limpieza: ahora el 90% de los productos utilizados para la limpieza de nuestras plataformas y vehículos son biodegradables. Nuestro objetivo: mantener un nivel de limpieza impecable limitando al mismo tiempo el impacto medioambiental. También hemos desarrollado un sistema de desodorización y desinfección mediante luz ultravioleta para purificar el aire y eliminar los olores en determinados ambientes (vestuarios, etc.).

6 Monitoreo de la calidad

Nuestro sistema de gestión de la calidad se basa en el APPCC (Análisis de Peligros y Puntos de Control Crítico), o «Análisis de los peligros - Puntos críticos a controlar» que es un método para identificar, evaluar y controlar los peligros significativos (biológicos, químicos y físicos) en relación con la seguridad alimentaria. El Grupo DELANCHY ha implementado una red de responsables de calidad que son verdaderos relevos sobre el terreno. Su misión incluye capacitación del personal, comunicación, control y coordinación de las acciones. Son actores esenciales en nuestro proceso de mejora permanente, en contacto con los distintos interlocutores de su agencia y dentro del departamento de calidad.



Cumplimiento, seguridad de los alimentos

Tasa de cumplimiento de seguridad de los alimentos

2021	2020
95,15 %	92 %

Tasa de cumplimiento de seguridad

2021	2020
99,27 %	99,42 %

Respeto de la cadena de frío: ¡todos involucrados!

La seguridad alimentaria, y en particular el respeto de la cadena de frío, es un reto que involucra a todos los oficios del grupo. Forman los eslabones de una cadena que no debe romperse, porque finalmente lo que está en juego es la salud del consumidor final.

Transportamos alimentos refrigerados a temperaturas positivas. Estos productos requieren condiciones de conservación controladas para evitar el desarrollo de bacterias que puedan impactar en la salud del consumidor. Por tanto, tenemos una responsabilidad en la cadena de distribución y hemos tenido en cuenta este riesgo en nuestro análisis APPCC para poner en práctica procedimientos eficaces. Los incidentes o roturas en la cadena de frío son poco frecuentes, pero a veces nos enfrentamos a estos problemas.

Controles en múltiples etapas

Para garantizar el mantenimiento de la cadena de frío, tenemos que comprobar la temperatura de los productos en varias etapas: cuando se recogen los paquetes, y cuando se descargan estos en nuestras plataformas. Todos los conductores encargados de recogida están equipados con termómetros para controlar la temperatura de los productos en el punto de carga. En la descarga en la plataforma, los receptores también están en primera línea para detectar cualquier discrepancia que

pueda surgir. En cada llegada, realizan un control por sondeo por proveedor. Si la temperatura no se ajusta a la naturaleza del producto, se informa inmediatamente al jefe de equipo, al encargado de andén y al encargado de calidad. «Con el termómetro medidor, que es el aparato de medición de referencia, com-

« Ahora los procedimientos ahora se han convertido en reflejos. »

HERVÉ RODULFO - Conducteur

pruebo para confirmar o denegar la primera lectura. Para un mismo producto, se realiza un control sobre el palet en tres puntos diferentes: en la parte superior, en el centro y en la parte inferior, porque la posición en el camión puede haber influido. Si hay varios lotes de proveedores en el mismo vehículo, se realiza una comprobación de lotes para determinar si la no conformidad se refiere a un producto concreto o a toda la carga. Si los resultados están dentro de los umbrales de tolerancia defi-

nidos, o sea, más o menos dentro de los 2°C con respecto a la etiqueta del producto, se acepta la mercadería. Si no es así, la misma se rechaza. Esta decisión está respaldada por una lectura adicional, que consiste en una muestra de núcleo», explica Delphine Fortin, responsable de calidad de Delanchy Pres-

tations de Services 85. «A cada llegada, se realizan los controles de temperatura por muestreo, dando prioridad a los productos más sensibles. El sondeo se realiza entre dos unidades de consumo (UC) y el resultado se anota en un papel. Si es superior al umbral de tolerancia establecido para el producto, existe un conjunto básico. Por ejemplo, para los filetes picados, la temperatura debe mantenerse constantemente entre 0 y 2°C con una tolerancia de más o menos 2°C. Hasta



4°C, se establece un margen de reserva para recepción. Más allá de este valor, se toma una muestra de núcleo, que está sujeta a un umbral de tolerancia de 0,5°C», explica Jean-Marc Salvan, Director de Calidad de Frigo Transports 69.

Equipos formados y sensibilizados regularmente

Los referentes de calidad de cada agencia dirigen un módulo de capacitación de higiene y calidad con todos los equipos que fueron concebidos internamente. Este completo curso de capacitación de tres horas, que se actualiza cada cinco años, incluye una sección dedicada al respeto de la cadena de frío y a las buenas prácticas que deben observarse para garantizarla. «Repasamos todo: temperatura del andén, temperatura de los productos recibidos, umbrales de tolerancia según su naturaleza

(de mar, frescos, frutas y verduras), comportamientos a adoptar en caso de problema de temperatura encontrado en un producto o proveniente de un mal funcionamiento técnico», expresa James Garnier, referente calidad en Delanchy Prestation de Services 30. «La calidad y la higiene forman un todo donde el respeto a la cadena de frío es un componente de dicho paquete.» subraya Jean-Marc Salvan.

A cada recién llegado - conductor o agente de andén - se le entrega un manual de oficio que recapitula todas estas buenas prácticas. Una vez por año se imparten recordatorios a todo el personal sobre un tema específico, en pequeños grupos y en un formato breve (10 a 15 minutos). «Intentamos darle al ejercicio un formato lúdico.», agrega Jean-Marc Salvan. Los referentes de calidad realizan un seguimiento trimestral

para verificar que se cumple con todos los procedimientos.

Supervisión permanente desde la recepción hasta la entrega

La supervisión ejercida en la plataforma durante la recepción y preparación de pedidos, es tan rigurosa tanto a la hora de cargar y como al entregar la mercadería. «Pre-enfriamos sistemáticamente el vehículo, en verano y en invierno. Cuando almacenamos un producto a una temperatura específica, tiene que ser cargado en las mismas condiciones. Dicho de otro modo, una temperatura de 2°C en el muelle implica una temperatura de 2°C en la caja. Nuestra flota consta de vehículos multitemperatura, equipados con 2 compartimentos y 2 unidades de refrigeración, lo que nos permite transportar, por ejemplo, productos de mar y frutas y verduras en el mis-

mo vehículo. Durante el transporte, el conductor debe asegurarse de que la temperatura se mantiene estable y correcta. Todos los semirremolques están equipados con una pantalla que va chequeando durante sus paradas y que muestra la posible alarma o mal funcionamiento. Otra señal de que todo funciona: el ruido de la unidad de refrigeración. Comprobación de la correcta refrigeración por parte del conductor es uno de los eslabones que permite garantizar el mantenimiento de la cadena de frío. Todos los vehículos vienen equipados con sistemas que registran la temperatura cada 10 a 15 minutos y que nos permiten comprobar las temperaturas de vehículos en tiempo real. A la llegada al punto del destinatario, el receptor realiza un control de temperatura y, si es necesario en caso de productos de temperatura no conforme, el conductor procede a un control

« Siempre hay que ser consciente del peligro de contaminación. Ser responsable en esto es sencillo, ¡uno también es consumidor! »

YANN ABSALON - Agente de operaciones

contradictorio en presencia del receptor, con su propio termómetro», explica Laurence Deniot, referente de calidad en Transportes Frigo 91.

La temperatura ambiente en las plataformas debe estar siempre entre 0 y 2°C para los productos de mar y productos frescos, entre 6 y 8°C para frutas y verduras. El registro y

control de la temperatura ambiente en la plataforma se lleva a cabo utilizando sensores que se conectan a un "PC de temperatura" especial

« El respeto de la cadena de frío también pasa por una buena comunicación con los conductores. Apenas surge una anomalía, ésta debe ser informada. »

MAXIME PETREQUIN - Gerente de Operaciones Diurnas

para esto. Los datos de cada evaporador se pueden ver en tiempo real y están asociados a un código de color (verde para operación normal, rojo para un problema que hay que corregir). En caso de discrepancia, se disparan alertas automática-

mente y se envían a las computadoras respectivamente del gerente de la sucursal, referente de calidad y gerente de muelle. La alerta también se retransmite al departamento de calidad del grupo. "Hay suficiente gente en el circuito para no darse cuenta. Además, tenemos sensores independientes instalados cuyos datos puedo consultar direc-

tamente desde mi computadora: es una seguridad adicional», asegura Delphine Fortin. Cada plataforma tiene también una pantalla que per-

mite al personal del muelle comprobar visual y periódicamente la temperatura ambiente e informar sobre cualquier discrepancia posible. "Por intuición, los receptores, los agentes de muelle y preparadores de pedidos, son los primeros denunciantes. Cuando se indica un problema técnico, procedemos a los chequeos correspondientes: nos aseguramos de que las puertas de la plataforma estén bien cerradas: una puerta que permanece abierta cerca de un sensor necesariamente va a influir en las mediciones y por tanto en la temperatura del evaporador. Si es necesario, llamamos a un técnico para reparar lo más rápido posible", observa James Garnier. Mientras tanto, los equipos velan por preservar la integridad de los productos, especialmente los más frágiles, a través de varios medios: chequeo de temperatura una vez por hora, traslado de productos a una zona refrigerada donde que no se vean afectados por falla de una unidad de frío o por cargar en un camión a la temperatura adecuada.



Los termómetros utilizados para el control de temperatura de los productos se calibran y luego periódicamente para garantizar su fiabilidad. « Con nuestro termómetro medidor, controlamos todos los años todos los dispositivos utilizados por las tripulaciones de muelle y los receptores y conductores. Los dispositivos se nombran y así-

« Siempre tengo un ojo en la temperatura de caja mostrada en la cabina. Es necesario estar atento permanentemente y corregir todas las anomalías. »

PHILIPPE MERLE - Conductor

gnan. Si se observa una diferencia superior a 0,5 °C, se debe reemplazar el dispositivo. El termómetro de referencia está calibrado por un proveedor de servicios certificado»,

explica Jean-Marc Salvan. El mantenimiento regular es finalmente realizado en todos los equipos: revisión mecánica semestral de unidades de frío en almacenes (chequeo de condensadores, niveles de aceite), limpieza semestral de los condensadores del evaporador, mantenimiento y conservación de unidades de refrigeración de vehículos por el

taller. También se realizan otros controles relacionados a la estructura: hermeticidad de las puertas del andén, sistemas cierre en el almacén.

Un compromiso colectivo
Tan pronto como un camión llega a un muelle, la mercadería transportada es asunto y responsabilidad de todos. "Formamos un todo. Sabemos indirectamente nos necesitamos unos a otros. La oficina proporciona información al muelle y recíprocamente el muelle alerta a la oficina en caso de anomalía observada, se trate de un error del producto, un problema de acondicionamiento, un DLC no compatible u obviamente una diferencia de temperatura. Entre nosotros, la comunicación es fluida y receptiva. En agencias, todos, incluido el personal de oficina, ha sido capacitado para incorporar los reflejos correctos en caso de avería en un evaporador o un problema temperatura en el producto y sabe hacer un diagnóstico, porque sabemos que hay posibles consecuencias atrás en términos de contaminación con el consumidor final. Todo lo que implementamos no es insignificante: esto es lo que les da a nuestros oficios todo el sentido», concluye Delphine Fortin.

Metodología, procedimiento e indicadores

El informe social empresarial y medioambiental corresponde al ejercicio anual cerrado al 31 de diciembre de 2021.

Se elaboró en varias etapas:

- una fase de investigación para identificar y recopilar los contenidos,
- una fase de consulta por parte del Comité de Dirección para identificar los problemas,
- una fase de designación de personas, recursos y referentes por tema,
- una fase de planteo de desafíos e iniciativas correspondientes, lo cual dio lugar a la realización de una cartografía,
- una fase de puntualización de los indicadores,
- una fase de recopilación de los indicadores.

La cartografía releva los desafíos medioambientales, sociales y empresariales, donde el impacto se considera significativo en la capacidad de la empresa para lograr sus objetivos de rentabilidad responsable.

Estructura y dirige:
→ el proceso en sí (temporalidad),
→ temas principales (acción),
→ la elección de los indicadores (informe).

Estos son los principios del Informe GRI (Global Reporting Initiative), los cuales inspiraron este trabajo para involucrar el proceso de elaboración de informes. El contexto donde estamos parados es con respecto a los términos del GRI, *“la organización publica elementos de información de directrices, pero no abarca todas las exigencias.”* Este es el caso en particular de la implicación de las partes involucradas, área en la que el GRI recomienda:

- realizar un trabajo de identificación (según los desafíos correspondientes),
- establecer un marco de diálogo,
- juntar a las partes involucradas en el proceso mismo y en el informe.

Este trabajo se asumió especialmente con los clientes, personal y socios públicos (principalmente entes estatales) en la mayoría de nuestros establecimientos, pero aún queda por ampliar, formalizar y sobre todo sostener o en un cuadro recurrente. Un principio, el de la pertinencia, fue objeto de un trabajo en profundidad por parte del Comité de Dirección, de asegurarse en que el informe destacara los aspectos que reflejen los impactos económicos, medioambientales y sociales fundamentales de la organización.

Las conclusiones de este trabajo han estructurado el contenido de este informe, y en particular la elección de brindar un espacio amplio a los aspectos juzgados pertinentes y prioritarios para las partes involucradas para la empresa: la huella ecológica, seguridad alimentaria, seguridad y desarrollo humano.

Este trabajo también representa lo que ha permitido priorizar la puesta a punto de algunos indicadores específicos para la imagen de la composición del parque de vehículos y su evolución, o de nuevo los indicadores relacionados con la seguridad sanitaria (ver más abajo).

Con respecto a la fase de investigación para identificar y recopilar contenido

Esta fase incluyó:

- entrevistas en profundidad según el espectro RSE (aspectos sociales, empresariales y medioambientales),
- un estudio comparativo de prácticas de presentación de los informes de la profesión,
- un estudio de las solicitudes de los principales grandes clientes (cuestionario de RSE).

Con respecto a la designación de personas recursos y referentes por tema

Cada tema ha sido puesto bajo la responsabilidad de una persona recurso referente encargada de proponer y definir los indicadores en cuanto a su pertinencia y la disponibilidad de la información. Se convoca a cada una a integrarse en los procesos existentes, la compilación y así garantizar la disponibilidad de datos.

Con respecto al planteo de los desafíos pertinentes

Los argumentos elegidos para definir los desafíos relevantes fueron:

- que el tema es central para nuestra clientela,
- que el tema está sobre la mesa considerablemente en el debate público,
- que a la empresa se le requiere estar en este tema.

Con respecto a la puesta a punto de los indicadores

La mayoría de los indicadores elegidos está presente en la lista temática GRI, así como en la Directiva Europea sobre información extrafinanciera. Varios indicadores específicos dentro del universo profesional empresarial fueron creados o adoptados para garantizar la pertinencia de la información proporcionada:

- En términos de seguridad vial, cantidad de accidentes responsables (trasladados a cantidad de km recorridos).

- En términos de huella de carbono, Beneficiarios de la capacitación en conducción ecológica.

Nota promedio de ECO-score. Consumo promedio de tractores. Composición de la flota de vehículos.

- En términos de seguridad alimentaria. Tasa de cumplimiento de seguridad alimentaria Tasa de entrega conforme

Varios indicadores han sido considerados irrelevantes porque, en este tema, la empresa cumple con la normativa.

Referencia a los Objetivos de Desarrollo Sostenible

La empresa ha puesto en estudio su adhesión a los Objetivos de Desarrollo Sostenible, comenzando un profundo trabajo para:
→ identificar los objetivos a los que contribuye,
→ especificar en cada uno de ellos a lo que apunta.

Este trabajo se continuará y ampliará a través de una difusión del informe a todos los empleados.

Camino de progreso

Este informe es perfectible. Algunos aspectos han sido profundizados, el trabajo sobre la pertinencia de desafíos en relación con la actividad, otros constituyen una obra en proceso.

Indicadores empresariales 2021

EMPLEADOS

2021
3 246

2020
3 119

Comentario:
2020 CDD + CDI + personal
temporario al 31/12/2020

2021 CDD + CDI + personal
temporario al 31/12/2021

DISTRIBUCIÓN POR SEXO

2021
409

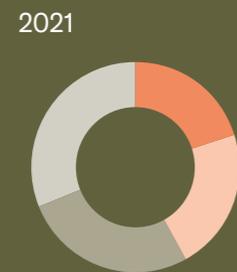
2020
382

2021
2 548

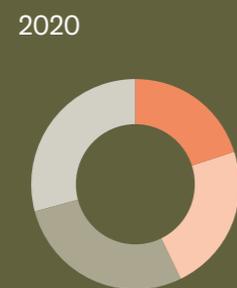
2020
2 595

Comentario:
CDD + CDI al 31/12/2021
(excluido personal
temporario)

DISTRIBUCIÓN POR EDAD



■ < 30 años : 20,00 %
■ 30 à 39 años : 22,00 %
■ 40 à 49 años : 27,00 %
■ > 49 años : 31,00 %



■ < 30 años : 20,00 %
■ 30 à 39 años : 23,00 %
■ 40 à 49 años : 28,00 %
■ > 49 años : 29,00 %

EMPLEO

Contrataciones y despidos



EN 2021
Contrataciones
915

Despidos
111

EN 2020
Contrataciones
842

Despidos
128

Comentario:
Contrataciones: CDD + CDI
Despidos: por faltas discipli-
narias + falta de aptitudes

Ausentismo

EN 2021
8,60 %

EN 2020
7,40 %

Comentario:
Cantidad de días de ausencia
(accidentes de trabajo e inter-
rupsiones injustificadas) / por
cantidad días trabajados.

Antigüedad



EN 2021

9 años y 5 meses.

Todo el personal
incluido

8 años y 4 meses

Obreros/Empleados

15 años

Agentes de control

12 años y 7 meses

Puestos jerárquicos

EN 2020

9 años y 4 meses.

Todo el personal
incluido

8 años y 5 meses

Obreros/Empleados

13 años y 1 mes

Agentes de control

13 años y 2 meses

Puestos jerárquicos

SALUD Y SEGURIDAD

Accidentes

2021
297

2020
256

Comentario:
Cantidad de AT que hayan generado una interrupción de
trabajo.

CAPACITACIÓN

Conductores capacitados en ecoconducción

2021
30

2020
42

Note ECO-score

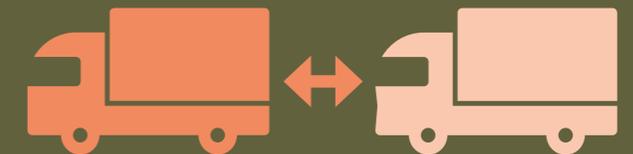
FIN 2021
8,17 / 10

FIN 2020
8,18 / 10

Elemento cualitativo

La empresa adoptó la nota ECO-score* (programa informático
Optifleet) para mejorar el consumo promedio de sus vehículos

* Bien: ≥ 8 / Puede mejorar: 6 <-> 7,9 / Regular: < 6



FINANCIACIÓN POR CONCEPTO DE CAPACITACIÓN

2021
1 557 097 €

2020
1 127 939 €

Elemento cualitativo

Presupuesto que incluye las contribuciones obligatorias y
la inversión del grupo en capacitación tras la deducción de
aportes.

PLAN DE CAPACITACIÓN

EN 2021



Cantidad de horas
18 976



Cantidad de pasantes
1 184



Cantidad de sesiones
370

EN 2020



Cantidad de horas
12 985



Cantidad de pasantes
1 012



Cantidad de sesiones
316

Indicadores empresariales 2021

EMPLEO

Ayuda al empleo, Alternancia Contrato de profesionalización y aprendizaje

EN 2021 **79** EN 2020 **43**

Comentario: Corresponde a la cantidad de contratos en alternancia firmados anualmente

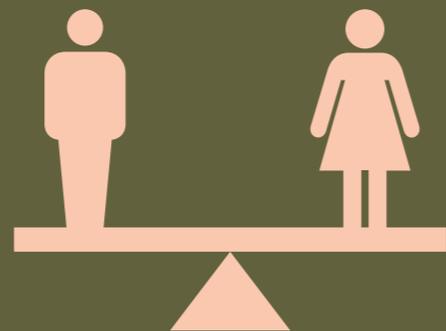
Empleo e inserción de personas con discapacidades

EN 2021 Tasa de trabajadores en situación de discapacidad: **5,44 %** EN 2020 Tasa de trabajadores en situación de discapacidad: **4,05 %**

EN 2021 Contrataciones de trabajadores reconocidos como discapacitados: **22** EN 2020 Contrataciones de trabajadores reconocidos como discapacitados: **18**

Igualdad entre mujeres y hombres

Dado que el empleo para mujeres y para hombres está muy categorizado, no correspondería implementar un indicador.
Independientemente del puesto ocupado, la empresa aplica una estricta igualdad remunerativa salarial.



EMPLEO DE SÉNIORS



Comentario: Colaboradores mayores de 50 años.



ÍNDICE IGUALDAD PROFESIONAL MUJERES-HOMBRES

Empresas	Resultados del índice	Brecha salarial	Brecha en el porcentaje de aumentos individuales (en puntos)	Porcentaje de empleados que reciben un aumento de sueldo tras volver de licencia maternal	Cantidad de empleados del género subrepresentado entre las 10 remuneraciones más altas (en puntos)
Frigo Transports 11	inc.	inc.	35/35 pts	inc.	5/10 pts
Frigo Transports 17	inc.	inc.	35/35 pts	inc.	5/10 pts
Frigo Transports 21	inc.	inc.	35/35 pts	15/15 pts	0/10 pts
Frigo Transports 33	inc.	inc.	35/35 pts	inc.	0/10 pts
Frigo Transports 44	inc.	inc.	35/35 pts	inc.	5/10 pts
Frigo Transports 50	inc.	inc.	35/35 pts	inc.	0/10 pts
Frigo Transports 53	inc.	inc.	35/35 pts	inc.	0/10 pts
Frigo Transports 54	inc.	inc.	35/35 pts	inc.	0/10 pts
Bretagne Transports 56	inc.	inc.	inc.	inc.	0/10 pts
Frigo Transports 56	inc.	inc.	35/35 pts	inc.	10/10 pts
Frigo Transports 62	inc.	inc.	35/35 pts	inc.	0/10 pts
Frigo Transports 69	inc.	inc.	35/35 pts	15/15 pts	0/10 pts
Frigo Transports 84	inc.	inc.	35/35 pts	15/15 pts	0/10 pts
Frigo Transports 85	inc.	inc.	35/35 pts	inc.	0/10 pts
Frigo Transports 86	inc.	inc.	35/35 pts	15/15 pts	0/10 pts
Frigo Transports 91	inc.	inc.	35/35 pts	15/15 pts	5/10 pts
Frigo Transports 94	inc.	inc.	35/35 pts	inc.	0/10 pts
Delanchy Prestations Services 30	inc.	inc.	35/35 pts	inc.	0/10 pts
Delanchy Prestations Services 91	88/100 pts	40/40 pts	35/35 pts	inc.	0/10 pts
Delanchy Prestations Services 94	inc.	inc.	35/35 pts	inc.	0/10 pts
Transports Fargier	inc.	inc.	35/35 pts	15/15 pts	5/10 pts
Copromer Transports	inc.	inc.	35/35 pts	inc.	0/10 pts

Esprit
de groupe

Transport
BY
DELANCHY

Indicadores empresariales 2021

SEGURIDAD VIAL

Conductores reincidentes



FIN 2021

19

FIN 2020

9

Km a recorrer por accidente responsable

2021

427 362

Km

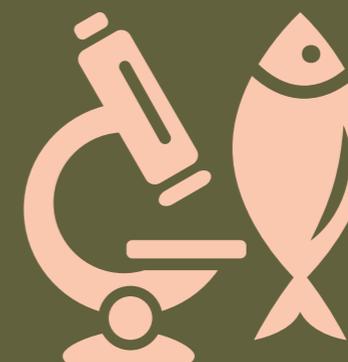
2020

537 647

Km

SALUD Y SEGURIDAD DEL CONSUMIDOR

Tasa de conformidad en la seguridad alimentaria



Tasa de conformidad en la seguridad alimentaria

2021

95,15 %

2020

92 %

Elementos cualitativos

La tasa de cumplimiento de la seguridad alimentaria se calcula en relación a las evaluaciones realizadas por el DDPP en los distintos establecimientos. En función de la evaluación, la ponderación se realiza de la siguiente manera: Muy satisfactorio: 100 %. Satisfactorio: 66 %. Debe mejorar: 33 %. Insatisfactorio: 0 %.

El resultado se encuentra disponible en internet acceso libre a partir del 01/03/2017.

Tasa de entrega conforme (promedio grupo)

2021

99,27 %

2020

99,42 %

Indicadores medioambientales 2021

Consumo promedio de los tractores fuente Optifleet



FIN 2021
27,49 l / 100

FIN 2020
27,29 l / 100

Nota ECO-score

2021
8,17

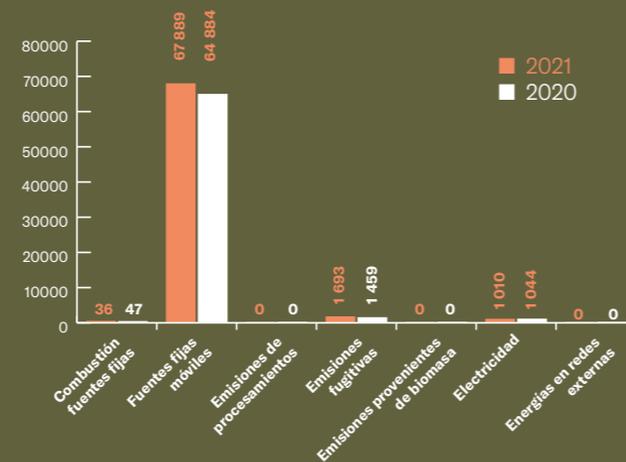
2020
8,18

Elemento cualitativo

La empresa adoptó la nota ECO-score* (programa informático Optifleet) para mejorar el consumo promedio de sus vehículos.

* Bien: ≥ 8 / Puede mejorar: 6 <-> 7,9 / Regular: < 6

Emisiones por rubro (toneladas eq. CO2)



Comentario: en general, la tendencia de las emisiones de gases de efecto invernadero se encuentra en leve ascenso (+2%) en comparación con el 2020 debido a un leve aumento en el consumo de gasoil (+4%) de los vehículos, y esto a pesar de una reducción de las fugas de gases refrigerantes, en particular el R404A del aire acondicionado de los edificios, y una leve disminución (-3%) de las emisiones vinculadas al consumo de electricidad.

Emisión de CO2 por km recorrido

1er semestre 2021 0,7189 g/km	1er semestre 2020 0,7144 g/km
2do semestre 2021 0,7100 g/km	2do semestre 2020 0,7046 g/km

Fuente: parque total PL diésel en propiedad y alquilados a largo plazo.

Composición del parque de vehículos

AL 31/12/2021

Euro 5 : 2,69 %



Euro 6 : 97,31 %



AL 31/12/2020

Euro 5 : 6 %



Euro 6 : 94 %



Consumo eléctrico de las superficies refrigeradas



FIN 2021

72
kWh/m³

FIN 2020

75
kWh/m³

FIN 2019

77
kWh/m³

Comentario: el consumo eléctrico continuó descendiendo. Nuestra política de continuidad y cambio de unidades de refrigeración e iluminación LED está dando sus frutos.

Provisión y garantías para riesgos en materia de medioambiente

COBERTURA RC

1 112 000 €

EVENTO

100 000 000 €

en daños consecutivos garantía asegurador.



Procesamiento de residuos provenientes de obras de saneamiento

EN 2021

Lodo hidrocarburoado
112,290 t

Lodo no hidrocarburoado
16,440 t

Lodo/agua hidrocarburoados
-

Líquido hidrocarburoado
210,710 t

Material de drenaje
9,320 t

Arenas de limpieza
10,500 t

EN 2020

Lodo hidrocarburoado
96,970 t

Lodo no hidrocarburoado
0 t

Lodo/agua hidrocarburoados
0,900 t

Líquido hidrocarburoado
209,720 t

Material de drenaje
25,500 t

Arenas de limpieza
5,500 t

Elementos cualitativos

Para evitar todo tipo de riesgo de rechazo, el mantenimiento se programa por lo menos cada seis meses (algunas estructuras requieren un mantenimiento trimestral).

Muchas personas han participado en la elaboración de este informe RSE. Esta participación demuestra el compromiso del grupo, pero también el interés que han mostrado una cantidad creciente de empleados y partes involucradas en el tema:

Yann ABSALON
David BILLON
Vanessa BOUZEMAME
Bruno CHARPENTIER
Benoît COURTEILLE
Brigitte DELANCHY
Frédéric DELANCHY
Laurence DENIOT
Victorien ERUSSARD
Delphine FORTIN
Stéphane GALLIARD
James GARNIER
Jérôme GUILLAUME
Marin JARRY
Rachel JEGOUSSE
Justine LANDAIS
Hubert LE BLON
Bruno LESAIN
Denis MERCHIE
Philippe MERLE
Nicolas MUET
Thiéphaine PAPIN
Sébastien PECQUEUX
Maxime PETREQUIN
Yannig RENAULT
Hervé RODULFO
Isabelle ROUSSEL
Jean-Marc SALVAN
Rose-Marie TRAVERS
Aurélie TUAL
Emmanuel VIOLLE

Nuestro agradecimiento también a nuestros directores de agencias, a nuestros empleados y a todos los que se nos han sumado este año.



Producción:
Histoire de Comprendre
abril 2022

Créditos fotos:
Sylvain Malmouche - Regards Photographe

