

INTERVISTA A GIORGIO BERETTINI DI LC3 E SOS LOGISTICA

La sostenibilità È UNA COSA SERIA



Giorgio Berettini, account manager della LC3 di Gubbio. “Entro il 2023 vogliamo riuscire ad approvvigionarci da fonti completamente rinnovabili e abbiamo in programma di raggiungere il net-zero carbon entro il 2040”

costruttori, di mezzi a LNG sempre più commerciabili e con potenze crescenti (oggi siamo ai 460 CV) che, di fatto, hanno aperto, nel panorama dei mezzi pesanti, un comparto che prima non esisteva e che, oggi, gode dei migliori tassi crescita sulla media del mercato”.

■ Alice Borsani

Pioniere della logistica sostenibile, LC3 continua la sua strada verso la transizione a carburanti alternativi investendo, sperimentando e aprendo nuove vie. A fare la differenza? L'approccio di filiera e il confronto associativo

La sostenibilità è una cosa seria e molte aziende iniziano a rendersene conto. C'è chi questa verità l'ha scoperta in anticipo sui tempi. Nel caso di LC3 (vedi box), proprio la ricerca di una sempre maggiore sostenibilità ambientale del proprio business di riferimento costituisce la base della mission aziendale.

“LC3 è nata da un'intuizione del nostro General manager Mario Ambrogi che, nel 2009, rilevò un'azienda attiva nel trasporto a temperatura controllata a servizio della Grande Distribuzione Organizzata” ricorda Giorgio Berettini, account manager della società di Gubbio (PG) e consigliere di SOS

Logistica (vedi box). “Il periodo era quello della (prima) grande crisi dei mercati globali: il mondo stava cambiando e le aziende del settore dovevano gestire dinamiche di mercato fortemente compromesse, con una competitività a livelli altissimi”. L'intuizione di cui parla Berettini fu quella di posizionare l'azienda su un terreno che fino a quel momento era inesplorato, ossia “la sperimentazione di carburanti alternativi a quelli derivati dal petrolio, al fine di diminuire l'impatto ambientale del trasporto su gomma.”

Come nasce una rivoluzione

Con la consapevolezza che i grandi

cambiamenti non si fanno da soli, l'azienda si adoperò per attivare una collaborazione con i diversi fornitori di mezzi allo scopo di trovare una soluzione compatibile con le percorrenze del trasporto pesante. L'idea fu quella di sperimentare, per la prima volta, il metano liquido. “Inizialmente – ammette Berettini – la perplessità fu tanta poiché all'epoca il metano allo stato liquido arrivava sulle nostre coste con le navi metaniere, per poi essere rigassificato e immesso nella pipeline in modo che fosse fruibile per il consumo domestico. La proposta di Mario Ambrogi fu quella di utilizzare il metano allo stato liquido, così come arrivava dai fornitori, per alimentare i camion”. IVECO, tra

gli altri, prese letteralmente la palla al balzo e avviò uno studio di fattibilità lavorando alla realizzazione di un prototipo. Mancava però anche un anello affinché la catena potesse realmente mettersi in moto, ossia i distributori del nuovo carburante. L'iniziale proposito di LC3 di realizzare un distributore di proprietà venne congelato dalle complessità tecniche e normative connesse al progetto e venne quindi siglato un accordo con ENI che si impegnò a sviluppare un distributore di LNG in prossimità della piattaforma LC3 di Piacenza, praticamente ad hoc per l'operatore umbro. “Ebbene – ricorda Berettini – il distributore entrò in funzione esattamente un anno dopo la consegna, da parte di IVECO, dei primi cinque veicoli da 330 CV (fun fact: i mezzi arrivarono alla prima revisione a chilometri zero, NdR). Finalmente iniziammo a operare, prima con linee di prossimità, poi su distanze sempre più ampie di pari passo allo sviluppo, da parte dei

Alzare l'asticella

Escluse le applicazioni per i trasporti eccezionali, i mezzi a LNG attualmente a disposizione sono fruibili in pressoché tutti i mercati e gli utilizzi, con evidenti vantaggi in termini di riduzione delle emissioni nocive e di CO2 nell'ambiente. Ma l'asticella dell'efficienza si può ancora alzare.

“Attualmente stiamo puntando sul BioLNG, ossia metano allo stato liquido prodotto però da un processo circolare di lavorazione degli scarti da fonti 100% sostenibili. L'utilizzo di questo carburante ci consente di abbattere del 75% le emissioni di CO2 rispetto a quanto emesso da un mezzo diesel equivalente Euro 6 (Dati ISPRA 2018), una performance ambientale superiore agli obiettivi intermedi fissati dall'UE come da raggiungere entro il 2030”.

In parallelo, nel 2021, LC3 ha messo su strada anche il primo mezzo pesante full electric. “Siamo stati tester di Scania, che ha condiviso tutto il suo know how al fine di strutturare un progetto complesso che ha coinvolto il cliente LIDL, il quale ha messo a disposizione il punto di rifornimento di ricarica del mezzo. Oggi il veicolo è utilizzato per operare i servizi di prossimità ma stiamo lavorando per raggiungere il raggio massimo di utilizzo previsto, che è di 250 km sulla carta. Per ottimizzarne la percorrenza e per ridurre l'as-

Una flotta Green

Ad oggi LC3 conta su una flotta di **201** trucks, di cui circa il **66%** alimentato a gas metano (LNG - BIO LNG - BIO CNG). Mentre, la restante parte è suddivisa per un **33%** a propulsione Diesel Euro 6. Ad arricchire l'offerta mezzi del gruppo, a settembre fa la sua comparsa il primo mezzo pesante full-electric. Una novità assoluta a livello nazionale



Berettini: "Attualmente stiamo puntando sul BioLNG, ossia metano allo stato liquido prodotto però da un processo circolare di lavorazione degli scarti da fonti 100% sostenibili. L'utilizzo di questo carburante ci consente di abbattere del 75% le emissioni di CO2 rispetto a quanto emesso da un mezzo diesel equivalente Euro 6 (Dati ISPRA 2018), una performance ambientale superiore agli obiettivi intermedi fissati dall'UE come da raggiungere entro il 2030"

sorbimento della ricarica elettrica, il truck è stato combinato a un sistema di refrigerazione ad azoto liquido del vano di carico. Il risultato è un mezzo completamente a zero emissioni."

Verso la fase due

Se lo "scopo uno" di LC3, ossia quello di abbattere al massimo le emissioni provocate dal servizio, può dirsi raggiunto, lo "scopo due" che si è data la società brilla per ambizione: "entro il 2023 - dichiara Berettini - vogliamo riuscire ad approvvigionarci da fonti completamente rinnovabili e abbiamo in programma di raggiungere il net-zero carbon entro il 2040." Una sfida che deve fare i conti con complessità endogene ma soprattutto esogene che riguardano la disponibilità sul mercato di questo tipo di energia. "Per quanto riguarda i biocarburanti - specifica il nostro interlocutore - la transizione sarà figlia della loro disponibilità sul mercato. Deve essere un processo di filiera. Noi siamo pronti a recepire il biocarburante e quando

ci sarà lo comprenderemo. Lo stesso vale per l'energia elettrica".

Nella stessa direzione procede l'impegno di influenzare e indirizzare le scelte di chi fa parte dell'ecosistema aziendale: "A monte, stiamo incentivando i nostri partner e collaboratori alla transizione a mezzi a basso impatto, selezionando i player che sono sulla nostra stessa lunghezza d'onda. A valle collaboriamo in modo sempre più integrato con i clienti che ci hanno scelto e che abbiamo scelto di seguire nel corso del tempo."

"Costruire" la committenza

In effetti il processo di costruzione di una clientela così focalizzata sui temi della sostenibilità ambientale è stato tutt'altro che banale. "All'inizio - spiega Berettini - le soluzioni che proponevamo sul mercato non avevano precedenti. LC3 ha sempre agito su un terreno pionieristico e, per permettere ai clienti una valutazione consapevole dell'offerta, l'unica strada possibile era quella di renderla confrontabile in tutto e per tutto, anche sotto

l'aspetto economico, con il sistema tradizionale basato sull'impiego del diesel. A volte, le eventuali discrepanze venivano sanate ottimizzando i nostri network oppure agendo sull'organizzazione interna dei clienti, altre volte non è stato possibile sanarle e questo poteva determinare, e a volte è successo, l'interruzione della collaborazione. Oggi la situazione è diversa: in un momento storico in cui tutti ci siamo accorti che non c'è più tempo da perdere e alta, anche dal punto di vista normativo, è l'attenzione alle tematiche del rispetto ambientale, troviamo un terreno molto più fertile. Sono sempre più frequenti, per esempio, le società multinazionali che premiano già in fase di tender la proposta di una diversificazione dei fuels impiegati, anticipando norme che saranno ratificate nel prossimo futuro. Questo ci offre un vantaggio competitivo che, non dimentichiamolo, è il frutto di grandi investimenti". La lungimiranza, infatti, ha avuto anche un costo che oggi i neofiti di questo mercato non sono costretti a sostenere: "Penso per esempio ai distributori di LNG. LC3 ne ha attivati due di proprietà quando in tutta la Penisola se ne contavano sette in totale. Oggi sono oltre cento ed è oggettivamente più facile."

Una strada ancora in salita?

Più facile non significa che sia facile in assoluto: gli aumenti continui del costo di metano, biometano ed energia elettrica rischiano di rendere insanabile il gap tra diesel e fonti energetiche a basso impatto. Senza contare i limiti strutturali: la presenza di punti di ricarica dei mezzi elettrici è ben lontana dall'essere capillare, lo stesso vale per l'idrogeno mentre, nel caso dell'LNG, lo sviluppo della distribuzione è lasciata, ancora oggi, principalmente sulle spalle dei

LC3: le tappe della sostenibilità

- ✓ 2009: Anno di fondazione dell'azienda a Gubbio, in Umbria.
- ✓ 2010: Sviluppo del progetto B.E.S.T. (Better Environment & Sustainable Transport).
- ✓ 2011: LC3 ottiene il sostegno di IVECO sulle motorizzazioni a LNG
- ✓ 2012: la società presenta il progetto per la realizzazione del primo distributore a metano liquido in Italia, realizzato a Piacenza da Eni due anni dopo.
- ✓ 2013: Ingresso nel settore container.
- ✓ 2014: Attivazione primi 5 veicoli LNG
- ✓ 2015: cresce la flotta LNG con l'acquisto di ulteriori 35 mezzi. LC3 è partner di Corridoio Blu, progetto della CE sul LNG nel trasporto pesante e sottoscrive l'appello delle imprese della Green Economy per la Conferenza di Parigi 2015 (COP21), rappresentando l'Italia.
- ✓ 2017: LC3 mette su strada ulteriori 30 veicoli LNG di nuova generazione con potenza di 400 cv.
- ✓ 2018: inaugurazione, a Piacenza, del primo distributore LNG e azoto liquido di flotta. Acquistati 37 nuovi veicoli LNG di ultima generazione, di cui 12 con potenza di 460 cv.
- ✓ 2019: Arriva RevolutionN2, il primo semirimorchio refrigerato ad azoto liquido a zero emissioni: 20 semirimorchi si aggiungono alla flotta.
- ✓ 2020: Messi su strada i primi 14 automezzi a Biometano, oltre alla prima Cisterna criogenica per l'approvvigionamento dell'LNG e, nel breve termine, anche del BIO-LNG per i veicoli della flotta.
- ✓ 2021: Messi su strada i primi veicoli alimentati a BIO-LNG. Attivazione dei due magazzini di Verona e Perugia e messa in strada in Italia delle prime motrici elettriche con refrigerazione ad azoto. Nel corso dell'anno l'azienda ha inoltre messo su strada il primo veicolo industriale full electric e si è accreditata come partner al The ClimatePledge.

retisti, piccole società private che credono nella transizione verso il metano liquido. "Il che è incomprendibile" - lamenta Berettini -. "L'auspicio è che la Governance europea agisca per calmierare una bolla speculativa che rischia di tarpare le ali a un settore che deve ancora spiccare il suo volo e che le Istituzioni nazionali si attivino per normalizzare e incentivare davvero l'utilizzo di soluzioni a basso impatto". Nel frattempo occorre lavorare sulla committenza perché "solo una domanda crescente può stimolare l'offerta".

In questo senso prezioso è il dialogo con SOS Logistica, l'Associazione che, dal 2005, è attiva per raccogliere e diffondere le migliori pratiche in ambito green logistics e mobilità sostenibile sviluppando progetti ed attività finalizzate alla realizzazione concreta dei principi di sostenibilità ambientale, economica e sociale e che, tra le altre iniziative, ha lanciato il marchio di Logistica Sostenibile. Il marchio ha l'intento di stimolare una nuova consapevolezza nel consumatore finale che potrà riconoscere e valorizzare la differenza di un prodotto o servizio, non solo in base alla provenienza o alla modalità di produzione, ma anche considerando il processo logistico che ne ha determinato il ciclo di vita; dall'approvvigionamento alla distribuzione nel canale di vendita fino al suo auspicabile riciclo o riuso finale (vedi box).

Uniti si può

"Sono in associazione da circa un anno e mezzo - racconta Berettini - e ritengo che lo scambio bidirezionale di informazioni e conoscenze che abbiamo attivato tra i diversi interlocutori sia uno stimolo per una crescita condivisa, ma che ciascuna azienda può avviare nella direzione più consona con la propria natura, il proprio assetto e le proprie finalità".

Giorgio Berettini, in particolare è parte di un gruppo di lavoro focalizzato sulla ricerca di soluzioni a basso impatto per il trasporto: dall'elettrico all'intermodale, passando per il trasporto su strada con carburanti alternativi. "Ho imparato che il trasporto va visto sotto diverse dimensioni e che ogni servizio - dal trasporto personale e di prossimità ai grandi traffici internazionali - deve essere analizzato con l'obiettivo di trovare la modalità più adatta a ridurre il suo impatto. Non esiste una soluzione universale e ogni volta sarà necessario trovare il giusto equilibrio tra il potere energetico, la capacità di storage e l'impatto della catena di rifornimento di ciascun combustibile. Un lavoro di tipo ingegneristico all'interno del quale anche l'analisi dei rischi può fare la differenza, perché se lo scopo delle aziende è quello di sviluppare un business che sia profittevole, farlo in maniera sostenibile non è impossibile: basta cambiare approccio". ■

Marchio di Logistica Sostenibile: un protocollo per ottenerlo

Il protocollo di SOS-LOGistica è un processo di valutazione in due fasi, realizzato da un ente terzo indipendente, che deve essere aggiornato ogni anno, con un impegno minimo triennale.

La prima fase, da realizzarsi solo per il primo anno del triennio, verifica se l'organizzazione ha espresso una "strategia di sostenibilità" in relazione alle tre variabili di stakeholder (l'azienda ha definito una strategia di sostenibilità con i propri stakeholder?); materialità (su quale priorità di sostenibilità ha investito?); governance (ha implementato una

organizzazione interna dedicata alla sostenibilità). Se l'azienda ha raggiunto la soglia di maturità strategica che viene ritenuta "sufficiente" può passare alla seconda fase durante la quale si esaminano 20 sfide logistiche che coprono tre tematiche: ambientale, sociale, economica.

La mappa delle sfide si traduce in oltre cento domande che analizzano le buone pratiche, i piani decisionali e anche le mancanze di scelte aziendali.

Il processo per l'ottenimento del marchio di Logistica Sostenibile è certificato da Bureau Veritas, BSI e CQY Certiquality.

Maggiori informazioni: www.sos-logistica.org

