

9/19/2018

Em Lisboa

Chronopost distribui encomendas em bicicletas elétricas

O projeto chama-se Cargo Bike e está ainda numa fase-piloto em Lisboa. São duas bicicletas que diariamente entregam pequenas encomendas na área do Parque das Nações. Este é um dos muitos passos que a Chronopost se prepara para dar numa ótica de contribuir para a melhoria do ambiente.



“Então Miguel, hoje vem de bicicleta?”

Esta é uma pergunta, em jeito de comentário, que Miguel Bagão tem ouvido com frequência nos últimos dois meses, desde que chega à porta dos clientes de bicicleta elétrica para entregar encomendas.

Miguel Bagão trabalha no armazém do centro de logística localizado em Cabo Ruivo, Lisboa, e nos últimos dias todas as manhãs sai com a bicicleta recheada de pequenas encomendas para entregar aos clientes localizados na área envolvente, nomeadamente Parque das Nações, Olivais e Moscavide.

«**Tem sido muito giro, os clientes acham engraçado**», conta. No entanto, este apaixonado pelas bicicletas que, prontamente se disponibilizou para fazer parte deste projeto-piloto, comenta que «**nem sempre é fácil a deslocação de bicicleta, sobretudo pela necessidade de a trancar amarrada a algum lugar sempre que vou fazer a entrega. Temos de a prender por razões de segurança**». Curiosos, quisemos saber: «**E o**

triciclo, é estável?». A resposta foi simples: «**Muito estável**».



Deixamos Miguel continuar viagem e, já no centro de distribuição, falamos com David Pinhol, diretor regional de operações sul da Chronopost, e coordenador da área de desenvolvimento sustentado da empresa.

A preocupação com o ambiente numa empresa que recorre muito a carros, grandes emissores de gases poluentes, é uma constante. Os cuidados com o ambiente não são recentes, por exemplo, renovam a frota de furgões de dois em dois anos, o que lhes permite ter hoje todos os carros com a norma europeia Euro 6. **«Estou há 15 anos na Chronopost. Comecei como gestor de frota, mas desde 2005 que tenho a coordenação da área do desenvolvimento sustentado, faço o ponto de situação ao grupo sobre as nossas emissões. Cada unidade de negócio reporta as suas emissões de CO₂ através de uma ferramenta desenvolvida em França e que está certificada. Depois, todo o grupo GeoPost compensa as suas emissões de CO₂ através de programas certificados. Ou seja, pagamos para compensar as nossas emissões»**, explica David Pinhol.

Estes são pequenos passos para contribuir para um melhor ambiente e minimizar o impacto da atividade do grupo.

No entanto, é preciso pensar em mais soluções amigas do ambiente porque cada vez mais as cidades vão criar restrições ao acesso de veículos de combustão aos centros urbanos. Neste âmbito, são muitas as soluções possíveis e pela a Europa fora já há muitas fórmulas amigas do ambiente a serem colocadas em funcionamento. **«Há cerca de um ano, ano e meio, que temos o projeto Smart Urban Deliveries. Fruto de muitas cidades europeias terem começado a implementar restrições mais rigorosas do acesso dos carros a combustão aos centros das cidades, o grupo GeoPost sentiu necessidade de começar a trabalhar um bocadinho mais rápido e mais a sério sobre soluções de entregas**

urbanas. Foram criados grupos de trabalho para trocarmos informações com outras unidades de negócio, sobre o que é feito ao nível da logística urbana e da utilização de veículos alternativos, soluções de last mile, sejam bicicletas elétricas, tróleys elétricos e muitos outros equipamentos que existem», pormenoriza. O novo paradigma da distribuição urbana pode passar por exemplo pela criação de uma rede alargada de lojas que funcionam como pontos de recolha e entrega, nas ruas, ou mesmo pontos de distribuição, localizados nos centros das cidades, em parques de estacionamento, por exemplo. Ambos seriam abastecidos durante a noite e de dia a distribuição pode ser feita de bicicleta, a pé, com trólei, ou mesmo viaturas elétricas. David Pinhol explica que **«podemos ter microcentros de logística dentro das cidades, que são abastecidos durante a noite e a partir daí as entregas podem ser feitas de bicicleta, através de peões com mochilas, com carros elétricos mais pequenos. Tendo a Chronopost 700 lojas Pickup, porque não, dentro desta rede de proximidade, arranjar espaços com outra dimensão? Uma loja com garagem, por exemplo, para fazer arrumação durante a noite».** O mesmo responsável dá um exemplo do que se já se faz lá fora: **«Há inúmeras soluções. Em França, há colegas que ocupam pisos completos de garagens subterrâneas, que foram totalmente transformados em estações de distribuição com mais de 60 rotas. São coisas muito grandes com mecanizações por dentro muito complexas. O que eles pretendem é já estar dentro da cidade. Ou seja, abastecem durante a noite e não têm de entrar com os carros na cidade durante o dia».** Na Holanda, contentores de mercadorias receberam vidros e foram colocados em alguns pontos das cidades, transformando-os em pequenas lojas ambulantes onde as pessoas podem levantar encomendas e de onde os colaboradores da empresa partem em bicicletas para distribuir.

Tudo isto só é possível trabalhando em estreita colaboração com as autarquias. Por isso, a Chronopost Portugal tem contactado algumas câmaras para perceber quais os planos de mobilidade para a cidade. Perante um mapa de restrições de acesso, a equipa da empresa de logística e distribuição analisa o volume de encomendas diário naquela área e define qual poderá ser a melhor solução. Braga, Porto e Lisboa são algumas das cidades onde a Chronopost já realizou reuniões. Entretanto, avançaram com o projeto-piloto da Cargo Bike em Lisboa, que abrange a área do Parque das Nações, Olivais e Moscavide, aproveitando assim o centro de distribuição de Cabo Ruivo.



«O projeto-piloto está a ser feito em Lisboa, mas a ideia é estender a outras localidades. Estamos a fazer os testes com um colega operador de armazém que adora bicicletas. Ele vai perceber as dificuldades: se é subir passeios, descer passeios, perceber autonomias, quanto tempo demora a carregar, quantas entregas consegue fazer durante o período da manhã», afiança David Pinhol. Entretanto, a Chronopost já está «em contacto com duas empresas para externalizar este serviço».

Durante os primeiros dez dias as bicicletas elétricas, construídas na Estónia, distribuíram encomendas apenas no período da manhã, tendo sido entregues 187 volumes em 142 visitas. A caixa de transporte da bicicleta tem capacidade para $0,25\text{m}^3$, mas o número de encomendas que pode levar depende sempre do volume das caixas. «**Conseguimos ter uma produtividade interessante. Portanto é uma solução, entre outras que possam surgir, que vamos querer adotar**», elucida David Pinhol.

Além do depósito para as encomendas que vai num atrelado, as bicicletas têm características de segurança específicas e informação sobre autonomia. A Chronopost adquiriu duas, cada uma por 2.500 euros.

A Chronopost Portugal está também a analisar, neste caso contratando externamente, a utilização de *scooters* elétricas, também para entrega de mercadorias de pequeno volume.



A aquisição de viatura elétricas também é uma possibilidade, no entanto, o custo destes automóveis e a baixa autonomia podem ser para já entraves, sobretudo se se pensar na troca total da frota. David Pinhol não coloca, contudo de parte, a aquisição de um ou outro veículo. **«Estamos em negociações com a Renault e também poderemos vir a testar os novos furgões elétricos da Mercedes»**, confessa. No entanto, é preciso fazer bem as contas ao custo total de operação com uma viatura elétrica.

Soluções há muitas e um pouco por toda a Europa a Chronopost está a testá-las. O futuro dita grandes mudanças e o uso das Cargo Bike é um início desse novo paradigma mais amigo do ambiente.

por Sara Pelicano

Por:

Fonte: