

Landi Renzo, muoversi con rispetto

In un Pianeta che soffoca per i gas di scarico, l'Azienda italiana, presente in oltre 50 Paesi, è impegnata nel settore dei sistemi di alimentazione alternativa, con risvolti ambientali davvero significativi

Alessia Apice

Incentivare l'utilizzo di mezzi di trasporto meno inquinanti, a fronte dell'emergenza ambientale, è una scelta obbligata. Quando si parla di carburanti alternativi l'opzione più immediata è senz'altro il gas naturale, ampiamente diffuso nel sottosuolo e già pronto per essere utilizzato. Veterana in questo settore, la Landi Renzo rappresenta un punto di riferimento internazionale. Per questo abbiamo voluto chiedere al responsabile Comunicazione e Relazioni Esterne dott. Storchi, dalla sua posizione privilegiata, una panoramica sui Paesi che si stanno muovendo per inquinare meno.

■ *Per evidenziare il contesto nel quale opera una realtà di grande successo come la Landi Renzo, quanto incide, in percentuale, l'autotrazione nell'inquinamento urbano?*

Cito tre diverse fonti: lo Studio Cirillo-Apat 2005, la VDI (Association of German Engineers), e l'Unione Europea. Pur limitandoci per brevità alle due componenti principali, polveri sottili ed anidride carbonica, vediamo come per le prime il 10% sia da ascrivere ai processi produttivi, un altro 10% agli impianti residenziali, commerciali e istituzionali, il 25% alle emissioni industriali ed alle centrali termiche, il 10% alla combustione naturale, il 25% al trasporto stradale ed un altro 15% ad altre forme di trasporto. Queste percentuali, nel caso della CO₂, sono relative agli Oceani nella misura del 25%, alla vegetazione per il 23%, al suolo per il 15%, alla combustione di biomasse per il 5,5% ed infine per il

6% a quelle generate dall'uomo. Di questo 6%, un 18% è ascrivibile ai trasporti.

■ *Ricordando il suo intervento al Convegno Autotecnica lo scorso 25 giugno, vorremmo proseguire con una provocazione: il caso Pakistan.*

In effetti fa riflettere il fatto che una nazione come il Pakistan, alle prese con forti tensioni interne e la cui economia non è allineata a quella dei Paesi maggiormente industrializzati, stia incentivando con determinazione la trasformazione dei sistemi di alimentazione del parco circolante, sostenendo un processo virtuoso che già sta incidendo significativamente sull'inquinamento da autotrazione. Oggi in Pakistan operano 1.600 stazioni di servizio per 1,4 milioni di auto a metano, pari al 20% del circolante; sono cifre importanti come importante è l'impatto di questo gas sull'ambiente; il 60% in meno di emissioni inquinanti rispetto al gasolio ed il 35% in meno rispetto alla benzina; inoltre il costo del Metano, in Italia, è inferiore di quasi due terzi rispetto a quello della benzina.

■ *Ci sono altri Paesi interessati allo stesso cambiamento?*

Sì, e la conferma viene dai *drivers* di crescita sia del comparto che della nostra azienda. In Venezuela abbiamo ottenuto due commesse importanti, su gare indette dalla società energetica di Stato, per la fornitura di impianti a metano; in Europa positivo è il *trend* di Germania e Polonia, trainato dall'offerta di primo impianto formulata direttamente dalle



Il dott. Corrado Storchi, a sinistra, riceve il premio Frost&Sullivan. Sotto: l'Headquarter della Landi Renzo

Case; GPL e Metano si stanno incisivamente affermando anche in India, Thailandia e Cina che, sole, valgono circa il 40% della popolazione mondiale. A parte il Pakistan, quindi, che ha imposto la conversione per trasporto pubblico e taxi, e l'India, che ha assunto analoga decisione per Delhi e Bombay, in Brasile si garantisce la corresponsione di incentivi a chi ha convertito il proprio mezzo a partire dal 2005; ancora, in Russia con Gazprom è in atto una collaborazione per sviluppare, nel trasporto pubblico, l'uso del Metano stabilendo inoltre che il prezzo alla pompa non superi il 50% di quello della benzina ed infine in Iran, dove lo Stato dà contributi alle Case automobilistiche che consentono la conversione.

■ *Avviciniamoci ad Eurolandia.*

Ricordiamo solamente che l'UE ha introdotto nei regolamenti Euro5 a partire dal primo settembre 2009, ed Euro6 a



partire dal primo settembre 2014 limiti fortemente restrittivi; inoltre, fra queste due date si inserisce il 2012, anno di introduzione del proposto *target* sulle emissioni di 120 g/km.

■ *Costo del petrolio in ascesa verticale, maggiore coscienza ecologica e restrizioni alla circolazione: tre fattori a tutto vantaggio dei carburanti alternativi.*

Verissimo. Costo del petrolio e limitazioni spingono alla ricerca di soluzioni alternative ed in effetti GPL e Metano rendono utilizzabili e valorizzano auto tutt'altro che da rottamare, impattando positivamente anche sulle economie familiari; il cerchio si chiude se si aggiunge la sempre maggior consapevolezza nei confronti di ambiente e salute: basti pensare che il numero di decessi causati dall'inquinamento atmosferico è pari al 9% dei decessi negli *over 30* nelle principali 13 città italiane.

■ *Il ruolo della Landi Renzo S.p.A. in tutto questo?*

Landi Renzo S.p.A., fondata nel 1954, oggi è divenuta *leader* mondiale, con una quota di mercato 2006 pari al 23%, nel settore dei componenti e dei sistemi di alimentazione a GPL e metano per autotrazione. All'estero l'Azienda è presente con proprie società controllate in Polonia, Olanda, Cina, Pakistan, Iran e Brasile mentre, attraverso importatori, serve più di altri 40 Paesi. Il mercato dei sistemi che utilizzano carburanti gassosi ha fatto registrare in particolare dal 2004 ad oggi un forte impulso ed il *trend*

è atteso in ulteriore, forte crescita perlomeno sino al 2012.

■ *E il mercato italiano come si presenta?*

L'automobilista italiano più di altri subisce gli effetti degli aumenti dei prodotti petroliferi, amplificati da una fiscalità che, seppure parzialmente sterilizzata, rimane fra le più incisive d'Europa; ecco allora che le minori imposte sul prezzo alla pompa di Metano e GPL (rispettivamente 17 e 35%) ben contrastano quelle di gasolio e benzina (45 e 55%).

Inoltre, per le conversioni *aftermarket* sono previsti incentivi di 500 euro per il metano e di 350 per il GPL. Va anche ricordato che la copertura del territorio in quanto a stazioni di servizio è carente, in particolare sul fronte Metano, mentre la normativa attuale dovrebbe evolversi per permettere una maggiore presenza di specifiche colonnine lungo la rete autostradale nonché la possibilità di installare *self-service* a metano.

■ *Parliamo ora dell'offerta Landi.*

Non possiamo parlare di prodotto senza accennare alla ricerca; su tale attività l'Azienda investe un'importante percentuale dei ricavi, impiegando buona parte dei dipendenti; sulla ricerca si basa la nostra capacità di innovazione, dimostrata dalla titolarità di circa 50 brevetti a lungo termine; inoltre l'Azienda sta investendo 15 milioni di euro in due nuovi Centri di Ricerca&Sviluppo in Italia ed in Cina, senza peraltro trascurare eventuali crescite per linee esterne. L'offerta attuale si basa sulla produzione di due sistemi integrati per GPL e Metano, ciascuno dei quali comprende Centralina, Rail iniettori, Commutatore, Filtri e Riduttori di pressione; questi sistemi, come ben sappiamo, possono essere montati sia in *aftermarket* e sia direttamente dalle Case che, dopo un timido inizio, oggi offrono sempre più numerose questa opzione; piace sottolineare che forniamo Case fra le più importanti al mondo senza alcuna limitazione geografica e questo ad ulteriore conferma che la qualità dei prodotti Landi è costantemente allineata, e non potrebbe essere altrimenti, all'innovazione delle Case stesse. L'iniezione diretta a benzina e l'introduzione

della centralina OmegaPlus, che garantisce ampia adattabilità e flessibilità di utilizzo, sono le nostre attuali principali innovazioni; per quanto attiene invece all'assistenza al cliente, un ulteriore passo avanti è rappresentato dal RFID Project, una sorta di *tag* elettronico che registrerà l'intera vita operativa dell'impianto Landirenzo a garanzia di ogni soggetto coinvolto.

Il nostro impegno è stato gratificato dai numerosi riconoscimenti ottenuti a livello mondiale, ultimo dei quali il «Frost&Sullivan Leadership-of-the-year», il «RFID Italia Award 2008» e, in campo diverso a dimostrazione dell'approccio globale, il «Mediobanca Award». Inoltre il Sistema Qualità Landi Renzo, già certificato ISO 9001 dal 1995 ed ISO/TS 16949 dal 2001, ha esteso all'intera rete italiana i processi e le procedure ISO 9001 in modo da allineare gli standard di Rete a quelli aziendali.

■ *Guardando ad un futuro forse non proprio prossimo, che ruolo pensa potrà avere l'idrogeno?*

Il domani, stando alla generale valutazione della comunità scientifica ed in parte sempre più ampia di quella industriale, è nell'idrogeno che viene considerato il vettore energetico del futuro. Se da un punto di vista sperimentale gli eccellenti risultati raggiunti sono sotto gli occhi di tutti, dal punto di vista industriale il costo di produzione rimane, ad oggi, un ostacolo di tutto riguardo. È però ragionevole ipotizzare che la soluzione verrà trovata nell'arco dei prossimi 10-20 anni, arco temporale entro il quale questo combustibile darà con ogni probabilità vita ad una vera e propria «economia dell'idrogeno», nella quale la mobilità delle persone sarà legata sempre più a questo combustibile, pur in uno scenario di molteplici soluzioni.

Landi Renzo ha deciso, già da oggi, di sviluppare dei progetti di sistemi d'alimentazione a idrogeno per autovetture (sia di tipo *fuel-cell* sia di tipo endotermico) con l'idrogeno mantenuto allo stato gassoso, ed è certamente motivo d'orgoglio aver affrontato questa nuova sfida in *partnership* con GM. ■