



Rapporto RSE V

Performance
extra-finanziarie 2021

Rapporto RSE V

Performance
extra-finanziarie 2021



PREMESSA

Costruire il mondo di domani insieme ai nostri clienti

Lo sviluppo economico non è più concepibile senza il progresso ambientale e sociale. È compito delle aziende proporre modelli virtuosi che incoraggino trasformazioni positive nel mondo. In quanto importante attore economico, Société Générale gioca un ruolo importante nei confronti dei suoi clienti: privati, aziende, associazioni e autorità locali.

Di conseguenza, il nostro gruppo è pienamente consapevole della sua responsabilità nel costruire modelli di sviluppo futuri, più ecologici e inclusivi. Questo approccio comporta molte sfide che richiedono azioni in vari settori, come la transizione genetica, la biodiversità, l'etica, la diversità o il cambiamento climatico.

Pioniere nel sostenere la transizione energetica

La transizione energetica è una questione multidimensionale che riguarda tutti. Richiede l'adattamento delle leggi, delle tecnologie e dei comportamenti, oltre a grandi investimenti. In Société Générale siamo convinti che le banche abbiano un ruolo chiave da svolgere in questa trasformazione positiva. Per questo abbiamo potenziato i nostri impegni nella lotta contro il riscaldamento globale e ci siamo impegnati ad allineare le nostre attività alla neutralità globale del carbonio entro il 2050. Abbiamo anche sostenuto il finanziamento della transizione energetica attraverso le nostre proposte di finanziamento sostenibile per 150 miliardi dal 2019. Queste disposizioni promuovono il nostro sostegno allo sviluppo delle energie rinnovabili da oltre 20 anni.

Sostenere Delanchy Transports nella sua trasformazione

Immaginare l'industria dei trasporti del futuro significa guardare alla sua organizzazione, alla sua flotta veicoli, alle sue infrastrutture e alla sua competitività. Il Gruppo Delanchy ha chiaramente colto la sfida di ridurre la sua impronta di carbonio e l'opportunità che la transizione energetica potrebbe rappresentare per i suoi clienti e il suo business.

In 50 anni di collaborazione, abbiamo osservato questa azienda evolversi notevolmente e adottare nuove modalità di funzionamento sostenibili: veicoli a idrogeno o elettrici, nuove infrastrutture fotovoltaiche...

Delanchy Transports migliora costantemente il suo impatto ambientale e noi la sosteniamo in ogni fase del suo sviluppo affinché questa bella azienda bretone possa riuscire nella sua trasformazione al servizio dei suoi clienti.

La responsabilità sociale e ambientale, una priorità per la nostra nuova banca in Francia

In futuro, nel quadro della fusione delle nostre due reti bancarie al dettaglio, Société Générale e Crédit du Nord, le nostre attività di consulenza, finanziamento e investimento, e i nostri servizi finanziari specializzati continueranno ad adattarsi per offrire ai propri clienti, come Delanchy Transports, soluzioni che rispondano alla grande sfida della responsabilità sociale e ambientale.

Finanziamenti RSE e il sostegno strategico alle PMI, una nuova generazione di risparmio responsabile per i privati, formazione e una maggiore presenza dei nostri consulenti nelle nostre 11 regioni: L'esperienza e la vicinanza saranno al centro dei territori per raggiungere la nostra ambizione, quella di essere la banca partner prediletta dai nostri clienti nella loro trasformazione.

Société Générale desidera contribuire a una transizione proattiva e responsabile, costruita in stretta collaborazione con i suoi collaboratori. Questo è il senso della nostra esistenza: "costruire un futuro migliore e sostenibile insieme ai nostri clienti, fornendo soluzioni finanziarie responsabili e innovative". Questa è anche la volontà dei nostri dipendenti, che si mobilitano per concretizzare questo impegno insieme ai nostri clienti.

Sébastien Proto
Vicedirettore Generale
Responsabile delle reti Société
Générale, Crédit du Nord, Banc
Privée e del loro Dipartimento
Innovazione, Tecnologica e
Informatica





SEGUICI!

Non sono un indizio

Non sono un progresso

Non sono un punteggio

Sono un risultato

Non sono una legge

Sono una volontà

Non sono una statistica

Sono una realtà

Non sono una costrizione

Sono un entusiasmo

Non sono un obbligo

Sono una speranza

Non sono una misura cautelativa

Sono una responsabilità

Non sono una scatola nera

Sono una porta che basta aprire

Sono una donna

Sono un uomo

Sono un gruppo di persone

Sono un progetto aziendale

Seguilo

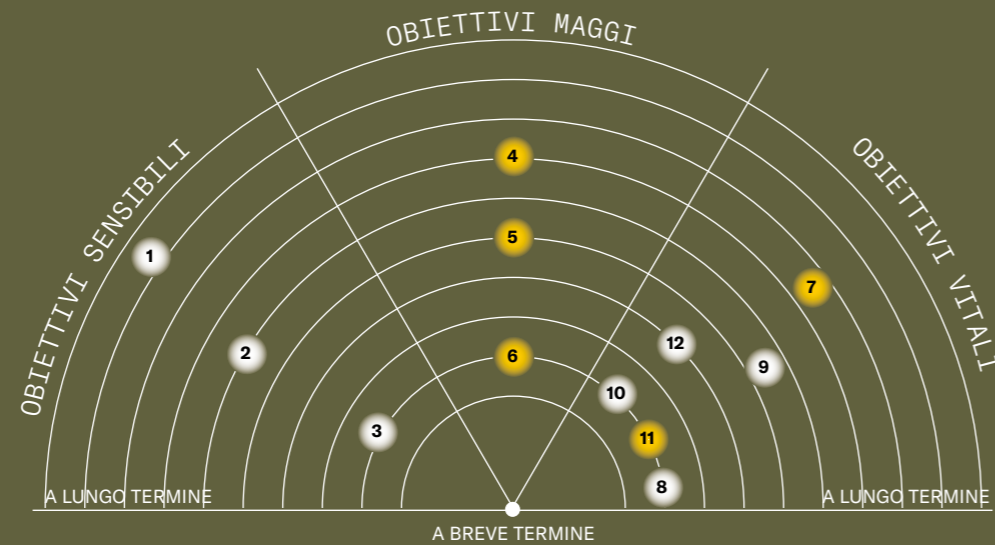
Seguimi

Seguici!

Brigitte Delanthy
Presidente

Brigitte Delanthy





- 1 Impatto territoriale
 - 2 Pari opportunità
 - 3 Rischio di inquinamento
 - 4 Protezione dell'acqua
 - 5 Formazione & Competenza
 - 6 Benessere al lavoro
 - 7 Qualità del dialogo social
 - 8 Sicurezza alimentare
 - 9 Sicurezza del personale
 - 10 Sicurezza stradale
 - 11 Impronta ecologica
 - 12 Lealtà delle pratiche
-
- Livello di eccellenza da mantenere
 - Progressi sensibili da confermare
 - Progressi sensibili da raggiungere

Il grafico materializza il quadro di riferimento per l'applicazione dell'approccio aziendale RSE: identifica questioni prioritarie secondo una logica a breve e lungo termine.

Questo grafico identifica i problemi ambientali, sociali e societari il cui impatto è considerato significativo sulla capacità dell'impresa nel raggiungere i suoi obiettivi di performance responsabile.

Questi sono i principi di reporting GRI (Global Reporting Initiative) che hanno ispirato questo progetto per avviare il nostro processo di rendicontazione.

Un principio, quello della pertinenza, è stato oggetto di un approfondimento da parte del Comitato Esecutivo, per garantire che la relazione mettesse in evidenza gli aspetti che riflettono gli impatti economici, ambientali e sociali fondamentali dell'organizzazione. È questo lavoro che ha strutturato la sintesi della presente relazione e che ha permesso di mettere tra le priorità l'elaborazione di alcuni indicatori in merito a tre obiettivi vitali: impronta ecologica, sicurezza alimentare, sicurezza stradale e sviluppo umano.

Infine, questo Report fa riferimento agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile, il cui obiettivo corrispondente è rappresentato come un pittogramma nelle doppie pagine dedicate ai grandi obiettivi.

La RSE è un percorso volto al progresso, basato su una dinamica profondamente umana. Il nostro rapporto è come i valori aziendali: pragmatico, semplice, diretto.

SOMMARIO

- 02 *Premessa*
Sébastien Proto
- 04 *Seguici!*
Brigitte Delanchy
- 10 *Intervista con*
Isabelle Roussel e Sébastien Pecqueux
- 12 *Energy Observer*
Una maggiore esperienza
- 14 *I nostri Obiettivi*
Impatto Ecologico
- 16 *Impegno per il futuro*
Il Gruppo DELANCHY in modalità B100
- 18 *Approfondimento*
Nuove energie
- 20 *Impegno per il futuro*
La performance energetica delle piattaforme
- 22 *Approfondimento*
Ottimizzare il ciclo di vita degli pneumatici
- 24 *I nostri Obiettivi*
Sicurezza Stradale
- 26 *Impegno per il futuro*
La FCO, un fondo comune, una forma consona
- 28 *I nostri Obiettivi*
Sviluppo umano
- 30 *Grandangolo*
La diversità: uno stato mentale
- 32 *Approfondimento*
Sviluppare i talenti e le competenze
- 34 *Grandangolo*
Un nuovo slancio in materia di sicurezza
- 38 *Impegno per il futuro*
Miglioramento delle condizioni di lavoro
- 40 *I nostri Obiettivi*
Sicurezza alimentare
- 42 *Grandangolo*
Rispetto della catena del freddo
- 46 *Metodologia*
- 48 *Indicatori*
- 56 *Ringraziamenti*



Il trasporto e la logistica di prodotti freschi e dei prodotti del mare richiedono un vero e proprio know-how. La rapidità nella preparazione è importante per permettere ai mezzi di partire in tempo, ma mai a discapito della sicurezza alimentare e dei controlli ad essa associati. Un "balletto" quotidiano sulle piattaforme DELANCHY, come avviene qui da Frigo Transports 53.

Siamo solo un anello della catena dei valori

Intervista con Isabelle Roussel, Direttrice Qualità, e Sébastien Pecqueux, Direttore Commerciale

La decarbonizzazione del trasporto merci è una sfida importante nella lotta contro il riscaldamento globale. L'attività da sola genera più del 10% delle emissioni mondiali di gas a effetto serra. Una percentuale che, considerando i progressi della motorizzazione, aumenterà fino al 25% da qui al 2050, secondo la stima dell'OCDE. La soluzione non può essere solo tecnologica e deve coinvolgere l'intera catena dei valori. Una panoramica del Gruppo DELANCHY con Sébastien Pecqueux, Direttore Vendite, e Isabelle Roussel, Direttrice Qualità.

Quale attenzione prestano i clienti all'approccio RSE del Gruppo DELANCHY?

SP: I nostri clienti sono innanzitutto sensibili alla natura dei veicoli che noi mettiamo su strada – elettrici, a gas, a biocarburante – e alle sperimentazioni che realizziamo per trasformare la nostra flotta – per esempio i mezzi alimentati a idrogeno. L'altro argomento che attira la loro attenzione è il consumo energetico delle nostre piattaforme logistiche. Sono consapevoli che il nostro approccio RSE è pragmatico, concreto e sostenibile perché si evolve nel tempo. Siamo costantemente alla ricerca di innovazione e ogni giorno ci sforziamo di progredire. Alcuni dei progressi possono sembrare piccoli ma, al nostro livello, non sono trascurabili, perché sono il risultato di un investimento sostanziale da parte di un attore che si trova in fondo alla catena.

IR: I nostri clienti mostrano un interesse crescente per le iniziative che abbiamo intrapreso e che continuiamo a sviluppare. Interrogano l'azienda in modo globale per scoprire se ha messo in atto un approccio RSE. Domande più specifiche portano al consumo di CO₂, le emissioni di gas a effetto serra, la composizione del parco veicoli. Per i nostri clienti, il trasporto fa parte dei flussi il cui impatto ecologico rileva le emissioni indirette legate alla loro attività. Optare per un trasporto meno inquinante e che consuma meno energia contribuisce a ridurre l'impatto complessivo di carbonio.

Come conciliare le tendenze ambientali del settore con i vincoli del mercato?

IR: Alcuni clienti desiderano ridurre il loro impatto ecologico, ma questo significa coinvolgere tecnologie più costose, e accollarsi



questo costo extra non è sempre accettabile o possibile. È una vera e propria sfida, in quanto lo sviluppo delle tecnologie pulite richiede forti investimenti che devono

ponderare alle esigenze dei clienti, che sono anch'essi condizionati dalle aspettative dei consumatori: per i nostri trasportatori, il mezzo deve partire ad un orario preciso.

come per le aragoste che arrivano dal Canada, impieghiamo risorse extra per garantire che la merce sia sugli scaffali dei negozi per le feste di fine anno. Potremmo sensibiliz-

« È una vera e propria sfida, in quanto lo sviluppo delle tecnologie pulite richiede forti investimenti che devono essere sostenuti da un intero settore: produttori, autorità pubbliche, trasportatori, appaltatori, consumatori. »

essere sostenuti da un intero settore: produttori, autorità pubbliche, trasportatori, appaltatori, consumatori. Entrano in gioco anche altri criteri. Per i prodotti ultra-freschi, per esempio, la consegna in 24 ore è fondamentale. A volte siamo obbligati a rilasciare più emissioni per consegnare ai clienti in tutta la Francia. Ci sono limiti intrinseci all'ottimizzazione logistica per ris-

SP: I nostri clienti sono molto legati al nostro approccio RSE e agli sforzi che impieghiamo in questo campo, ma abbiamo ancora molto da insegnare. Alcuni di loro, per esempio, ci chiederanno di noleggiare camion a gas e, allo stesso tempo, di mobilitare un veicolo che trasporta solamente cinque pallet e il cui tasso di riempimento non è ottimizzato. Per alcuni prodotti,

zare i nostri interlocutori portando ad esempio casi di studio più specifici, ma alla fine non siamo noi a prendere la decisione. È solo l'impegno generale di tutto il settore che permetterà di far evolvere il modello. In ogni caso, in qualità di trasportatori, ci prepariamo al futuro anticipando le nuove normative, per fornire ai nostri clienti soluzioni affidabili e adeguate.

Dal mare alla terra, una maggiore esperienza

In 5 anni di navigazione, la Energy Observer ha percorso quasi 85.000 km. Uno sguardo indietro in questa odissea dell'idrogeno e delle energie rinnovabili con Victorien Erussard, capitano e presidente fondatore di Energy Observer e EODev (Energy Observer Developments) e Marin Jarry, direttore dell'armamento, capitano della nave laboratorio.

Padroneggiare il mix energetico: il frutto di un lungo viaggio

L'architettura energetica della nave, pensata per Energy Observer e realizzata grazie alla collaborazione con CEA LITEN, include pannelli solari (40% del mix energetico), energia eolica (40%) e idrogeno (20%). Marin Jarry sostiene che l'idrogeno è visto come un "prolungatore di autonomia", e l'equipaggio ha come strategia la possibilità di adattare la velocità dell'imbarcazione al consumo di energia.

La varietà delle aree geografiche attraversata dall'imbarcazione ha permesso di valutare le performance delle tecnologie secondo diversi ambienti e condizioni atmosferiche. Sono stati eseguiti progressi grazie all'esplorazione delle tecnologie esistenti. L'equipaggio ha constatato in particolare, che l'apporto energetico delle turbine eoliche era inferiore rispetto al pagliolato, in termini di resistenza rispetto all'andatura. La cella a combustibile è stata anche oggetto di molte analisi.

“Quello inizialmente sviluppato dagli ingegneri del CEA è stato rimpiantato tra il 2019 e il 2020 da una cella a combustione Toyota più efficiente, che è stata adattata per essere integrata all'imbarcazione dalle nostre équipes e da quelle di Toyota” dice Marin Jarry.

Verso un'automazione del sistema

Grazie all'EMS (Energy Management System), che controllo l'intera catena energetica dell'imbarcazione, un database fornisce informazioni in tempo reale su 2000 parametri e può innescare fino a 600 allarmi (pressione, temperatura, ecc.). Questo automatismo permette che le varie tecnologie lavorino tra loro. Sviluppato da 12 ingegneri del CEA, è in continua evoluzione grazie al feedback quotidiano direttamente integrato al sistema dall'equipaggio e dagli ingegneri. L'obiettivo è quello di potenziarlo con nuove soluzioni e strategie di navigazione. Per esempio, l'EMS permette in particolare

di fissare una soglia massima in termini di consumo di energia, che comporta quindi una modifica alla velocità dell'imbarcazione.

L'idrogeno: un vettore chiave per la transizione energetica

Energy Observer funziona anche grazie all'idrogeno prodotto a bordo. È il risultato di una catena di produzione completa (desalinizzazione dell'acqua di mare, elettrolisi, compressione e stoccaggio). Poiché l'idrogeno è la molecola più presente nell'universo, costituisce una fonte di energia promettente, a condizione che venga ottenuta in maniera virtuosa. Questa tecnologia molto silenziosa offre un nuovo comfort per l'equipaggio e diminuisce gli impatti dell'imbarcazione sulla fauna marina che è spesso vittima dell'inquinamento sonoro delle navi a propulsione classica.

Sulla terraferma: è tempo di imparare!

Quando le squadre dell'Energy Observer non sono in mare, sono sulla ter-



raferma per seminare i semi per un comportamento più rispettoso dell'ambiente. La crisi sanitaria ha portato l'equipaggio a diversificare le sue attività contribuendo a una forte consapevolezza collettiva della transizione energetica.

per il futuro”, disponibile su My Canal. Il villaggio Energy Observer sta facendo il giro del mondo e viene diffuso a livello europeo dal Gruppo DELANCHY. Propone una esposizione immersiva, interattiva e a libero accesso per il grande pubblico,

definiti dall'ONU ai quali il Gruppo DELANCHY contribuisce direttamente.

Infine, la filiale EODev, di cui il gruppo è stato uno dei primi finanziatori nel 2019, rende le soluzioni sviluppate sulla “nave osservatorio” accessibile agli industriali.

I progetti di punta

Alla fine del 2022, Victorien Erussard prevede di lanciare una piattaforma educativa itinerante – H2 Tour Academy – che “viaggerà nei territori francesi al fine di incontrare le scuole e i funzionari eletti con l'obiettivo di mostrare l'intera catena del valore dell'idrogeno”, spiega.

L'anno 2022 sarà anche scadenato dalle riprese di una serie di documentari sugli ecosistemi territoriali che utilizzano l'idrogeno. Infine, Victorien Erussard sogna di passare da un'imbarcazione di spedizione a una nave trasporto merci che avvicinerebbe ancor più la Energy Observer del Gruppo DELANCHY Trasporti. Questa seconda imbarcazione, lunga 120 metri, combinerebbe l'elettricità e la propulsione elettrica con idrogeno liquido, meno ingombrante dell'idrogeno gassoso.

Il Gruppo DELANCHY e Energy Observer condividono una volontà comune, quella di ottimizzare il loro mix energetico rispettando e renderlo sempre più coerente.

Infatti, Victor Erussard afferma che “è stato tracciato un parallelismo tra il pericolo della crisi sanitaria e il pericolo potenziale della crisi ecologica. Per far fronte a questa crisi, siamo stati in grado di seguire le linee guida, adattarci ed evolvere”.

Le squadre della Energy Observer compiono azione di acculturazione educativa, come con la serie di documentari “Energy Observer, l'Odissea

sulle sfide della transizione ecologica ed energetica.

La piattaforma EO solutions – creata in collaborazione con l'ADEME e il ministero della transizione ecologica – mette in evidenza i pionieri dello sviluppo sostenibile tramite una serie di brevi video. Questo mezzo aiuta anche a comprendere meglio l'interrelazione tra i 17 Obiettivi dello Sviluppo Sostenibile (ODD)



Impatto ecologico

Per il Gruppo DELANCHY, il riconoscimento dell'emergenza climatica ha accelerato il calendario delle iniziative per la transizione energetica. Oltre alla formalizzazione e alla diffusione della guida ecologica tra i suoi autisti, il gruppo ha una flotta di veicoli ormai composta per il 97,31% da veicoli Euro 6.

Parallelamente al regolare rinnovamento della flotta, il Gruppo DELANCHY sta approfondendo le sue sperimentazioni in termini di mix energetico: elettrico, a gas, biocarburante, idrogeno. L'azienda ha integrato con successo queste energie alternative nella sua organizzazione considerando il loro potenziale ma anche i loro limiti.

Chiave di comprensione

Secondo il Gruppo DELANCHY, l'ottimizzazione del mix energetico è resa possibile dalla collaborazione con la rete di partners, convinti che la transazione energetica rappresenti una leva importante ai fini della stessa collaborazione.



Al 31 dicembre 2021, i veicoli Euro 6 rappresentano il 97,31% rispetto al 94% del 2020.

Gli Euro 5 (2,69% della flotta) sono riservati a viaggi molto brevi: percorrono meno di 30 km al giorno e solo nelle zone di Boulogne-sur-Mer e Rungis.

1 Composizione del parco veicoli

31 DICEMBRE 2021

EURO 5 : 2,69 %



EURO 6 : 97,31 %



31 DICEMBRE 2020

EURO 5 : 6 %



EURO 6 : 94 %



2 Consumo medio dei motori (fonte Optifleet)



FINE 2021

27,49 l / 100 km

FINE 2020

27,29 l / 100 km

3 Punteggio ECO-score

2021

8,17 / 10

2020

8,18 / 10

L'azienda ha adottato l'Eco-score* (software Optifleet) per migliorare il consumo medio dei suoi veicoli.
*Bene: ≥ 8
Può migliorare: 6->7,9
Basso: <6

Il Gruppo DELANCHY in modalità B100

Per approfondire il suo approccio in termini di mix energetico, il Gruppo DELANCHY ha fatto la scelta nel 2021 di acquistare 5 camion che funziona con B100 per testare la qualità e i vincoli dell'uso di questo biocarburante sulla strada.

Il B100 rappresenta una valida alternativa al carburante di origine fossile. Questo carburante a base di olio vegetale prende piede nel mondo del trasporto da quando è stato approvato a questo scopo nel 2018. Per testare questo combustibile, sono state offerte al Gruppo DELANCHY due possibilità: acquisire veicoli multiuso in grado di funzionare con B100 o con combustibile fossile, o camion equipaggiati di un motore dedicato. Il Gruppo ha optato per la seconda opzione, che richiede il funzionamento completo di B100. «Si tratta di un reale approccio green, che permette di sperare nell'attribuzione dell'adesivo Crit'Air 1», afferma il direttore tecnico del gruppo Yannig Renault. La normativa impone di avere un serbatoio dedicato.

«È vietato fare il pieno in una stazione diversa dalla nostra. Questo significa che devi considerare attentamente il tuo itinerario in anticipo perché devi assicurarti di poter fare un viaggio di andata e ritorno senza fare rifornimento durante il viaggio». È stato quindi installato un serbatoio dedicato sulla Piattaforma Frigo Transports 85. Una segnaletica specifica orienta gli autisti in merito

al carburante adatto per il riempimento del serbatoio. Un altro vincolo notevole è la corrosività dell'olio, che richiede operazioni di manutenzione più frequenti. «I filtri del carburante devono essere cambiati più spesso, il che solleva dei dubbi circa l'affidabilità a lungo termine della meccanica. Non sappiamo davvero come invecchierà il motore», dice Yannig Renault. Dal punto di vista della for-

«Con questa tecnologia, proponiamo un tipo di trasporto ai clienti che non intendono pagare di più per il servizio.»

natura, ci sono tre principali fornitori sul mercato e i contratti si basano su clausole di impegno esclusivo. Ma a differenza di petrolio o gas, il rischio di carenza è quasi nullo, poiché la capacità di produzione supera il parco veicoli esistente.

Il B100 ha diversi vantaggi. «Rimaniamo su un meccanismo tradizio-

nale, con prestazioni e potenza equivalenti a quelle di un motore diesel. La sua somiglianza con un motore diesel facilita la manutenzione in termini di officina. Nonostante un leggero aumento del consumo di carburante, l'autonomia è quasi la stessa. In ogni caso, è molto più importante di quello di un veicolo a gas», spiega il direttore tecnico. In termini di impatto ecologico, la differenza si posiziona a monte della catena. «A

livello di inquinamento istantaneo del motore, non vi è valore aggiunto. Ma se si considera l'intera catena, l'emissione di CO2 è minore per via della colza necessaria alla produzione dell'olio, che assorbe CO2 mentre cresce. Dal pozzo alla ruota, il B100 è più pulito del carburante fossile». L'agenzia Frigo Transports 85 è stata scelta come pilota per via delle gran-



di dimensioni del parco veicoli, del suo tasso di rinnovamento e la superficie del parcheggio, capace di ospitare una seconda stazione di servizio. «Abbiamo avuto la possibilità di acquistare diversi mezzi per avere un feedback di prova tangibile. L'agenzia avrà presto una decina di veicoli che funzioneranno con B100, il che ci permetterà di rendere più affidabile questo primo esperimento». I 5 mezzi in servizio sono testati su trasporti regionali e nazionali. I risultati sono conformi alle previsioni del gruppo. «Non abbiamo sorprese. Naturalmente, c'è una differenza significativa nel consumo di carburante e i filtri del carburante si saturano con maggiore rapidità, ma le prestazioni in termini di comportamento e funzionamento sono identiche: gli autisti non notano alcuna differenza. I veicoli hanno meno di

80.000 km. Tra qualche mese, saremo in grado di determinare se l'eccesso di consumo a cui assistiamo attualmente sarà incompressibile o meno», dice Yannig Renault. Il B100 permette di passare da un combustibile fossile a un biocarburante neutralizzando costi aggiuntivi.

«Con questa tecnologia, proponiamo un tipo di trasporto ai clienti che non intendono pagare di più per il servizio. Per tecnologie più virtuose che rimangono ancora molto onerose, ci si deve rivolgere al cliente per chiedergli di contribuire facendo uno sforzo comune», spiega Yannig Renault. Il B100 funziona con un motore a combustione interna che genera particelle fini. Non è pulito come un motore elettrico, ma è più accessibile e adatto ai viaggi a lunga distanza. L'idrogeno non è ancora

disponibile per questo uso; batterie elettriche e gas, d'altra parte, devono fare i conti con un'autonomia insufficiente. Il XTL è un biocarburante più pulito perché si tratta di una molecola idrogenata sintetizzata dai rifiuti, ma il suo costo extra rimane un deterrente. «Questo potrebbe essere un carburante del futuro se il suo prezzo diventasse più accessibile, perché è usato in tutti i motori diesel. Inoltre, la sua struttura chimica è talmente vicina a quella del combustibile fossile, che i produttori di motori non sono ancora in grado di distinguere l'XTL dal diesel tradizionale. L'XTL non è quindi ammissibile per Crit'Air 1. Il B100 è oggi una pista green interessante e disponibile immediatamente per attraversare la Francia», conclude Yannig Renault.

Nuove energie: rimanere in prima linea

Il Gruppo DELANCHY continua la sua partnership sulle nuove energie avviate con CHEREAU nel 2019.

I nuovi co-sviluppi hanno lo scopo di capire i bisogni del trasporto del futuro. Decodifica con Benoit Courteille, Direttore R&S di CHEREAU.



► Benoit Courteille
Direttore R&S di CHEREAU

Quali sono i progetti ai quali sta lavorando oggi?

BC: Stiamo lavorando a 2 progetti, integrando nuove energie per la produzione del freddo, oltre a un miglioramento dell'aerodinamica, del telaio e dell'isolamento delle pareti.

Il primo è un semirimorchio refrigerato testato da DELANCHY dal dicembre 2021, che funziona con batterie elettriche alimentate dall'energia solare e dal recupero di energia sugli assi. Il secondo è una versione ottimizzata di un semirimorchio alimentato a idrogeno. Dal 2022, DELANCHY integrerà nella sua flotta veicoli uno dei primi rimorchi in preproduzione di questo modello.

Quali sono le sue caratteristiche?

BC: Il semirimorchio elettrico combina diverse attrezzature: Batterie da 35 kWh ricaricate da 27 m² da pannelli solari che forniscono una potenza massima di 4,5 kW e da un generatore ad assi con una capacità di 24 kW. Il «tutto elettrico» è possibile grazie ai sistemi di ricarica che

compensano il fabbisogno energetico del veicolo. Quando il veicolo è in movimento, l'asse genera energia e ricarica le batterie. Il pannello solare posizionato sul tetto fornisce potenza aggiuntiva, anche quando il camion è fermo, a condizione che sia esposto alla luce.

Il secondo prototipo è un semirimorchio a multi-temperatura da 38 tonnellate, dotato di unità di refrigerazione elettrica alimentata da un sistema a idrogeno. Due serbatoi che contengono 16 kg di idrogeno a 350 bar, per alimentare una cella a combustibile da 30 kW. Questo fornisce corrente alle batterie, assicurando il funzionamento intermittente dell'unità di raffreddamento.

Quali sono le sfide tecniche?

BC: I nostri sviluppi devono innanzitutto comportare il minimo cambiamento per l'utente. Questo significa progettare sistemi che producano sufficiente energia per ottimizzare il funzionamento. Altre questioni sono specifiche delle tecnologie scelte.



Quando si tratta di energia elettrica, la priorità è quella di ridurre al minimo il consumo. Un isolamento rinforzato con pannelli sotto vuoto può portare a un risparmio del 20% di energia, e quindi della batteria di bordo. L'asse di recupero dell'energia e i pannelli fotovoltaici sono progettati con lo scopo di ottimizzarne l'autonomia. Per quanto riguarda il prototipo a idrogeno, l'obiettivo è cercare di ridurre i vincoli per l'utente. Con 16 kg di idrogeno a bordo, stiamo puntando a 3 giorni di autonomia, per compensare il numero limitato di stazioni di rifornimento.

Come interagite con il gruppo DELANCHY?

BC: Produciamo veicoli su misura che richiedono scambi costanti con i nostri clienti. A maggior ragione quando si lavora su prototipi. In modalità concept, abbiamo discusso molto con Yannig Renault sulla definizione generale del veicolo, l'integrazione di pannelli solari sul tetto, la dimensione dei pacchetti di batterie per il modello di gruppo. Nella fase del test, abbiamo ottenuto feedback dettagliati. Da DELANCHY siamo fortunati ad avere accesso diretto con i conducenti che possia-

mo sensibilizzare rispetto ai parametri di utilizzo specifici. Possono sganciare volontariamente il generatore dal semirimorchio elettrico per analizzare il suo comportamento quando è alimentato solo dai pannelli solari. Questo feedback documentato ci aiuta a fare progressi. Non c'è niente di meglio del test su strada per contribuire allo sviluppo.

Quali dati rendono gli sviluppi più affidabili?

BC: Sul prototipo elettrico a batteria attualmente in fase di test, monitoriamo la temperatura all'interno del veicolo, la potenza necessaria per far funzionare l'unità di raffreddamento, lo stato di carica delle batterie e i dati di ricarica. Questo per sapere precisamente come il veicolo viene alimentato. Saremo in grado di correlare queste informazioni con la distanza percorsa e il meteo per formulare dei modelli matematici che ci permetteranno di ottimizzare il sistema nella fase operativa. Il veicolo sta funzionando molto bene finora, questa prima valutazione è positiva.

In che modo queste tecnologie risultano rispettose dell'ambiente?

BC: Esse contribuiscono a ridurre

significativamente le emissioni di CO₂ e le particelle fini in quanto sostituiscono un sistema diesel con uno elettrico. Su una scala di veicoli, i pannelli solari hanno un'impronta di carbonio pari a zero. Sull'asse di recupero dell'energia, si nota un leggero sovra consumo del motore a causa della resistenza al rotolamento, ma rimane ben al di sotto del livello di emissioni di CO₂ di un motore diesel. Un altro vantaggio è l'eliminazione di rumore che caratterizza un motore diesel: limita il fastidio delle consegne nelle aree urbane. Il veicolo a idrogeno ha senso solo se l'idrogeno viene integrato a monte. Un'unità di produzione sarà operativa in Bretagna nel 2022 e ci permetterà di eseguire dei test DELANCHY direttamente con questa risorsa.

Vi è una tecnologia che lei preferisce?

BC: No, perché le diverse soluzioni vengono sviluppate in funzione dell'utilizzo. Da DELANCHY, ci si aspetta di vedere entrambe le tecnologie a lungo termine. In ogni caso, siamo convinti che il cambiamento di energia nel campo dei trasporti avverrà nei prossimi anni.

La performance energetica delle piattaforme: una priorità

La performance energetica delle piattaforme è un argomento importante per l'azienda. Bruno Lesaint, Direttore immobiliare del gruppo, fa un'analisi della situazione ad oggi.



► Bruno Lesaint, Direttore immobiliare del gruppo DELANCHY

Affrontare le particolarità di ogni sede

Da DELANCHY, il concetto di parco immobiliare comprende realtà diverse. «Per le sedi che possiede, l'azienda controlla i programmi di costruzione e rinnovamento. Non è il caso delle piattaforme in affitto, a maggior ragione in contesti di contratti pubblici (Mercati di interesse nazionale)», sottolinea Bruno Lesaint. Il gruppo gestisce piattaforme di proprietà e in affitto. Questa varietà di status e l'età delle piattaforme, influenzano gli investimen-

non sono sempre misurabili e la loro manutenzione può far emergere problemi di equilibrio tecnico ed economico», osserva Bruno Lesaint. Il rinnovamento delle piattaforme si rivela talvolta difficile da realizzare.

Di fronte all'eterogeneità del suo patrimonio immobiliare, il gruppo DELANCHY interagisce con i suoi partner al fine di individuare la soluzione più adatta alle esigenze dell'attività di ogni sede. Il dialogo avviato con il servizio clienti del fornitore di refrigerazione ha per-

«Le normative sono un punto di partenza, ma possiamo sempre fare di meglio!»

ti che DELANCHY si impegna a fare per migliorare la performance energetica degli stabilimenti. «Una piattaforma recente, che sta ammortizzando l'investimento della propria creazione, non avrà le stesse risorse di una piattaforma già ammortizzata. Inoltre, per le piattaforme più datate, gli standard di costruzione

messo di capire meglio i vincoli climatici legati alla posizione geografica dei lateforms e alla loro esposizione. «Abbiamo potuto renderci conto che le soluzioni tecniche da considerare per le località a nord e a sud della Francia non erano necessariamente le stesse. Il dispiegamento di una politica di



gruppo deve essere accompagnato a un adattamento caso per caso. Al fine di implementare questo approccio più ricercato e su misura, procediamo in due direzioni. In primo luogo, effettuiamo una diagnosi attraverso le misurazioni. A quel punto identifichiamo le leve su cui possiamo agire», spiega Bruno Lesaint.

La produzione del freddo al centro del rendimento energetico

Il mantenimento della catena del freddo rappresenta il 98% della fattura energetica del gruppo. È quindi la prima leva su cui bisogna agire per ottimizzare il consumo di energia delle piattaforme. L'azienda ha incaricato il suo fornitore di refrigerazione di redigere un inventario completo dei luoghi. Anticipa anche cambiamenti normativi integrando già unità di refrigerazione che operano in sedi che funzionano a CO2, ammoniaca o propano, che hanno un PRG più basso rispetto ai refri-

geranti fluidi HFC, il cui uso sarà vietato entro il 2030.

Nonostante questo, il Gruppo DELANCHY dipende dai progressi compiuti dai produttori in questo segmento. «Le nostre unità di refrigerazione sono attrezzature sulle quali non abbiamo alcun controllo da un punto di vista puramente tecnico», nota Bruno Lesaint. Il potenziamento del software Mvision a tutta l'azienda potrebbe anche essere una strada da seguire. Esso fornisce una visione in tempo reale delle temperature sulle piattaforme. Facilita quindi la gestione della catena del freddo - il suo obiettivo primario - ma «potrebbe anche permettere di migliorare l'efficienza complessiva del sistema, conducendo una serie di test», precisa il Direttore Immobiliare.

L'isolamento potenziato, già applicato ai muri e ai tetti, potrebbe essere esteso ai pavimenti. Un'altra leva sulla quale lavorare più intensamente, per agire su altre voci di spe-

sa energetica, sensibilizzando i collaboratori a comportamenti più virtuosi. In questo ambito il gruppo DELANCHY è pragmatico.

«Le normative sono un punto di partenza, ma possiamo sempre fare di meglio!» dice Bruno Lesaint.

Esplorare nuove vie di riflessione

Anche se la priorità è sulle piattaforme logistiche, il gruppo DELANCHY sta implementando nuove soluzioni anche su edifici terziari più tradizionali, come il ristorante aziendale di La Gravelle, attualmente in fase di progettazione. Il progetto prevede la costruzione di un edificio di tipo passivo con pareti altamente isolanti, dunque meno dispendioso in termini di energia, grazie alla qualità del suo involucro.

La scelta di un tetto bianco eviterà il surriscaldamento in estate e l'accumulo di calorie (quantità di calore) all'interno dell'edificio. Questo edificio in legno sarà anche la costruzione più virtuosa da un punto di vista ambientale grazie all'uso di legno certificato PEFC (gestione sostenibile).

«È importante sottolineare che questo edificio terziario non è rappresentativo degli edifici che si costruiscono di solito. Infatti, le scelte effettuate non sono necessariamente trasponibili a quelle di una piattaforma logistica. Tuttavia, questo progetto aprirà delle strade di riflessione per i progetti futuri, in particolare la qualità dell'isolamento dell'edificio», conclude Bruno Lesaint.

Ottimizzare il ciclo di vita degli pneumatici

Il gruppo DELANCHY, impegnato in una gestione più sostenibile degli pneumatici, è stata la prima azienda a testare il sistema QuickScan creato da Michelin, un sistema di monitoraggio automatico dell'usura degli pneumatici. Questa sperimentazione è stata avviata alla Frigo Transports 53 a La Gravelle nell'aprile 2021.

Un dispositivo che rileva l'usura degli pneumatici

L'installazione del dispositivo QuickScan ha comportato la presenza di 4 sensori a terra all'ingresso dell'agenzia Frigo Transports 53. Queste piastre sono simili a dei dossi. «Bisogna guidare a meno di 15 km/h quando si passa sopra le piastre, così abbiamo dato loro ques-

Quando un veicolo passa sopra le piastre, viene emessa un'onda che si riflette sulla struttura metallica dello pneumatico prima di tornare al ricevitore situato all'interno delle piastre. Il percorso effettuato dall'onda permette di determinare lo spessore della gomma di ogni pneumatico e quindi il suo livello di usura. I veicoli sono dotati di un trasmetti-

nali al Gruppo DELANCHY. In caso di rischio o anomalia, viene inviato un allarme specifico al vettore. «Abbiamo una panoramica completa dei camion scansionati, le altezze di gomma associate, ma anche i veicoli che il sistema non ha registrato e per i quali dovrà essere programmato un controllo. Abbiamo referenziato una flotta di

«Queste diverse azioni di manutenzione, che il sistema Quicksan permette di anticipare più facilmente, contribuiscono a ottimizzare il ciclo di vita degli pneumatici.»

ta forma per incoraggiare il guidatore a guidare lentamente quando arriva sul posto, e per permettere al dispositivo di rilevare le misure», spiega il direttore tecnico del gruppo Yannig Renault. Poiché uno pneumatico è composto da una struttura in acciaio e da uno strato di gomma, la sua usura si misura grazie a un sistema che utilizza frequenze radio.

tore che serve come identificatore unico. Questo modulo elettronico, posizionato sotto il serbatoio per il motore e sotto il telaio per un rimorchio, permette di identificare ogni camion su ogni corsa. I dati dei veicoli scansionati sono vengono inviati al progettista del sistema, Michelin, che fornisce rapporti di analisi settimana-

veicoli che possono passare attraverso l'agenzia e se uno di loro non è stato controllato, dopo 4 settimane viene attivato un allarme», spiega Yannig Renault. Il sistema è anche in grado di valutare la coerenza delle letture in base alla frequenza delle visite. «La ricorrenza dei controlli permetterà di avere dati sempre più affidabili», sottolinea.



Garantendo il rilevamento rapido dell'usura anomala, QuickScan facilita la pianificazione delle fasi di manutenzione. È compito del personale dell'officina determinare le operazioni di manutenzione da effettuare dopo aver analizzato i dati.

Dal rilevamento alla manutenzione: il ruolo del personale dell'officina

Il capo officina identifica le cause dell'usura. «Uno pneumatico più consumato su un lato Rispetto all'altro può derivare da un problema di geometria o di regolazione del treno. In questi due casi, la natura dell'intervento da realizzare è diversa. A volte basta una semplice regolazione delle ruote per riposizionarle in modo perfettamente parallelo. Altre volte è necessario un ritorno sul cerchio, cioè l'inversione della direzione dello pneumatico sul cerchio per riequilibrare l'usura», spiega Yannig Renault. La riscalpitura consiste nella rimozione della gomma per ripristinare la profondità del

battistrada e prolungare così la vita degli pneumatici. Se uno pneumatico è già stato riscalpito, può essere ricostruito. Questa tecnica, che mira anche ad aumentare la vita degli pneumatici, consiste nel sostituire il battistrada usurato con un nuovo mantenendo la stessa struttura.

Un approccio che promuove l'economia circolare

Queste diverse azioni di manutenzione, che il sistema Quicksan permette di anticipare meglio, contribuiscono a ottimizzare il ciclo di vita degli pneumatici. Ripristinando l'altezza del battistrada, la riscalpitura prolunga la vita dello pneumatico di una media del 25% di chilometri in più. La riscalpitura, quando lo pneumatico ha minore resistenza al rotolamento, ottimizza anche il consumo di carburante. Questi due fattori combinati influenzano in ultima analisi l'impronta ambientale del Gruppo DELANCHY. La riscalpitura può ridurre le emissioni di CO2 fino a 1,1 kg/100 km per

asse, garantendo allo stesso tempo condizioni di sicurezza soddisfacenti. Il fatto che lo pneumatico abbia una maggiore profondità, ne migliora l'aderenza.

La ricostruzione può potenzialmente raddoppiare la vita dello pneumatico. La struttura di uno pneumatico Michelin può essere ricostruita più volte, in diverse gamme. Di conseguenza, i costi operativi possono essere ridotti, la flessibilità d'uso aumentata e l'impronta ambientale del gruppo ridotta. Il gruppo DELANCHY conserva delle statistiche sulla percentuale di pneumatici riscalpiti o ricostruiti, per valutarne le prestazioni, dagli operatori incaricati della loro manutenzione. «Confrontiamo le nostre agenzie tra loro. Ci misuriamo anche con statistiche nazionali prodotte dai produttori: in media, un trasportatore ha sui suoi veicoli il 40% di pneumatici ricostruiti e il 25% di pneumatici riscalpiti», conclude Yannig Renault.



La sicurezza stradale

Più che una preoccupazione, la sicurezza stradale è un impegno fondamentale per il Gruppo DELANCHY. Il pericolo talvolta deriva dai progressi tecnologici, ma anche dal comportamento degli altri utenti della strada. Il Gruppo sensibilizza regolarmente i suoi 1200 autisti in merito all'attenzione da prestare in maniera costante.

Chiave di lettura

Poiché la strada non è un sistema chiuso, le questioni relative alla sicurezza stradale devono essere considerate nella loro totalità. Per l'azienda, la sicurezza stradale è una preoccupazione costante e implica una responsabilità condivisa.

Un lavoro trasversale

Il Gruppo DELANCHY amplia anche il suo approccio in materia di sicurezza tramite il comitato di sicurezza del gruppo, che ha lo scopo di coordinare la politica generale di sicurezza dell'azienda in tutte le sue sedi secondo le loro specificità.



In materia di Sicurezza stradale

1 Carta del Conducente

La carta del conducente è integrata al manuale della mansione che stabilisce le regole e le pratiche in materia di relazione con le parti interessate, così come le normative in materia di sicurezza e qualità degli alimenti.

2 FCO di DELANCHY

La Formazione Complementare Obbligatoria è stata ripensata per essere più efficace e più vantaggiosa per gli autisti.

3 Cellula di prevenzione dei rischi psicosociali e delle nuove dipendenze

Oltre alla lotta contro le dipendenze tradizionali, l'azienda è particolarmente sensibile ai rischi psicosociali e alle nuove dipendenze. I giochi on-line (fattore di stress e fatica) sono quelli presi di mira nello specifico.

4 Formazione, tutoraggio, animazione e regolamentazione

Ogni autista integrato è seguito da un tutor. Dal 1996, il responsabile regolamento - sicurezza è sistematicamente reclutato tra le forze dell'ordine. Così, Pascal Grandin, responsabile regolamento - sicurezza e il suo assistente, Sylvain Victorin-Savin, sono ex capitani dei carabinieri.

5 Centralizzazione delle contravvenzioni

L'insieme delle contravvenzioni è centralizzato in un punto unico e trattato in tempo reale.

6 Monitoraggio regolamentare

Le agenzie si appoggiano a un monitoraggio regolamentare centralizzato che anticipa le regolamentazioni nazionali o internazionali suscettibili di avere un'influenza sull'attività aziendale, ma anche sull'applicazione delle norme (giurisprudenza). Tutti i nostri processi sono conformi e a volte più esigenti delle obbligazioni in vigore. Il tachigrafo viene scaricato ogni 15 giorni (invece dei 90 obbligatori) e dopo 2 giorni per i nuovi autisti.

7 Manutenzione

La manutenzione dei veicoli è un fattore chiave per la sicurezza. La quasi totalità delle nostre agenzie dispone di un'officina interna.

In materia di Salute-Sicurezza

1 Comitato per la Sicurezza del Gruppo

Il Comitato per la sicurezza del gruppo comprende rappresentanti di tutti i dipartimenti e copre tutti i rischi e gli incidenti di lavoro. Ha lo scopo di coinvolgere una rete più ampia di collaboratori e strutture, andando oltre il solo ambito dei direttori delle agenzie. Questo è il motivo per cui sono stati nominati altri consulenti per la sicurezza, al fine di potenziare il funzionamento della rete e arricchire il dialogo con il comitato per la sicurezza.

2 Analisi dei rischi

Ogni tipo di mansione (autista, amministrativo, manutentore, e le mansioni di officina) è oggetto di un'analisi dei rischi specifica. L'azienda si è dotata degli strumenti adatti a ciascuna situazione (schede di reazione).

3 Feedback

Tutti gli incidenti, di qualsiasi gravità, sono oggetto di report scritto. È stato realizzato un registro degli incidenti minori.

427362 km
percorsi per un incidente con
responsabilità

La FCO per il Gruppo DELANCHY: un fondo comune, una forma adattata

La qualità della Formazione Costante Obbligatoria (FCO) proposta dal Gruppo DELANCHY ai suoi autisti è il risultato di una partnership storica con l'organismo di formazione Abskill, nato dalla fusione tra Forget Formation, Fauvel Formation e Céforas Formation nel gennaio 2021. Rachel Jegousse, responsabile commerciale account manager per la regione Grand Ouest, discute le specificità del FCO DELANCHY.

Differenziare il contenuto

Il 2018 è stato caratterizzato dalla volontà di Brigitte Delanchy di modernizzare la Formazione Continua Obbligatoria (FCO), digitalizzandola e personalizzandola, essendo l'obiettivo quello di rinforzare il marchio del gruppo fidelizzando gli autisti. Ne sono seguiti numerosi scambi tra il gruppo e l'organismo di formazione, che porta a un processo di co-costruzione dei FCO. Rachel Jegousse, account manager DELANCHY, sottolinea il fatto che «la FCO fa parte di un quadro di riferimento comune», cioè alcuni elementi della formazione non possono essere soggetti a cambiamenti perché sono soggetti a obblighi legali. Infatti, «non possiamo toccare le specifiche», afferma. Tuttavia, Abskill è in grado di offrire «contenuti differenziati attraverso gli strumenti, un

metodo di insegnamento, un adattamento alla cultura dell'azienda», dice. Così, alcune tematiche della formazione sono personalizzate attraverso la creazione di materiale educativo specifico per il Gruppo DELANCHY (proiezione di diapositive, video, ecc.).

Insegnamento digitale: un metodo attivo

L'organismo di formazione dedica un'attenzione particolare all'insegnamento digitale. Infatti, all'inizio della FCO, i tirocinanti eseguono una guida di valutazione di 30 minuti su un simulatore. Per tutto il corso della formazione, i vari moduli sono accessibili tramite un tablet. La dimensione ludica include anche l'uso di quiz e giochi, che permettono ai tirocinanti di sperimentare situazioni di vita reale. Grazie a questo meto-

do attivo «gli autisti vengono davvero coinvolti nella loro formazione», sottolinea Rachel Jegousse.

Un feedback positivo da tutte le parti interessate

L'approccio scelto è apprezzato da tutte le parti interessate. Infatti, «la formazione viene ben percepita dagli autisti, che ne apprezzano l'aspetto dinamico e personalizzato. La settimana di formazione per loro vola!», dice il key account manager del gruppo DELANCHY. Gli autisti sono anche consapevoli che l'approccio su misura scelto dal loro datore di lavoro contribuisce al loro tasso di occupabilità. «Gli insegnanti, anch'essi formati nei sistemi FCO da DELANCHY, provano un reale piacere nel gestire la formazione con contenuti standard più dinamici», aggiunge.



► La digitalizzazione dei contenuti di formazione ha reso possibile rendere la FCO di DELANCHY più interattiva, dimensione apprezzata dai tirocinanti.

Il feedback gioca un ruolo importante nel sistema. Infatti, i sondaggi di follow-up vengono inviati al gruppo DELANCHY su base mensile. I 10 formatori Abskill sul territorio nazionale, responsabili della formazione FCO per DELANCHY, interagiscono attraverso una piattaforma interna - una vera comunità

e un giorno dedicato alla pratica. Durante queste fasi, i formatori ricordano ai tirocinanti che la sicurezza è una combinazione di responsabilità individuale e consapevolezza su base giornaliera.

Questi giorni rappresentano anche l'opportunità di rendere

di una reale apertura mentale», dice Rachel Jegousse. La FCO sarà oggetto di una riforma. Infatti, è stato appena pubblicato un decreto. Questo darà la possibilità alle aziende di personalizzare alcune tematiche.

«DELANCHY si è distinta come azienda d'avanguardia scegliendo

«Proponiamo contenuti differenziati grazie a strumenti, insegnamento, adattamento alla cultura dell'azienda.»

di pratiche - che permette loro di raccogliere feedback e condividerli con la direzione del Gruppo.

Sicurezza: una questione globale

La FCO, che ha una durata di 35 ore ed è rinnovabile ogni 5 anni, è divisa in due fasi: 4 giorni in aula

gli autisti sempre più ricettivi alla guida ecologica, che t, spiega Rachel Jegousse.

Il gruppo DELANCHY: un'azienda all'avanguardia

«Il gruppo DELANCHY è una delle aziende che realizzano progetti reali a lungo termine, testimonianza

di personalizzare il sistema della FCO dal 2018. Ha quindi giocato in anticipo», conclude con entusiasmo.



Sviluppo umano

Lo sviluppo umano all'interno dell'azienda è un obiettivo che coinvolge diverse dimensioni:

- il senso *dele al* lavoro,
- la sicurezza al lavoro,
- le competenze,
- le prospettive future personali e collettive.

Chiave di lettura

Il Gruppo DELANCHY sviluppa costantemente le sue attività e il suo team, e rende la salute e la sicurezza dei suoi dipendenti una sfida costante.



1 Strategia del benessere

Tutte le piattaforme sono soggette ad una gestione che, al di là degli aspetti pratici, lascia spazio alla progettazione nell'universo dei collaboratori, qualunque sia la loro posizione.

2 Borsa del lavoro

Per gestire al meglio le assunzioni, ma anche per facilitare la promozione e la mobilità interna, il Gruppo mette a disposizione una borsa per il lavoro. Associata a una mappa delle professioni e il follow-up individuale, questa borsa permette ai dipendenti di visualizzare e rendere più leggibili i percorsi di carriera più motivanti.

3 Pari Opportunità

L'azienda è molto attenta a questo valore per quanto riguarda tutte le popolazioni. Il tema dell'accesso alla formazione è molto sentito.

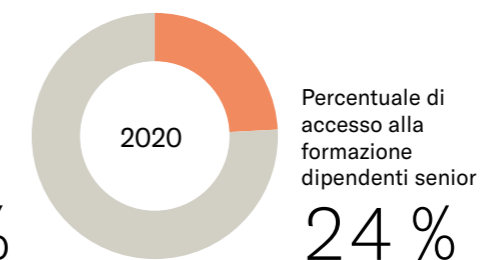
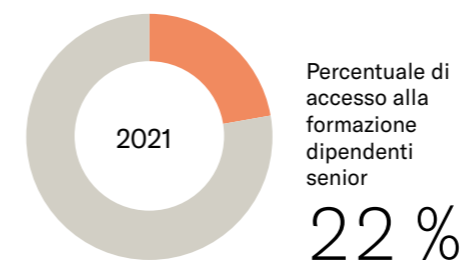
4 Personalizzazione della FCO

Per il Gruppo DELANCHY la settimana di FCO (Formazione Continua Obbligatoria) è un momento unificante. Ogni sessione comprende otto autisti. Impegnati dalla A alla Z per cinque giorni, hanno la mente libera di imparare, informarsi e immergersi nella cultura. Si scambiano le migliori pratiche e condividono le innovazioni pedagogiche nella loro agenzia. Reale strumento di sviluppo delle competenze, e sensibilizzazione sulla sicurezza e sui rischi, la FCO di DELANCHY è una leva per attrarre nuovi talenti, fidelizzare gli autisti, sviluppare le loro competenze e sostenerli nella loro evoluzione professionale.

5 Sicurezza sulle banchine e sulle piattaforme logistiche

I diversi studi realizzati nel 2021 dal comitato per la sicurezza del gruppo hanno evidenziato la necessità di dare priorità ad azioni volte al miglioramento della sicurezza in merito all'attività logistica. L'obiettivo è quello di sostenere le agenzie più in difficoltà in priorità (sedi che hanno alti tassi di incidenti e assenteismo). In ogni filiale è stato nominato un rappresentante per la sicurezza, per rafforzare la rete e migliorare il dialogo con il comitato per la sicurezza. Il gruppo intende anche focalizzarsi su sperimentazioni di soluzioni alternative.

IMPIEGO DIPENDENTI SENIOR



La diversità, uno stato mentale scritto nella storia del gruppo

Organizzata come una rete di agenzie, l'azienda si è adattata molto presto al mercato e ai suoi clienti, diversificando le sue attività e le sue aree operative. Ha sviluppato costantemente i suoi progetti e le sue squadre. Per il Gruppo DELANCHY, l'uniformità è sinonimo di immobilità e la diversità va di pari passo con il movimento.

Una diversità di servizi e mercati

A metà degli anni '80, l'inventore del collegamento just-in-time tra la città portuale e la capitale di Gaules ha diversificato la consegna di prodotti freschi (carne, formaggio, frutta e verdura), e a questo scopo si è organizzato con una prima piattaforma lontana dalla sua base bretone. Durante gli anni '90, questa dinamica è stata potenziata con l'acquisto e la creazione di agenzie, alcune delle quali dedicate alla raccolta e al consolidamento dei lotti (principalmente nell'ovest della Francia) e altre per la distribuzione (principalmente nelle grandi aree metropolitane). Con una rete che si limita al territorio francese, il Gruppo DELANCHY ha attraversato le Alpi e ha creato la Frigo Transports Italia a Milano nel 1998. La penisola viene dotata di una seconda piattaforma DELANCHY a Roma nel 2005. «Grandi amanti dei prodotti del mare, gli italiani importano il 70%

del loro consumo. La merce, che viene da tutta Europa, arriva a Milano e nel resto del paese», spiega Stéphane Galliard, che gestisce la Frigo Transports Italia.

Parallelamente, il Gruppo DELAN-

«Proiettiamo l'immagine di un'azienda civile. Questo facilita il reclutamento e potenzia la nostra credibilità agli occhi dei nostri clienti.»

CHY crea una nuova rete, dedicata esclusivamente al business della logistica. Così, accanto alla ventina di agenzie Frigo Transports, nascono 7 Delanchy Prestations de Services, con lo scopo di offrire servizi completi a clienti come la società METRO. Contemporaneamente il Gruppo DELANCHY si dedica ad una nuova

diversificazione. Alla richiesta degli importatori canadesi e americani di salumi e formaggi francesi, il gruppo si lancia nell'imballaggio e disimballaggio di contenitori per l'esportazione internazionale. Poi, in seguito

alla Brexit, il Gruppo DELANCHY apre un ufficio doganale a Boulogne-sur-Mer per facilitare la dichiarazione delle merci tra la Francia e la Gran Bretagna. Nel frattempo è costante la sua presenza europea, con l'apertura di un'agenzia a Barcellona nel 2016, una piattaforma che spedisce principalmente alle filiali



DELANCHY di Francia e Italia, prodotti ittici da allevamento e da pesca nelle coste atlantiche e mediterranee, ma anche prodotti importati dal Marocco e dall'America Latina.

In Italia e Spagna, le agenzie Frigo Transports non possono contare sull'esistenza di una rete: «Il gruppo ci fornisce solo il 30% del nostro volume, a differenza di un'agenzia di distribuzione in Francia, che fornisce quasi esclusivamente il resto delle filiali del gruppo», dice Stéphane Galliard per l'Italia, un paese dove il mercato è meno maturo e il settore, meno concentrato rispetto alla Francia, è caratterizzato da una moltitudine di piccoli trasportatori a conduzione familiare. Inoltre, il peso della grande distribuzione è più debole, e la clientela del gruppo DELANCHY è più diversificata. Lo stesso vale in Spagna, dove DELANCHY si occupa principalmente di imprese familiari, la cui attività fluttua al ritmo della stagione di pesca. «I nostri dipendenti spagnoli devono essere costantemente messi al corrente delle quantità, la natura delle quantità, la natura dei prodotti sbarcati, i mercati di destinazione, e quindi anticipare i mezzi necessari per il trasporto delle merci», aggiunge Stéphane Galliard.

Una diversità di profili

Il gruppo DELANCHY, trasportatore e piattaforma logistica, comprende squadre di collaboratori che esercitano bene sia il mestiere "fisico" - preparazione degli ordini, manutenzione, lavaggio, autisti - sia quello amministrativo - contabilità, amministrazione, risorse umane, assistenti, responsabili operativi e direttori di filiale. «Alcuni di loro sono stati assunti senza un diploma, altri hanno una laurea di 5 anni. I profili che riceviamo sono molto vari», spiega Jérôme Guillaume. «La diversità esiste tra le professioni, con autisti «sedentari», che si occupano della raccolta e della distribuzione, e autisti di trazione, che sono autisti che si specializzano in «lunga distanza» e distribuzione, e autisti di trazione specializzati in «linee principali»», aggiunge il direttore generale, per il quale la trasmissione di know-how e le capacità interpersonali all'interno dell'azienda si basano anche molto sul mix generazionale, che esiste all'interno dei settori.

Il gruppo DELANCHY è anche sede di diversità culturale. «Sulle nostre piattaforme, troverete persone di tutte le origini e religioni», dice Jérôme Guillaume. «La società francese sta cambiando, si evolve e

ci assicuriamo che tutte le culture coesistano armoniosamente nella nostra azienda», continua.

Lo stesso vale per la femminilizzazione delle professioni. Per molto tempo considerato un mestiere da uomini, il mondo dei trasporti si è gradualmente aperto alle donne. In gran parte rappresentato nelle funzioni di supporto, ora appaiono nelle professioni «fisiche» grazie, tra le altre cose, alla chiara e significativa riduzione della fatica del lavoro derivante dalla recente attrezzatura acquisita dall'azienda.

Al di fuori delle sue frontiere francesi, il Gruppo DELANCHY mantiene gli stessi standard elevati in termini di salute, sicurezza e igiene. «Proiettiamo l'immagine di un'azienda socialmente responsabile. Questo facilita il reclutamento e potenzia la nostra credibilità agli occhi dei nostri clienti», conclude Stéphane Galliard.

Il Gruppo DELANCHY fa crescere le competenze dei suoi talenti

Per accrescere le competenze dei suoi collaboratori, il gruppo si basa sulla formazione e sulla trasmissione del know-how. Concentrandosi sul potenziale di ognuno, il Gruppo DELANCHY ha trovato la chiave della motivazione e della fidelizzazione della sua squadra.

«Da DELANCHY, nell'organizzazione c'è spazio per tutti coloro che desiderano crescere. È sufficiente mettere il cuore e l'anima nel proprio lavoro».

«Mi sento sostenuto e incoraggiato a intraprendere un percorso per crescere. Questo mi spinge a dare il meglio di me stesso». «Se sai lavorare e ti adatti, inevitabilmente ti aspetta un'evoluzione». Denis Merchie, Vanessa Bouzemame e Rose-Marie Travers, rispettivi autori di queste dichiarazioni, hanno tutti visto crescere le proprie carriere da DELANCHY. Oggi direttore dell'agenzia Frigo Transports 62, Denis Merchie si è unito a Delanchy nel 1997 come autista. All'epoca aveva 26 anni, e una formazione da elettricista. Rose-Marie Travers, assistente di Brigitte Delanchy, e Vanessa Bouzemame, assistente alle operazioni alla Frigo Transports 94, entrambe entrate in azienda all'inizio del 2000, quando avevano 20 e 23 anni.

La formazione è la chiave per lo sviluppo e la sostenibilità del gruppo

Poco dopo essere stato assunto, a Denis Merchie è stato affidato il dossier Metro. Come parte delle sue nuove mansioni, il giovane preparatore di ordini si fa notare e promuovere responsabile della piattaforma. Gli viene offerta una formazione perché acqui-

trasporto e logistica) e ottiene la Capacità Professionale nel Trasporto Merci e di Commissario di Trasporti. Per 10 mesi, Denis Merchie trascorre i suoi venerdì sera e i sabati ad imparare gli aspetti legali, tecnici, normativi e finanziari della gestione di un'azienda di trasporti. «È stato intenso», ammette! Nel 2014, Denis Merchie, che aveva sviluppato

«Ho ricevuto una formazione regolarmente ogni 2, 3 o 4 anni.»

sisca manageriali.

«Ho ricevuto una formazione regolarmente ogni 2, 3 o 4 anni», ci spiega Denis Merchie. Nominato vice REX (responsabile delle operazioni) nel turno di notte nel 2005, diventa REX del turno di notte nel 2008. Nel 2013 intraprende un lungo corso di formazione per il certificato di competenza RUTL (responsabilità di un'unità di

competenze e conoscenze commerciali, accetta la posizione di REX del turno di giorno. Due anni dopo, viene nominato direttore della sua agenzia. Operatrice di data entry per 10 anni, Vanessa Bouzemame lavora di notte, una fascia oraria che implica una vasta gamma di mansioni. La giovane donna è in continua evoluzione, le sue responsabilità aumentano e richie-



► Vanessa Bouzemame, assistente alle operazioni dell'agenzia Frigo Transports 94



► Rose-Marie Travers, assistente di direzione



► Denis Merchie, direttore dell'agenzia Frigo Transports 62

dono di imparare nuove tecnologie per tenersi al passo con i cambiamenti in termini di normative. Nel 2017, Vanessa Bouzemame ha l'opportunità di diventare assistente operativa, «una posizione» dove assiste il REX nelle sue missioni. «Non mi piace fossilizzarmi. Ho intenzione di continuare ad evolvere», dice colei che sarà presto nominata vice REX del turno di notte. È sotto la tutela di Brigitte Delanchy che Rose-Marie Travers ha completato il suo apprendistato di due anni a La Gravelle. La giovane studentessa,

«Non amo fossilizzarmi. Ho intenzione di continuare ad evolvere.»

il giorno dopo il suo arrivo, ha partecipato a una riunione dei dirigenti amministrativi. Si aggrappa e inizia la sua scalata all'interno del gruppo. Dopo 4 anni in ricezione, le vengono affidati dei dossier nelle risorse umane. «Ho assistito Brigitte Delanchy nel suo progetto del piano di for-

mazione», spiega la donna che si è unita al dipartimento delle risorse umane per cinque anni prima di tornare alla sua posizione di assistente nel 2014. Nel frattempo, le sue missioni si sono ampliate. Esse ora includono aspetti legali e contabili, come il libro paga e la gestione della cassa. «Le mie mansioni hanno sempre richiesto un alto grado di versatilità. Questo mi ha dato l'opportunità di seguire una vasta gamma di formazioni, dall'apprendimento del software delle risorse umane a corsi di diritto sociale. Ho anche potuto approfittare di sessioni di sviluppo personale!», ammette.

L'ascolto e la trasparenza, garanzie di un'evoluzione armoniosa

«Il fatto di essere incoraggiati dai propri superiori rende combattivi», afferma Denis Merchie, che, come direttore di filiale, è attento ad aiutare i suoi collaboratori nella crescita delle loro capacità, per individuare le loro qualità. «Da DELANCHY non vi deludiamo», dice. Frigo Trasporti 62 ha anche istituito un «grande programma di integrazione», dove ogni nuova recluta è accompagnata da un tutor per la gestione delle loro man-

sioni. Questa strategia permette di limitare il turnover del personale. Allo stesso modo, Vanessa Bouzemame si sforza di diventare una persona di riferimento nel suo turno all'interno della sua agenzia. «Agisco come collegamento tra tutti i dipartimenti e centralizzo le informazioni», dice con soddisfazione. Rose-Marie Travers, che è stata molto coin-

«Da DELANCHY non vi deludiamo.»

volta nella formazione durante i suoi anni nelle risorse umane, conosce l'importanza delle abilità interpersonali per ottenere un'appagante carriera professionale. Oggi è in grado di consigliare i giovani che si uniscono al Gruppo DELANCHY sulle competenze e le attitudini che dovrebbero coltivare o potenziare per vedersi affidare maggiori responsabilità e quindi crescere all'interno del Gruppo.

Un nuovo slancio in materia di sicurezza

La salute e la sicurezza dei dipendenti nell'ambiente di lavoro sono una priorità per il Gruppo DELANCHY, vari studi sono stati condotti dal comitato per la sicurezza del gruppo. Esso ha evidenziato la necessità di dare priorità ad azioni volte a migliorare la sicurezza delle attività logistiche. Jérôme Guillaume, amministratore delegato e garante della politica per la sicurezza aziendale, insieme alle sue squadre, vuole potenziare la consapevolezza dei rischi su base quotidiana e continuare a rendere i dipendenti più responsabili.

Il posizionamento del comitato per la sicurezza

Il comitato per la sicurezza comprende i rappresentanti dei vari dipartimenti per lavorare insieme al fine di garantire la sicurezza, una delle parole chiave del gruppo DELANCHY fin dalla sua nascita. Questo lavoro trasversale, che mobilita competenze e abilità, incoraggia gli effetti della sinergia e facilita il feedback di informazioni. Proprio come l'azienda, l'organizzazione del comitato è decentralizzata. Questa è una condizione necessaria per incoraggiare l'agilità delle squadre, pur capitalizzando su elementi culturali che sono condivisi. «Il ruolo del comitato per la sicurezza a livello di gruppo è quello di fornire una visione e lanciare un impulso. Le nostre agenzie, da parte loro, hanno una notevole considerevole flessibilità per realizzare questa visione e renderla una realtà su base giorno-

liera. Possiamo fornire loro supporto tecnico se lo desiderano, ma non siamo lì per fare le cose al posto loro», spiega Jérôme Guillaume. Secondo lui, «il comitato deve essere in stretto contatto con le squadre operative». Per affrontare questa sfida, il comitato per la sicurezza si riunisce in una delle sedi del gruppo ogni tre mesi e viene presieduto dal suo direttore e dal consulente per la sicurezza. «In precedenza, il

«In termini di sicurezza sulle piattaforme e sulle banchine, dobbiamo fare dei progressi.»

comitato per la sicurezza si riuniva al quartier generale. Questo cambiamento di approccio permette di scambiare idee, di avere una migliore consapevolezza delle azioni attuate a livello di filiale. Permette un'ana-

lisi più dettagliata delle aspettative, al fine di fornire una risposta adeguata a livello di gruppo», spiega il Direttore Generale.

Una consapevolezza supportata dai numeri: rendere visibile l'invisibile

Al fine di analizzare la situazione del gruppo in materia di sicurezza in un determinato momento, è stato intrapreso un lavoro approfondo-

mento accanto alle risorse umane, in merito al controllo di gestione. L'obiettivo era quello di quantificare il livello di assenteismo per malattia o infortunio a livello di gruppo. Si sono potuti quantificare i costi



“nascosti” dovuti all'interruzione del lavoro. L'interruzione del lavoro da parte di un dipendente significa, per esempio, di doverlo sostituire con un lavoratore temporaneo, oppure la necessità, da parte del resto del gruppo, di eseguire degli straordinari.

Più in generale, gli studi condotti hanno individuato il fatto che la sicurezza non è mai scontata: in termini di incidenti sul lavoro i risultati del gruppo possono migliorare. Ci sono molte differenze in base al tipo di mansione: gli incidenti sul lavoro accadono con maggiore frequenza ai manutentori rispetto agli autisti. La maggioranza degli incidenti registrati hanno luogo sulle piattaforme e le banchine, con una proporzione significativa nelle sedi dei clienti. Tra i rischi più frequenti troviamo le cadute a terra e la caduta dall'alto, gli scivolamenti e i TMS (traumi muscolo-scheletrici) legati alla manu-

tenzione, ai movimenti ripetitivi e al trasporto dei carichi.

«In termini di sicurezza sulle piattaforme e sulle banchine, dobbiamo fare dei progressi», sottolinea Jérôme Guillaume, ricordando l'urgente necessità di abbassare queste statistiche. Gli studi condotti nel 2021 hanno tuttavia permesso di definire i temi sulla sicurezza da affrontare con priorità e di precisare il piano d'azione del gruppo. Il comitato per la sicurezza è anche venuto a conoscenza dell'importanza di coinvolgere una rete più ampia e strutturata di dipendenti, andando oltre i soli direttori di filiale. Il desiderio del gruppo è «fare qualcosa di qualitativo piuttosto che quantitativo», che implica «un approccio progressivo con un focus sulle tematiche prioritarie, che sono l'uscita del quadro TMSpro (sedi con un'alta percentuale di incidenti) e la riduzione della percentuale di assenteismo» dice l'amministratore

delegato.

Raggiungere un livello equivalente di performance per il trasporto e le attività logistiche

Le agenzie più in difficoltà vengono supportate come priorità. Su Frigo Transports 50 per esempio, i TMS legati al trasporto di carichi pesanti (scatole di salmone che pesano più di 20 chili) sono ricorrenti. Alcune azioni di semi-automazione sono in fase di studio e le discussioni sui carichi pesanti sono in corso con clienti e fornitori, al fine di trovare soluzioni comuni. «Si tratta di stabilire un dialogo, con lo scopo di lavorare in insieme in armonia in uno spirito di buona comprensione», afferma l'amministratore delegato del gruppo.

Il gruppo DELANCHY, che non detiene ogni competenza in questo



ambito, non esclude la possibilità di essere affiancata da aziende esterne in maniera specifica su questioni relative a riduzione e prevenzione di TMS. A livello locale, le agenzie collaborano anche a stretto contatto con la medicina del lavoro e la CRAM.

Quando viene segnalato un incidente presso un cliente viene avviata un'indagine. Le squadre coinvolte devono trasmettere le informazioni al venditore che si occupa del cliente, se quest'ultimo è un cliente nazionale. «È essenziale coinvolgere le persone giuste nella conversazione, in modo che non vi siano ostacoli nella ricostruzione, e che ognuno sia in grado di suggerire soluzioni al cliente», dice Jérôme Guillaume.

Il gruppo DELANCHY ha intenzione di nominare più rappresentanti per

la sicurezza, al fine di rafforzare la rete e arricchire il dialogo con il comitato per la sicurezza. Il gruppo intende anche concentrarsi sulla sperimentazione di soluzioni innovative. Sono già previsti degli esperimenti per il 2022. Si tratta anche di approfondire azioni già in atto.

In termini di sensibilizzazione, vengono fornite regolarmente sessioni di formazione. Si insite su gesti e posture (mantenere la schiena dritta e piegare le gambe quando si trasporta un carico), sull'importanza di non trascurare le fasi di riposo al di fuori dell'orario di lavoro e l'importanza di prestare attenzione al pavimento per evitare le cadute. Anche i dispositivi di protezione individuale (DPI) giocano un importante ruolo nella sicurezza. Il rinnovamento delle calzature aiuta a ridurre il rischio di scivolamento. L'utilizzo

dei giubbotti sanitari PERCKO, già in dotazione alla Frigo Transports 17, è attualmente in fase di test alla Frigo Transports 69, da parte dei dipendenti che sono tornati al lavoro dopo una pausa dovuta a problemi con la schiena.

Poiché la sicurezza riguarda tutti, deve essere incoraggiata la condivisione delle buone pratiche da adottare. Jérôme Guillaume prende come esempio l'incontro del comitato per la sicurezza tenutosi a La Rochelle. «È importante affiancare le agenzie principali, in quanto l'interazione con esse ci dona importanti lezioni e ci porta all'identificazione di nuove buone pratiche, vantaggiose per l'intero gruppo. La collaborazione è un modo per riunire tutte le persone coinvolte nella sicurezza. Ecco perché è



importante considerare entrambi i punti di vista, in modo tale che le agenzie trainanti non diventino demotivate e quelle che necessitano di essere più che mai coinvolte in un processo di progresso ne beneficino grazie agli effetti della formazione.»

La sicurezza: una responsabilità da condividere

Grazie al lavoro del comitato per la sicurezza, il gruppo DELANCHY ha potuto individuare numerosi indicatori, dare loro un senso e renderli significativi per i manager, i direttori e i responsabili della sicurezza. Oggi, la sfida è quella di assicurare che questo approccio continui. Infatti, l'azienda è in grado di eseguire un fermo immagine in un dato momento, ma deve trovare delle soluzioni per essere in grado di far-

lo regolarmente. La sfida è puntare alla regolarità nell'ottenere dati. Il gruppo è anche consapevole che le agenzie non hanno necessariamente lo stesso modo di lavorare. La sfida sta quindi nel raggiungere una consapevolezza comune del concetto di sicurezza, delle sue implicazioni, e anche del modo in cui ci si avvicina nell'ambito di un quadro comune, che offre flessibilità e permette dei piani d'azione specifici per ogni agenzia.

«Al di là delle cifre e degli studi, il nostro obiettivo primario è quello di preservare i dipendenti garantendo la sicurezza di tutte le parti interessate. È soprattutto una questione di numeri. Si tratta di giocare d'anticipo, piuttosto che subire. Il punto è proteggere sé stessi dai rischi. È ovvio che i dipendenti lavorano meglio in

un ambiente sicuro», spiega Jérôme Guillaume. Il gruppo DELANCHY è consapevole di avere spazio da dedicare al progresso nel campo della logistica, e contemporaneamente non allenta la presa nell'ambito della sicurezza stradale. La pluralità di agenzie che compone il gruppo vuole avere a disposizione i mezzi per essere vigile sul campo, e allo stesso tempo pratica un ascolto attivo. «Ogni anello della catena è essenziale. Se tutti non sono coinvolti, non funziona!», conclude Jérôme Guillaume.

Migliorare le condizioni di lavoro sulle nostre piattaforme logistiche

Il Gruppo DELANCHY è costantemente al lavoro per ridurre lo sforzo fisico sulle sue piattaforme e le banchine logistiche. È sempre stato molto attento ai gesti e alle posture da adottare, approfondendo il suo approccio nella sperimentazione di nuove soluzioni tecnologiche. I test condotti nel 2021 da Delanchy Prestations de Services 44 per facilitare la raccolta portano i loro frutti.

Da Delanchy Prestations de Services 44, specializzata nella preparazione di ordini di frutta e verdura, l'attività di raccolta genera carichi numerosi e ripetitivi, ma anche importanti spostamenti nei corridoi, il che causa molto sforzo fisico. Il peso medio di un collo è di 6 kg e un operatore che opera con un transpallet elettrico percorre circa 13 km a piedi ogni giorno per caricare la merce sui mezzi. Per ridurre queste fatiche, il gruppo ha scelto il produttore Jungheinrich per testare un nuovo carrello di movimentazione: l'ECE 310 Easy Pilot. La prima prova in condizioni reali è stata effettuata a marzo 2021. «Abbiamo voluto testare questa attrezzatura di persona per valutarne i benefici decantati dal produttore, condurre una nostra analisi considerando le statistiche sul numero dei passi, il tempo di uti-

lizzo, e mettendoli in relazione con la produttività degli operatori. Abbiamo constatato che in media un preparatore di ordini risparmia il 50% dei passi in un giorno, che è considerevole. Grazie ai sistemi a forcella, si

«Abbiamo constatato che in media un preparatore ordini effettua la metà dei passi giornalieri, il che è considerevole.»

china due volte di meno nei corridoi per la raccolta, il che ha un effetto preventivo nell'insorgenza di TMS, spesso causata da questo gesto. Siamo stati convinti dal risultato e abbiamo acquistato 4 carrelli supplementari», spiega David Billon, direttore di Delanchy Prestations de Services 44. Con la circolazione autoportante, il raccoglitore non deve camminare e si muove ad una velocità compresa tra gli 8 e i 12 km/h - un vero e pro-

nomo in modalità «Easy Pilot» senza compromettere la sicurezza degli altri raccoglitori nei corridoi. Il carrello ECE 310 Easy Pilot si ferma istantaneamente al rilevamento di qualsiasi ostacolo (persona, pallet). Questa funzione permette all'operatore di assemblare i suoi pallet e andare avanti nel processo di raccolta, evitando inutili movimenti avanti e indietro per spostare le sue attrezzature di movimentazione. Il carrello permette anche di lavorare ad altezza uomo: il selezionatore regola l'altezza delle forche regolabili per prelevare e rimuovere i pacchi al livello. Un'operazione che è delicata per la schiena durante la raccolta.

D'ora in poi, 5 selezionatori, vale a dire un terzo del personale addetto all'allestimento degli ordini - utilizzeranno questo sistema. «Erano un po' riluttanti all'inizio, per paura del cambiamento. La prima volta, si ha l'impressione di perdere tempo, ma ques-



ta sensazione viene rapidamente superata. È veloce e facile da usare: gli operatori che lavorano con questa attrezzatura sono molto soddisfatti e non vogliono tornare al transpallet elettrico! Ho avuto io stesso l'opportunità di testarlo quando vado a prendere l'ordine, e chiaramente il lavoro è meno faticoso», osserva David Billon.

Progettato per il prelievo di ordini, il carrello può essere trasposto per la ricezione per facilitare il movimento degli operatori che vengono a ritirare i pallet sulla piattaforma e nell'area di stoccaggio. Un'altra variazione è possibile nella fase di preparazione. «Il carrello può essere dotato di una doppia forcella per preparare due pallet contemporaneamente. Questa configurazione non può essere impiegata nel nostro ambiente a causa di mancanza di spazio nei corridoi, ma probabilmente potrebbe essere applicata ad

altre piattaforme del gruppo», nota David Billon.

Uno studio realizzato nel 2021 da un'azienda di ergonomia sull'intera piattaforma ha confermato il reale beneficio derivante dall'utilizzo di questo carrello. «Stiamo pensando a nuove soluzioni per estendere l'uso di questo carrello, che rappresenta un investimento significativo. Studieremo anche la possibilità di attuare azioni raccomandate dallo studio intrapreso per migliorare ulteriormente l'ergonomia delle postazioni di lavoro e il benessere dei nostri dipendenti», conclude David Billon. Sono in corso altri esperimenti in diverse sedi, in particolare da Frigo Transports 50, che testerà le possibilità di integrazione degli esoscheletri.



La sicurezza alimentare

Gli alimenti deperibili devono essere conservati in un ambiente sano e mantenuto a temperatura di conservazione durante il trasporto. Questo deve avvenire per garantire la sicurezza alimentare dei prodotti trasportati ai clienti e ai consumatori finali.

Chiave di lettura

La sicurezza alimentare è oggetto di un'attenzione condivisa da tutti i dipendenti. Per potenziare la vigilanza in questo settore, l'azienda conta su una rete di 40 referenti della qualità.



1 Monitoraggio in tempo reale della catena del freddo

Realizzazione di 1.000 sonde di registrazione della temperatura in tempo reale nel settembre 2019. Esse permettono di monitorare la temperatura in qualsiasi momento e di avere una tracciabilità per ciascun collo.

2 Monitoraggio centralizzato

Il 100% delle sedi sono ora dotate di allarme, e beneficiano di un monitoraggio centralizzato della temperatura, associato a una segnalazione di allarme via e-mail e SMS.

3 FCO by DELANCHY

Da DELANCHY la FCO integra un modulo dedicato alla sicurezza alimentare. Questa formazione è stata concepita su misura con l'Istituto FORGET, partner storico di DELANCHY, e tiene conto delle specificità legate alla nostra attività e alla nostra azienda: multi-temperatura, requisiti igienici, processi interni e procedure di controllo o monitoraggio della catena del freddo. Così, i nostri autisti si confrontano in situazioni concrete: regolazione dell'unità di refrigerazione, scambi sulle problematiche riscontrate, particolarità legate ai nostri clienti... tutti questi aspetti dell'approccio alla qualità e alla sicurezza alimentare sono affrontati da un'angolazione educativa ludica e innovativa.

4 Food Defense

DELANCHY ha intenzione di continuare il percorso dedicato a identificare delle aree di progresso, per distribuirlo più ampiamente all'interno del gruppo.

5 Innovazioni: pulizia e igiene

Stiamo continuando a cercare di rendere più ecologico l'aspetto relativo ai prodotti utilizzati per la pulizia: ora, il 90% dei prodotti utilizzati per la pulizia delle nostre piattaforme e dei nostri veicoli sono ormai biodegradabili. Il nostro obiettivo è quello di mantenere un livello di pulizia impeccabile, limitando il nostro impatto ambientale. Abbiamo anche impiegato un dispositivo di deodorizzazione e disinfezione a raggi UV, per sanificare l'aria e rimuovere gli odori in alcuni ambienti (spogliatoi, ecc.).

6 Gestione della qualità

Il nostro sistema di gestione della qualità si basa sull'HACCP*(Hazard Analysis and Critical Control Points), un metodo per identificare, valutare e controllare i rischi significativi (biologici, chimici e fisici) per quanto riguarda la sicurezza alimentare. Il Gruppo DELANCHY ha creato una rete di referenti della qualità che sono veri e propri esperti sul campo. La loro missione comprende in particolare la formazione del personale, la comunicazione, il controllo e il coordinamento delle operazioni. Sono elementi essenziali del nostro percorso di miglioramento continuo, in linea con i diversi interlocutori nelle varie agenzie e all'interno del servizio di qualità.



Conformità, sicurezza degli alimenti

Percentuale di conformità degli alimenti sicuri

2021	2020
95,15 %	92 %

Percentuale di consegne conformi

2021	2020
99,27 %	99,42 %

Rispetto della catena del freddo: tutti impegnati!

La sicurezza alimentare, e in particolare il rispetto della catena del freddo, è un obiettivo che riguarda tutte le mansioni del gruppo. Tutti contribuiscono a formare una catena che non può essere rotta, perché in gioco vi è la salute del consumatore.

Trasportiamo prodotti alimentari refrigerati a temperatura positiva. Questi prodotti richiedono condizioni di conservazione controllate per prevenire lo sviluppo di batteri che potrebbero avere un impatto negativo sulla salute del consumatore. Abbiamo quindi una responsabilità nella catena di distribuzione e abbiamo preso in considerazione questo rischio nella nostra analisi HACCP, al fine di implementare le procedure efficaci. Gli incidenti o le rotture della catena del freddo sono avvenimenti rari, ma a volte ci troviamo di fronte ad essi.

Controlli in diverse fasi

Per garantire il mantenimento della catena del freddo, dobbiamo controllare la temperatura dei prodotti in diverse fasi: quando i pacchetti vengono ritirati e al momento dello scarico presso le nostre piattaforme. Gli autisti sono tutti dotati di termometri per il controllo della temperatura dei prodotti al momento del carico. Allo scarico sulla piattaforma, anche i receptionist sono in prima linea per rilevare qualsiasi discrepanza.

Ad ogni arrivo, essi effettuano un controllo a campione per fornitore. Se la temperatura non è conforme alla natura del prodotto, il caposquadra, il responsabile del bacino e il referente della qualità vengono immediatamente informati. «Con il termometro standard, che è il dispositivo di misurazione di riferi-

«Le procedure sono diventate ormai riflessi.»

HERVÉ RODULFO - Autista

mento, eseguo un controllo per confermare o invalidare la prima lettura. Per lo stesso prodotto, viene effettuato un controllo sul pallet in tre diversi punti: nella parte superiore, in quella centrale e in quella inferiore, in quanto la posizione all'interno del camion può influenzare la temperatura. Se nello stesso veicolo vi sono diversi lotti di merce, viene effettuato un controllo dei lotti per determinare se la non conformità riguarda un prodotto particolare o l'intero carico. Se i

risultati sono entro i limiti definiti di tolleranza - cioè più o meno 2°C rispetto all'etichetta del prodotto - la merce viene accettata. Se i risultati non rientrano nei limiti di tolleranza viene rifiutata. Questa decisione implica una dichiarazione aggiuntiva che consiste in una rilevazione formale», spiega Delphine

Fortin, responsabile della qualità presso Delanchy Prestations Services 85. «Ad ogni arrivo, i controlli della temperatura sono effettuati a campione, con priorità ai prodotti più sensibili. Il campionamento si svolge tra due unità di consumatore (UC) e il risultato viene registrato manualmente. Se è sopra la soglia di tolleranza stabilita per il prodotto, viene fatta una rilevazione formale. Per esempio, per la carne macinata, la temperatura deve essere mantenuta costantemente



tra 0 e 2°C con una tolleranza di più o meno 2°C. Fino a 4°C, viene messa in atto una riserva alla ricezione. Oltre questo valore, viene appunto redatta una rilevazione formale, che è soggetta a una soglia di tolleranza di 0,5°C», spiega Jean-Marc Salvan, responsabile qualità di Frigo Transports 69.

Squadre regolarmente addestrate e sensibilizzate

I referenti per la qualità di ogni settore gestiscono un modulo formativo sull'igiene e la qualità per tutte le squadre, progettato internamente. Questo corso di formazione completo di tre ore viene rinnovato ogni 5 anni e include una sezione dedicata al rispetto della catena del freddo alle buone pratiche da seguire per garantirlo. «Si controlla tutto: la temperatura della banchina, temperatura dei prodotti ricevuti, soglie di tolleranza a

seconda del tipo di prodotto (prodotti del mare, fresco, frutta e verdura), comportamento da adottare di fronte a un problema di temperatura riscontrato su un prodotto o derivante da un malfunzionamento tecnico», osserva James Garnier, responsabile qualità a Delanchy Prestations de Services 30. «Qualità e igiene rappresentano un unico aspetto il cui rispetto della catena del freddo è una delle sue componenti», dice Jean-Marc Salvan. Ad ogni nuovo arrivato - autista o scaricatore di porto - viene dato un manuale di lavoro che riassume tutte queste buone pratiche. Dei regolari promemoria vengono consegnati ogni anno a tutto il personale, su un tema specifico, in piccoli gruppi e in un formato breve (da 10 a 15 minuti). «Cerchiamo di rendere l'esercizio divertente», aggiunge Jean-Marc Salvan. Ogni trimestre viene effettuato un fol-

low-up da parte dei referenti della qualità, per controllare che tutti seguano le procedure.

Un monitoraggio costante dalla ricezione alla consegna

La vigilanza esercitata sulla piattaforma durante le fasi di preparazione dell'ordine è importante quanto quella tenuta durante il carico e la consegna delle merci. «Il veicolo viene sistematicamente preraffreddato, sia in estate che in inverno. Quando un prodotto viene immagazzinato ad una certa temperatura, deve essere caricato alle stesse condizioni. In altre parole, una temperatura della banchina di 2°C significa una temperatura di 2°C nel cassone. La nostra flotta include veicoli a più temperature, dotati di 2 scompartimenti con 2 unità di refrigerazione, e questo ci permette di trasportare, per esempio, prodotti del mare e frutta e verdura nello

stesso veicolo. Durante il trasporto, il conducente deve assicurarsi che la temperatura rimanga stabile e conforme. Tutti i semirimorchi sono dotati di un display che controlla quando ci si ferma durante le soste e che visualizza eventuali allarmi o malfunzionamenti. Un altro segnale che tutto sta funzionando: il rumore dell'unità di raffreddamento. Il controllo da parte del conducente che l'unità di refrigerazione funzioni correttamente è un tassello importante che permette di garantire il mantenimento della catena del freddo. Tutti i veicoli sono dotati di sistemi che registrano la temperatura ogni 10-15 minuti e ci permettono di controllare la temperatura in tempo reale. All'arrivo al destinatario, viene effettuato un controllo della temperatura anche dal destinatario stesso e, se necessario, nel caso in cui la temperatura della merce non fosse conforme,

«È necessario avere sempre la consapevolezza del pericolo della contaminazione. È facile responsabilizzarsi: siamo anche dei consumatori!»

YANN ABSALON - Agente operativo

L'autista procede ad un controllo contraddittorio in presenza del ricevente con il suo termometro», spiega Laurence Deniot, referente della qualità da Frigo Transports 91. La temperatura ambiente sulle piattaforme deve sempre essere compresa tra 0 e 2°C per i prodotti ittici e i freschi, tra i 6 e gli 8° per frutta e verdura. La registrazione e il

controllo della temperatura ambiente sulla piattaforma vengono realizzati grazie a delle sonde che sono collegate a un "PC tempe-

«Il rispetto della catena del freddo significa anche una buona comunicazione tra gli autisti. Nel momento in cui viene riscontrata un'anomalia, dobbiamo essere informati.»

MAXIME PETREQUIN - Responsabile operazioni diurne

ratura" dedicato. I dati di ogni evaporatore possono essere visualizzati in tempo reale e associati a un codice colore (verde per il funzionamento regolare, rosso in caso di un problema da correggere). In caso di anomalia, si attivano automati-

camente degli allarmi e vengono inviati ai pc del direttore della filiale, del referente della qualità e del responsabile della banchina. L'allarme viene anche trasmesso al dipartimento qualità del gruppo. "Vengono coinvolte più persone in modo da gestire tempestivamente il problema. Inoltre, vi sono delle sonde indipendenti che possono consul-

tare i dati direttamente dal mio pc: si tratta di una sicurezza supplementare», dice Delphine Fortin. Ogni piattaforma ha anche un dis-

play che permette al personale del porto di eseguire regolarmente dei controlli visivi della temperatura ambiente per segnalare qualsiasi anomalia. «gli addetti alla ricezione della merce, gli agenti di banchina e i preparatori degli ordini sono i primi a lanciare l'allarme. In caso di problema tecnico e segnalato, si effettuano i controlli: ci si assicura che le porte delle banchine siano ben chiuse: una porta che rimane aperta in prossimità di una sonda influenza inevitabilmente le misurazioni e quindi la temperatura dell'evaporatore. Se necessario, si fa ricorso a un tecnico per ripararlo il più rapidamente possibile» osserva James Garnier.

Nel frattempo, le squadre cercano di preservare l'integrità dei prodotti, specialmente quelli più sensibili, attraverso diversi mezzi: rilevamento della temperatura ogni ora, trasferimento dei prodotti in area refrigerata non interessata dal guasto di un'unità di raffreddamento, carico in un mezzo con temperatura consona.

I termometri utilizzati per il control-



lo della temperatura delle merci vengono calibrati regolarmente per garantire la loro affidabilità. «Con il nostro termometro standard, controlliamo la temperatura ogni anno di tutti gli apparecchi utilizzati dalle squadre della banchina, dai riceventi e dagli autisti. I dispositivi sono nominativi e assegnati. Se si constata una differenza supe-

«Ho costantemente un occhio rivolto alla temperatura del cassone. Bisogna essere attenti e correggere eventuali anomalie.»

PHILIPPE MERLE - Autista

riore a 0,5°C, si sostituisce l'apparecchio. Il termometro di riferimento è stato calibrato da un fornitore del servizio approvato», spiega Jean-Marc Salvan. Infine, viene effettua-

ta una manutenzione regolare su tutte le attrezzature: una revisione meccanica semestrale delle unità del freddo nei magazzini (controllo dei condensatori, livelli di olio), pulizia semestrale dei condensatori e degli evaporatori, manutenzione e assistenza alle unità di raffreddamento dei veicoli dell'officina. Vengono effettuati anche altri control-

li relativi alla struttura: sigillatura delle porte della banchina, sistemi di chiusura del magazzino.

Un impegno collettivo

Non appena un mezzo arriva alla

banchina, la merce che trasporta è affare e responsabilità di tutti. «Formiamo un insieme. Sappiamo indirettamente che abbiamo bisogno gli uni degli altri. L'ufficio dà informazioni alla piattaforma e viceversa, la piattaforma avvisa l'ufficio in caso di anomalia, se si tratta di un errore di prodotto, di un problema di imballaggio, di una DLC non conforme o naturalmente un'anomalia della temperatura. Tra di noi, la comunicazione è fluida e reattiva. Nelle agenzie, tutti, compreso il personale dell'ufficio, sono stati istruiti ad adottare i giusti riflessi in caso di guasto di un evaporatore o un problema di temperatura del prodotto e sono in grado di fare una rilevazione. Perché siamo consapevoli che ci potrebbero essere delle conseguenze in termini di contaminazione per il consumatore finale. Tutto quello che mettiamo in pratica non è banale: è il senso di tutto il nostro lavoro», conclude Delphine Fortin.

Metodologia, approccio e indicatori

Il rapporto sociale, societario e ambientale copre l'anno finanziario terminato il 31 dicembre 2021.

È stato realizzato in diverse fasi:

- Una fase di indagine per identificare e raccogliere i contenuti,
- Una fase di consultazione del Comitato di Gestione per identificare i problemi,
- Una fase di nomina di risorse e referenti per argomento,
- Una fase di formulazione delle questioni e delle iniziative corrispondenti, che ha portato alla produzione di una cartografia,
- Una fase di sviluppo degli indicatori,
- Una fase di raccolta degli indicatori.

La cartografia identifica le questioni ambientali, sociali e societarie il cui impatto è ritenuto significativo sulla capacità dell'azienda di raggiungere i suoi obiettivi di performance responsabile. Essa struttura e dirige:
→ L'approccio stesso (temporalità),
→ I temi principali (azione),
→ La scelta degli indicatori (reporting).

Questi sono i principi di reporting della GRI (Global Reporting Initiative) che hanno ispirato questo lavoro per inizializzare il processo di segnalazione. Il caso nel quale ci troviamo è quello in cui, secondo i termini del GRI, "l'organizzazione pubblica degli elementi di informazione dalle linee guida, ma non soddisfa tutte le esigenze". Questo in particolare è il caso del coinvolgimento delle parti interessate, un'area di cui il GRI raccomanda:
→ Di condurre un lavoro di identificazione (in funzione delle questioni pertinenti),
→ Di stabilire un quadro di dialogo,
→ Di coinvolgere le parti interessate nel processo stesso e nel reporting.

Questo lavoro si focalizza in particolar modo presso i clienti, i dipendenti, i fornitori e i partner pubblici (in particolare con le forze dell'ordine) nella maggior parte delle nostre sedi, ma deve essere esteso, formalizzato e, soprattutto, reso permanente in un quadro ricorrente. Un principio, quello della rilevanza, è stato oggetto di un lavoro approfondito da parte del Comitato di Direzione per assicurare che il rapporto metta in evidenza gli aspetti che riflettono gli impatti economici, ambientali e sociali sostanziali dell'organizzazione.

Le conclusioni di questo lavoro hanno strutturato la sintesi di questo rapporto, e in particolare la scelta di dare ampio spazio agli aspetti considerati rilevanti e prioritari per le parti interessate così come per l'azienda: l'impronta ecologica, la sicurezza alimentare, la sicurezza stradale e lo sviluppo umano.

Questo progetto ha permesso anche di dare priorità allo sviluppo di alcuni indicatori specifici, come la composizione della flotta veicoli e la sua evoluzione, o ancora gli indicatori relativi alla sicurezza sanitaria (si veda di seguito).

A proposito della fase di indagine per identificare e raccogliere i contenuti

Questa fase ha comportato:
→ Interviste approfondite in funzione della RSE (aspetti sociali, societari e ambientali),
→ Uno studio comparativo delle pratiche di rendicontazione della professione.
→ Uno studio delle richieste dei principali grandi clienti (questionario RSE).

A proposito del reclutamento delle persone di contatto e dei referenti per argomento

Ogni tematica è stata posta trattata sotto la responsabilità di una persona di contatto referenziata incaricata di proporre e definire gli indicatori in merito alla loro pertinenza e la disponibilità di informazioni. Tutti vengono integrati nel processo esistente in modo da garantire così la disponibilità dei dati.

A proposito della formulazione delle questioni rilevanti

Gli argomenti presi in considerazione per determinare le questioni rilevanti sono stati i seguenti:
→ L'argomento è centrale per i nostri clienti,,
→ L'argomento è ampiamente presente nel dibattito pubblico,
→ L'azienda viene sollecitata sull'argomento.

A proposito della individuazione degli indicatori

La maggior parte degli indicatori selezionati sono presenti nell'archivio GRI, così come nella Direttiva Europea sull'informazione extra-finanziaria. Diversi indicatori specifici dell'universo professionale dell'azienda sono stati creati o adottati per garantire la pertinenza delle informazioni fornite:
→ In termini di sicurezza stradale
Numero di incidenti con responsabilità (in relazione al numero di chilometri percorsi)
→ In termini di impronta di carbonio
Beneficiari della formazione alla guida ecologica.
Punteggio medio Eco-score
Consumo medio dei mezzi
Composizione della flotta veicoli

→ In termini di sicurezza alimentare
Percentuale di conformità della sicurezza alimentare
Percentuale di consegna conforme

Diversi indicatori sono stati considerati non applicabili perché l'azienda rispetta le normative in materia.

Il riferimento agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile

L'azienda ha analizzato la sua adesione agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile. Ha intrapreso un lavoro approfondito per:
→ Identificare gli obiettivi ai quali contribuisce
→ Specificare per ognuno di essi gli obiettivi coinvolti..

Questo lavoro sarà portato avanti e verrà amplificato da una diffusione del rendiconto ad ogni collaboratore.

Aree di progresso

Il presente rapporto è perfezionabile. Mentre alcuni aspetti sono stati approfonditi, il lavoro sulla pertinenza delle tematiche riguardanti l'attività, altri costituiscono ancora un *work in progress*

Indicatori sociali 2021

EFFETTIVI

2021

3 246

2020

3 119

Commento:

2020 CDD + CDI + effettivo interim al 31/12/20

2021 CDD + CDI + effettivo interim al 31/12/19

RIPARTIZIONE PER SESSO

2021

409

2020

382

2021

2 548

2020

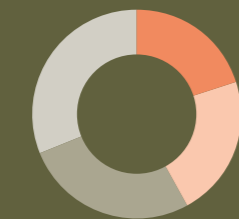
2 595

Commento:

CDD+CDI al 31/12/2021 (Oltre interim)

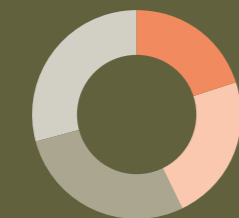
RIPARTIZIONE PER ETA'

2021



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

2020



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

IMPIEGO

Assunzioni e Licenziamenti



NEL 2021
Assunzioni

915

Licenziamenti

111

NEL 2020
Assunzioni

842

Licenziamenti

128

Commento:
Assunzioni CDD+CDI
Licenziamenti: disciplinari + inattitudine

Assenteismo

NEL 2021

8,60 %

NEL 2020

7,40 %

Commento:
Numero di giorni di assenza (incidenti sul lavoro e fermo ingiustificato) / sul numero di giorni lavorati.

Anzianita'



NEL 2021

9 anni e 5 mesi
Tutto il personale

8 anni e 4 mesi
Operai/Impiegati

15 anni
Capi Operai

12 anni e 7 mesi
Quadri

NEL 2020

9 anni e 4 mesi
Tutto il personale

8 anni e 5 mesi
Operai/Impiegati

13 anni e 1 mese
Capi operai

13 anni e 2 mesi
Quadri

SALUTE E SICUREZZA

Incidenti

2021

297

2020

256

Commento:

Numero di AT che hanno causato un arresto del lavoro.

FORMAZIONE

Autisti formati alla guida ecologica

2021

30

2020

42

Punteggio ECO-Score

FINE 2021

8,17 / 10

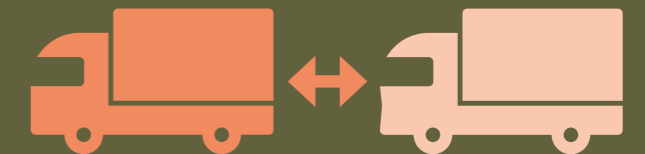
FINE 2020

8,18 / 10

Elemento qualitativo

L'azienda ha adottato il punteggio ECO-score* (Logiciel Optifleet) per migliorare il consumo medio dei suoi veicoli.

*Bene ≥ 8 / Si può migliorare: tra 6 e 7,9 / basso: < 6



FINANZIAMENTO A TITOLO DI FORMAZIONE

2021

1 557 097 €

2020

1 127 939 €

Elemento qualitativo

Budget che integra il contributo obbligatorio e l'investimento del gruppo in formazione in seguito alla deduzione dei costi sostenuti.

PIANO DI FORMAZIONE

NEL 2021



Numro ore
18 976



Numero di stagisti
1 184



Numero di sessioni
370

NEL 2020



Numro ore
12 985



Numero di stagisti
1 012



Numero di sessioni
316

Indicatori sociali 2021

IMPIEGO

Aiuto per l'impiego, Alternanza

Contratto di professionalizzazione e apprendistato

NEL 2021

79

Commento:

corrisponde al numero di contratti in alternanza firmati nell'anno

NEL 2020

43

Impiego delle persone con handicap

NEL 2021

Percentuale di lavoratori
In situazione di handicap:
5,44 %

NEL 2020

Percentuale di lavoratori
In situazione di handicap:
4,05 %

NEL 2021

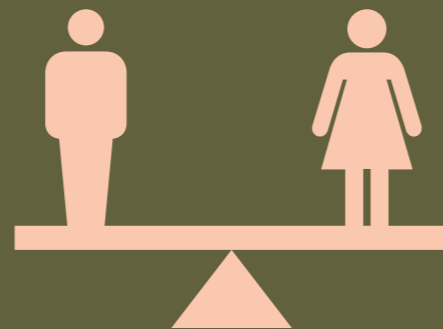
Assunzione di lavoratori
riconosciuti TH : 22

NEL 2020

Assunzione di lavoratori
riconosciuti TH : 18

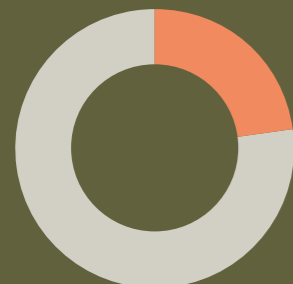
Uguaglianza tra donne e uomini

L'occupazione femminile e maschile, essendo altamente categorizzata, non permette una realizzazione di un indicatore pertinente. L'azienda applica una rigorosa uguaglianza di retribuzione indipendentemente dalla posizione ricoperta.



IMPIEGO DEI SENIOR

2021

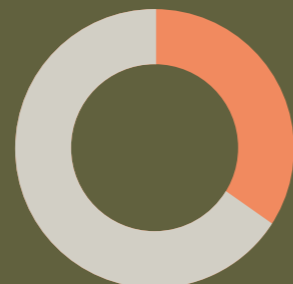


Percentuale di accesso alla
formazione dei senior

22 %

Commento: persone con più di 50 anni.

2020



Percentuale di accesso alla
formazione dei senior

24 %

INDICE UGUAGLIANZA PROFESSIONALE DONNE-UOMINI

Societa'	Risultati Indice	Scarto Remunerazione	Scarto Della Percentuale Di Aumenti Individuali	Percentuale Di Paghe Aumentate Al Rientro Da Un Congedo Di Maternita'	Numero Dei Dipendenti Del Sesso Sotto Rappresentato Tra I 10 Con Piu' Alta Remunerazione
Friigo Transports 11	inc.	inc.	35/35 pts	inc.	5/10 pts
Friigo Transports 17	inc.	inc.	35/35 pts	inc.	5/10 pts
Friigo Transports 21	inc.	inc.	35/35 pts	15/15 pts	0/10 pts
Friigo Transports 33	inc.	inc.	35/35 pts	inc.	0/10 pts
Friigo Transports 44	inc.	inc.	35/35 pts	inc.	5/10 pts
Friigo Transports 50	inc.	inc.	35/35 pts	inc.	0/10 pts
Friigo Transports 53	inc.	inc.	35/35 pts	inc.	0/10 pts
Friigo Transports 54	inc.	inc.	35/35 pts	inc.	0/10 pts
Bretagne Transports 56	inc.	inc.	inc.	inc.	0/10 pts
Friigo Transports 56	inc.	inc.	35/35 pts	inc.	10/10 pts
Friigo Transports 62	inc.	inc.	35/35 pts	inc.	0/10 pts
Friigo Transports 69	inc.	inc.	35/35 pts	15/15 pts	0/10 pts
Friigo Transports 84	inc.	inc.	35/35 pts	15/15 pts	0/10 pts
Friigo Transports 85	inc.	inc.	35/35 pts	inc.	0/10 pts
Friigo Transports 86	inc.	inc.	35/35 pts	15/15 pts	0/10 pts
Friigo Transports 91	inc.	inc.	35/35 pts	15/15 pts	5/10 pts
Friigo 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

Indicatori societari 2021

SICUREZZA STRADALE

Autisti recidivi



FINE 2021

19

FINE 2020

9

Km da percorrere per 1 incidente con responsabilità

2021

427 362

Km

2020

537 647

Km

SALUTE E SICUREZZA DEI CONSUMATORI

Conformità, sicurezza degli alimenti



Percentuale di conformità di sicurezza degli alimenti

2021

95,15 %

2020

92 %

Elementi qualitativi

La percentuale di conformità per la sicurezza degli alimenti è calcolata secondo le valutazioni realizzate dalla DDPP sulle diverse sedi. In funzione della valutazione, la misurazione si effettua nel modo seguente. Molto soddisfacente: 100%. Soddisfacente: 66%. Da migliorare: 33%. Non soddisfacente: 0%.

Il risultato è disponibile in accesso libero su internet dal 01.03.2017.

Percentuale di consegna conforme

2021

99,27 %

2020

99,42 %

Indicatori ambientali 2021

Consumo medio dei motori Optifleet



FINE 2021
27,49 l / 100

FINE 2020
27,29 l / 100

Punteggio ECO-score

2021
8,17

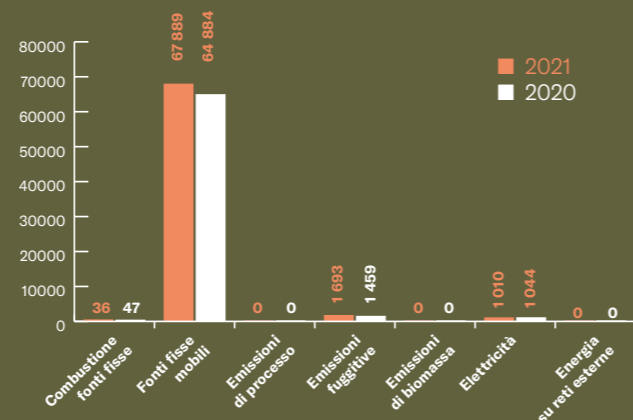
2020
8,18

Elemento qualitativo

L'azienda ha adottato il punteggio ECO-score* (logiciel Optifleet) per migliorare il consumo medio dei suoi veicoli.

*Bene: ≥ 8 / Può migliorare: da 6 a 7,9 / Basso: <6

Emissioni per voce (tonnellate eq. CO₂)



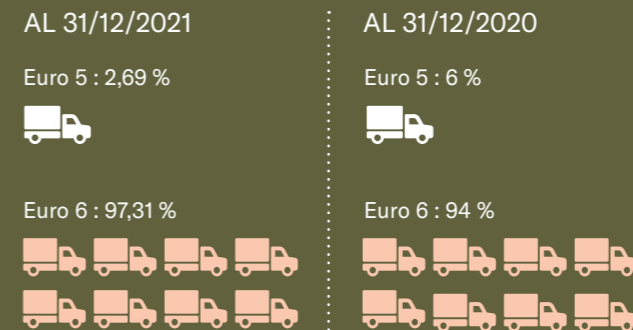
Commento: Nel complesso, la tendenza delle emissioni di Gas Effetto Serra è il leggerissimo aumento (+2%) rispetto al 2020, principalmente a causa di un leggero aumento del consumo di diesel (+4%) dei veicoli. Questo nonostante una diminuzione delle perdite di gas refrigerante, in particolare l'R404A della climatizzazione degli edifici, e una leggera diminuzione (-3%) delle emissioni legate al consumo dell'elettricità.

Emissione di CO₂ per km percorso

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

Fonte: insieme del Parco veicoli PL diesel in proprietà e locazione a lunga durata.

Composizione della flotta di veicoli



Consumo elettrico delle superfici refrigerate



FINE 2021
72 kWh/m³

FINE 2020
75 kWh/m³

FINE 2019
77 kWh/m³

Commento: Il consumo elettrico ha seguito il suo corso. La nostra politica di continuità e di cambiamento di gruppi freddi e di illuminazione a LED comincia a portare i suoi frutti.

Previsione e garanzia per i rischi in materia di ambiente

COPERTURA RC
1 112 000 €

EVENTI
100 000 000 €

Su danni consecutivi garanzia assicurazione.



Trattamento dei rifiuti derivanti dalle opere di risanamento

NEL 2021	NEL 2020
Terra idrocarburata 112,290 t	Terra idrocarburata 96,970 t
Terra non idrocarburata 16,440 t	Terra non idrocarburata 0 t
Terra/acqua idrocarburata -	Terra/acqua idrocarburata 0,900 t
Liquido idrocarburato 210,710 t	Liquido idrocarburato 209,720 t
Materiale di scarico 9,320 t	Materiale di scarico 25,500 t
Sabbia di pulitura 10,500 t	Sabbia di pulitura 5,500 t

Elementi qualitativi

Per evitare ogni rischio di rigetto, la pianificazione delle manutenzioni è minimo semestrale (alcune opere necessitano una cadenza trimestrale).

Molte persone si sono mobilitate per produrre questo rapporto CSR. Questa mobilitazione testimonia l'impegno del gruppo, ma anche l'interesse mostrato per l'argomento da un numero sempre crescente di collaboratori e parti coinvolte:

coinvolte:
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

Grazie anche ai nostri direttori di filiale, al nostro staff e a tutti coloro che si sono uniti a noi quest'anno.



Realizzazione:
Histoire de Comprendre
Aprile 2022

Foto Credits:
Sylvain Malmouche - Regards Photographe

