

Nuove sfide Landi Renzo, un'eccellenza nata a Reggio Emilia

Nel mondo è italiano 1/3 dei motori convertiti a gpl e metano

Dieci stabilimenti da cui escono oltre 1.400 nuovi veicoli ecologici al giorno. Presente in 50 Paesi. Il segreto? Ogni anno investe il 5 per cento del fatturato in ricerca e sviluppo

di **Andrea Milanese**

Come si dice in casi come questi, i numeri parlano da soli: dal 2007 a oggi oltre 1,4 milioni di italiani hanno comprato una vettura a gas nuova e, nello stesso periodo, quasi altrettanti (1,2 milioni) hanno "convertito" la propria auto passando a un'alimentazione a **metano** (gas naturale) o **gpl** (gas di petrolio liquefatto). Una tendenza che sembra coincidere più con una vera e propria filosofia di vita che con un semplice trend di mercato. Già, perché se da un lato il comparto automobilistico vive una delle sue crisi più profonde, dall'altro è perfettamente consapevole che le sfide del suo futuro si giocano su nuovi equilibri in cui le esigenze di crescita economica e i parametri globali di innovazione tecnologica devono trovare un punto d'incontro ormai improrogabile con le ragioni di una politica di salvaguardia ambientale, di risparmio energetico e di affrancamento dalla dipendenza dal petrolio che offrano all'utente finale (l'automobilista) anche una significativa opportunità di riduzione dei costi.

Ed è proprio questo il playground naturale sopra cui la società **Landi Renzo** ha investito il suo know how e costruito progressivamente la sua posizione di predominio sul mercato internazionale, dove oggi è leader mondiale con una quota che supera il 30%, nel settore dei componenti e dei sistemi di alimentazione a **gpl** e **metano** per autotrazione. Da quasi 60 anni la storia dell'azienda di Reggio Emilia ha accompagnato le tappe principali della storia della mobilità sostenibile, lungo un percorso di ricerca e di eccellenza produttiva mirato alla progettazione e alla realizzazione delle tecnologie più avanzate che hanno consentito la diffusione mondiale dei veicoli alimentati in modo alternativo tramite carburanti ecologici.

Oggi sul ponte di comando della società si trova **Stefano Landi**, figlio del fondatore Renzo, nonché presidente e amministratore delegato di un Gruppo che nel 2012 ha realizzato ricavi consolidati per 275,2 milioni di euro (con un aumento dell'8,5% rispetto al 2011); la sua è una visione globale, rivolta da un lato



Di padre in figlio
Stefano Landi (qui sopra), presidente e amministratore delegato del Gruppo **Landi Renzo**, fondato dal padre Renzo. L'azienda è nata a Reggio Emilia; qui sotto, una delle dieci sedi della società.



verso le basi di un glorioso passato e di un solido presente, ma che dall'altro guarda con fiducia verso gli scenari di un futuro che promette ulteriori sviluppi, soprattutto in chiave green.

70 brevetti registrati. «Dalla fine degli anni Novanta, periodo in cui la tutela dell'ambiente è diventata tema centrale in tutto il mondo, l'impiego di **gpl** e **metano** ha registrato una crescita notevole, stimolando di conseguenza l'interesse per le case automobilistiche: se fino ad allora si trasformavano e convertivano le vetture già in circolazione, dal 2005-2006 i costruttori hanno iniziato a proporre direttamente ai loro clienti i veicoli bi-fuel; il nostro mercato si è quindi raddoppiato e siamo diventati i principali fornitori di tutte le maggiori case automobilistiche (da Bmw e Fiat a Ford, Renault, Toyota e al Gruppo Volkswagen). Da inizio anno le nuove immatricolazioni di modelli alimentati a **gpl** e **metano** hanno raggiunto una quota pari al 14%, quando nel 2008 non arrivavano neppure al 6%».

Un tasso di incremento apparentemente insensibile ai morsi di una crisi generale del settore che sembra comunque non riuscire ad arrestare i propositi di rafforzamento ed espansione del marchio, che intende proporre nuove tecnologie e intercettare le potenzialità di nuovi mercati. Oggi la **Landi Renzo** gestisce più di dieci stabilimenti con una capacità di installazione di oltre 1.400 veicoli ecologici al giorno ed è presente in 50 Paesi nei vari continenti, a partire dall'Europa, ma essendo già saldamente radicata in aree strategiche come l'Asia e l'America Latina: dal Brasile e dall'Argentina alla Cina, dall'Iran e dall'India agli Usa, dove la sede principale è in California, uno Stato che ha mostrato forte sensibilità agli aspetti ambientali ed è già oggi dotato di una rete distributiva per il gas.

La valorizzazione dei carburanti ecocompatibili e il perfezionamento degli impianti hanno contribuito a fornire soluzioni concrete alle esigenze di un nuovo concetto di mobilità; un impegno testimoniato dagli oltre 70 brevetti registrati nel corso degli anni,





CONVERTITI ALLA NUOVA TECNOLOGIA

Investimenti per il futuro

1,4 I milioni di italiani che dal 2007 a oggi hanno acquistato una vettura a gas nuova, a fronte di 1,2 milioni che hanno convertito la propria auto passando al **metano** o al **gpl**.

30 I milioni di euro investiti per costruire R&S, una struttura di 15mila metri quadrati che ospita laboratori, officine e il "cervello tecnologico" della società.

ma anche da soluzioni come l'innovativa tecnologia "Diesel Dual Fuel", che è stata commercializzata a partire dagli inizi del 2012 e che ha allargato il perimetro dei clienti finali della multinazionale emiliana anche verso veicoli pesanti come furgoni, camion e automezzi pubblici.

Si tratta di un sistema che permette ai motori diesel di utilizzare una miscela **gasolio-metano**, mantenendo inalterate prestazioni ed efficienza, ma garantendo anche la conversione senza alcuna modifica rispetto alle caratteristiche di base del motore originario. «Tramite una centralina computerizzata», spiega il manager, «un sofisticato impianto elettronico dedicato calcola in tempo reale il corretto dosaggio dei

Per tutte le dimensioni

In alto a destra e qui sotto, due esempi di conversione su mezzi di diversa grandezza e funzione: una Fiat 500 e un pullman. Nelle altre due foto, gli interni di uno stabilimento con moderni macchinari.



due carburanti, sostituendo parte del gasolio con il **metano** in percentuali ottimizzate. Il risultato è una combustione equivalente e meno inquinante di quella originale. Le percentuali di **metano** e gasolio vengono calcolate in base ai giri e al carico del motore garantendo il massimo beneficio per quanto riguarda durata, emissioni e risparmio di carburante».

Emissioni ridotte. I vantaggi in termini di risparmio economico e prestazioni si riferiscono all'abbattimento dei costi del combustibile, alla conservazione della stessa classe di emissione, all'aumento dell'autonomia rispetto a quella originaria (grazie all'aggiunta di un secondo carburante) insieme con la piena reversibilità del sistema, dal momento che in qualsiasi istante è possibile utilizzare solo il gasolio oppure la miscela **gasolio+metano** (in automatico oppure mediante commutatore); i vantaggi ambientali dichiarati riguardano invece le riduzioni di emissioni di CO₂ (fino al 14%), di rumore (fino al 40%), di polveri sottili PM10 (fino al 40-50% rispetto al diesel) e dell'opacità dei fumi (fino al 50%).

«La stasi creatasi in alcuni mercati strategici», conclude **Landi**, «farà sì che il 2013 non sarà per noi un anno di crescita a livello di risultati finanziari, ma non per questo rallenteremo gli investimenti in ricerca e sviluppo, che oggi rappresentano oltre il 5% del nostro fatturato. In questa prospettiva abbiamo costruito un nuovo centro di R&S, un'innovativa struttura di oltre 15 mila metri quadrati che accoglie laboratori, officine e il "cervello tecnologico" della **Landi Renzo**, un investimento di oltre 30 milioni di euro che guarda in avanti perché, volutamente sovradimensionata rispetto alle attuali necessità, è una struttura che punta a sostenere le strategie aziendali. È una vera e propria scommessa sul futuro dell'automotive: oltre a **gpl** e **metano**, infatti, si studieranno le potenzialità dell'idrogeno, dei bio-carburanti, delle soluzioni ibride e così via».

© RIPRODUZIONE RISERVATA