

Published on *Eltis* (<https://www.eltis.org>)

[Início](#) > Fornecimento sustentável de mercadorias em Paris (França)

Por [News Editor](#) / Atualizado: 25 May 2015

[Fornecimento sustentável de mercadorias em Paris \(França\)](#)



Contact:

[Sylvaine Benjamin](#)

Author:

[Marco Valerio Salucci](#)

City:

Paris

Region:

Northern Europe

Country:

France

Topic:

Urban freight/city logistics

In brief

A Monoprix, um importante retalhista francês, tem vindo a reduzir, desde 2007, a sua dependência em relação a entregas por camião e tem expedido mercadorias para as suas lojas em Paris através de comboios e veículos a gás natural liquefeito (GNL) para entregas de último quilómetro. Esta solução multimodal sustentável - que envolveu a renovação de uma plataforma numa estação ferroviária no centro da cidade - resultou em reduções significativas nas emissões de CO2 e NOx, reduziu a necessidade de espaço de armazenamento e gerou uma imagem pública positiva «verde»

do retalhista.

Além disso, o conhecimento e experiência crescentes no campo do transporte e logística multimodais, poderiam também ser uma vantagem competitiva para a Monoprix, caso os controversos impostos ambientais da França viessem a ser introduzidos.

Context

A elevada procura de frete de mercadorias na área de Paris representa um grande desafio e é crucial para assegurar uma distribuição eficaz e sustentável de mercadorias. Apesar de a cidade estar no centro da estrutura radial da rede ferroviária francesa, a percentagem de frete por transporte ferroviário é muito reduzida: na região de Île de France, a percentagem de transporte rodoviário atinge os 90 % e praticamente 100 % no último quilómetro. O crescente congestionamento de tráfego e os impactos negativos causados pelo transporte rodoviário mobilizaram as autoridades a definir medidas para a logística sustentável.

Em 2002, uma equipa composta por parceiros relevantes desenvolveu um programa de logística urbana e mobilidade sustentável. Em 2006, 47 parceiros, incluindo empresas de logística, operadores de transportes ferroviários e marítimos, fornecedores e retalhistas, desenvolveram uma carta (disponível para *download* abaixo) de boas práticas em matéria de transporte e distribuição de mercadorias em Paris para melhorar a sustentabilidade das atividades de transporte e distribuição.

In action

A iniciativa de uma cadeia de abastecimento que recorra aos transportes ferroviários para o frete de mercadorias dentro de Paris foi lançada pelo Município de Paris em 2004, em cooperação com outras organizações, como o gestor das infraestruturas ferroviárias francesas RFF. O município contribuiu com 2 milhões de euros para a renovação da plataforma Gabriel Lamé na estação de Paris-Gare de Lyon, que passaria a atuar como uma interface multimodal. Este trabalho incluiu a construção de uma barreira para proteger a vizinhança e os residentes do ruído e o estabelecimento de um posto de abastecimento de veículos a gás natural.

A Monoprix aproveitou esta oportunidade para alterar o seu processo de fornecimento e utilizar este método para o fornecimento de mercadorias, como vestuário, produtos de cuidados de saúde/higiene e bebidas, às suas lojas de Paris. A empresa passa a utilizar comboios para o transporte de mercadorias para a plataforma G. Lamé, a partir dos seus dois centros de distribuição a 40 km de distância, e depois procede à entrega de último quilómetro com veículos a GNL.

Os fornecedores da Monoprix entregam as suas mercadorias aos centros de distribuição às 18:00 horas da véspera do dia em que está marcada a sua receção por parte das lojas. Estas são então agrupadas em paletes e carregadas em vagões de comboio (alugados à empresa ferroviária SNCF) com empilhadoras. O comboio parte às 19:40 horas e chega à plataforma G. Lamé às 21:15 horas, onde as paletes são carregadas para as carrinhas a GNL, que podem transportar 20 paletes cada. As entregas de último quilómetro começam às 06:30 horas. A Monoprix utiliza uma média de 17 vagões, cada um com uma capacidade de 46 paletes. Este serviço utiliza cerca de 260 comboios por ano - o equivalente a 12 mil camiões.

Results

A mudança de veículos rodoviários para ferroviários e a GNL resultou numa redução de 410 mil toneladas de CO₂ por ano e 25 toneladas de NO_x por ano. Apesar de estes aspetos não terem sido quantificados, prevê-se que o menor número de camiões nas estradas tenha reduzido o

congestionamento do tráfego, o desgaste das estradas e os acidentes rodoviários.

A necessidade de espaço nos armazéns da Monoprix também foi reduzida. Graças à maior velocidade de carga e capacidade de transporte dos vagões ferroviários (devido às suas portas laterais), um entreposto em Lieusaint conseguiu responder a aumentos na procura sem ter de aumentar o espaço do armazém. Para carregar um vagão com 43 paletes são necessários 25 minutos, enquanto demorava uma hora e 30 minutos para carregar o mesmo número de paletes para um camião. Além disso, é possível carregar simultaneamente 10 vagões, deixando mais espaço no armazém disponível para outras mercadorias.

Os custos também têm apresentado uma redução gradual. Em 2007, os custos das entregas ferroviárias/por veículos a GNL foram 25 % superiores aos do transporte apenas rodoviário; em 2012, este valor desceu para 12 %. A experiência adquirida pela Monoprix na otimização da eficácia da sua cadeia de logística é também um importante fator de competitividade para o futuro - particularmente se o governo francês retomar os planos para um imposto ambiental nacional.

Juntamente com a sua venda de produtos orgânicos e com a renovação das suas lojas para a redução do consumo de energia, as soluções de frete sustentável significam que a Monoprix poderá agora também publicitar-se positivamente como uma empresa verde.

Challenges, opportunities and transferability

Os custos operacionais acabaram por ser superiores ao esperado. O transporte ferroviário multimodal é lucrativo quando a distância percorrida é de cerca de 800-1000 km. Mas no caso da Monoprix, estas deslocações são uma pequena parte do total. Em vez do aumento da eficácia entre 2007 e 2012, os custos são ainda 12 % superiores ao convencional transporte apenas rodoviário. Isto deve-se essencialmente aos tempos de paragem na plataforma G. Lamé, onde, em vez de ser realizado o «cross-docking» (redirecionamento direto sem armazenamento prévio) das paletes, estas são descarregadas dos comboios e carregadas para as carrinhas em dois períodos distintos.

Além disso, as elevadas frequências de entrega dos seus fornecedores impedem a Monoprix de utilizar a rede ferroviária para transportar mercadorias para o seu armazém de Combs la Ville, visto que não alcançam as necessárias economias de escala. Também só é possível alugar unidades de composições ferroviárias completas de 22 vagões ao operador ferroviário, sendo que a Monoprix normalmente só necessita de utilizar 17 vagões. Além disso, a Monoprix é forçada a pagar uma tarifa anual para a utilização diária de 26 veículos a GNL, embora em muitas ocasiões utilize um menor número de veículos. Não existem opções flexíveis.

A utilização desta solução multimodal para a entrega a mais lojas seria uma solução. No entanto, as lojas pretendem receber as suas entregas dentro do mesmo período e isto dificulta a calendarização das entregas em geral. Finalmente, a plataforma G. Lamé situa-se numa área com muitos habitantes. Muitos cidadãos apresentaram queixas acerca do ruído causado pelas descargas, especialmente em relação às plataformas de aço necessárias para permitir que as empilhadoras acedam ao comboio.

In Depth

[Foto](#) por Jude Freeman / [CC BY-ND 2.0](#)

Share on

[](#)

[](#)

[](#)
