

Tecnologie verdi per l'eco-mobilità

Il Gruppo Landi, pioniera e artefice di soluzioni ecologiche per la mobilità, GPL e metano *in primis*, continua la sua avanzata verso nuovi ed innovativi traguardi tecnologici, come il sistema «dual-fuel», e verso nuovi mercati

Claudio Carnevale*

Tanto in Italia, quanto in tutti i Paesi ad alto tasso di motorizzazione, l'eco mobilità è al centro dell'attenzione delle istituzioni e dei *media*; questa circostanza molto spesso agevola la crescita di un mercato automobilistico sempre più caratterizzato da alimentazioni alternative.

Ciò ha rappresentato una notevole discontinuità rispetto al passato: ad esempio, le stesse Case automobilistiche hanno intercettato questo tipo di domanda, proponendo una varietà sempre più ampia di modelli alimentati a GPL e a metano.

A riprova di ciò, basti pensare che in Italia, tra il 2009 ed il 2010, quasi 1 milione e 100mila italiani hanno scelto l'alimentazione gassosa, tra trasformazioni ed acquisto di nuove auto *bi-fuel*.

Noi siamo riusciti a mantenere, anche

nel nuovo mercato del primo impianto, la *leadership* internazionale che da decenni deteniamo nel settore dell'*after market*. Questa capacità di essere fornitori di primo impianto delle Case auto, ha certamente rappresentato uno dei *driver* di crescita perseguiti congiuntamente ad altre azioni di sviluppo dei mercati e dei prodotti, azioni volte a cogliere la forte domanda potenziale internazionale dell'uso di combustibili alternativi per il trasporto.

La quotazione in Borsa ci ha poi permesso di aumentare la massa critica della nostra attività, consentendoci di affrontare obiettivi di *business* sempre più ambiziosi, portando la nostra quota sul mercato mondiale di riferimento intorno al 35%.

Nell'ambito delle strategie di crescita



che stiamo perseguendo, anche esse incentrate sull'eco mobilità mondiale, stiamo sviluppando soluzioni tecnologiche innovative che integrano sinergicamente la nostra offerta attuale.

Le proposte ecologiche

Il cliente che oggi come domani vorrà risparmiare, inquinando il meno possibile, avrà a disposizione un ventaglio di soluzioni ben più ampio di quanto non fosse sino a pochi anni fa.

L'auto elettrica fa molto parlare di sé, anche se per un suo utilizzo di massa occorrerà attendere ancora; le tecnologie ibride, seppure su dimensioni di nicchia, si stanno lentamente affermando e per loro natura rappresentano una soluzione «ponte» tra la tradizione ed il futuro; l'alimentazione ad idrogeno, per quanto ancora oggi futuribile e non disponibile se non in rarissimi ed ancora sperimentali casi, può essere positivamente valutata sotto il profilo industriale e commerciale purché abbinata all'elettrico (*fuel cell*); in tal modo un veicolo così strutturato opererebbe a ciclo chiuso, in quanto l'idrogeno alimentarebbe le pile a combustibile che, a loro volta, alimentarebbero il motore elettrico.

Se queste sono e saranno le soluzioni di riferimento della *roadmap* tecnologica nel settore *automotive*, Landi Renzo può dire di essere al passo con i tempi.

Tornando comunque ai combustibili attualmente disponibili, occorre ricordare quanto il metano si presti ad essere miscelato con l'idrogeno, una miscela che sintetizziamo con la definizione «idro-



Sede della Landi Renzo negli U.S.A.

1954-2010: 56 anni di lavoro e successi

1954: Renzo Landi e signora fondano «Officine Meccaniche Renzo Landi»; 56 anni dopo Landi Renzo SpA detiene oltre il 35% del mercato mondiale dei sistemi di alimentazione alternativi a GPL e Metano per autotrazione operando sia in *aftermarket* che fornendo le maggiori Case automobilistiche mondiali.

Una cultura del lavoro che poggia su un passato di forte tradizione, un presente di successo ed un futuro al quale già si lavora alacremente. L'impostazione dell'attività aziendale differenzia questo Gruppo dagli altri *competitor* in particolare per la costante propensione ad investire in «R&D», il forte orientamento all'internazionalizzazione (14 controllate estere ed oltre 50 mercati serviti nel mondo), la cultura del cliente ed un modello di *business* flessibile ed efficiente.

Tanta efficacia tecnica e commerciale è supportata da altrettanta efficienza ed oculatezza in campo finanziario, a partire dalle acquisizioni societarie (1993: Landi Srl - 2000: Med S.p.A) sino alla quotazione in borsa (26 giugno 2007) di Landi Renzo S.p.A., utile a reperire i capitali necessari ad investire nella ricerca. Quest'ultima diviene così il principale *driver* di crescita, assieme al processo di espansione all'estero, che è proseguito attraverso l'acquisizione di Lovato Gas nell'ottobre 2008 e di A.E.B. Srl e Baytech Corporation nel luglio 2010.

Altro pilastro aziendale è la formazione tecnica e la diffusione della cultura dell'ecosostenibilità attraverso la LANDIRENZO Corporate University, istituita nel 2006 per sviluppare le risorse umane del Gruppo Landi e per diffondere la cultura della mobilità sostenibile.

Non mancano Certificazioni significative, quali:

- ISO 9001 dal 1995 e ISO/TS 16949 dal 2001 per il Sistema Qualità di Landi Renzo;
- ISO 9001 nel novembre 2006, estesa all'intera Rete Italia in modo da garantire gli standard qualitativi già adottati dall'Azienda;
- OHSAS 18001 - Occupational Health and Safety Assessment Series - che attesta l'avvenuta analisi di tutti i processi aziendali e la loro conformità agli standard di certificazione e alla legislazione nazionale e internazionale;
- certificazione del Sistema di Gestione di Salute e Sicurezza sul Lavoro.

Ricordiamo le già attive *partnership* tecnologiche con importanti Case auto per la produzione di auto alimentate ad idrogeno, su tecnologia *fuel cell*; ulteriore novità è la tecnologia *dual-fuel* che permetterà ai motori diesel, già da quest'anno, di utilizzare una miscela gasolio-metano capace di renderli più economici e più ecologici.

metano», adottabile già oggi dalle auto alimentate a gas naturale: è una soluzione che permette di ridurre ulteriormente, rispetto alle già ottime *performances* ambientali del metano, le emissioni nocive. In secondo luogo, si può facilmente comprendere come un'auto ibrida «elettrica-metano» sia un'opzione del tutto valida, sia dal punto di vista economico, che ecologico.

«Dual Fuel», l'asso nella manica

Ma per noi il metano ha anche la potenzialità di «pulire» carburanti che oggi sono sul banco degli imputati, con particolare riferimento alle emissioni di PM₁₀: siamo infatti in fase di sperimentazione di un sistema «dual-fuel», con il quale vorremmo dare la possibilità agli utenti diesel di rendere più economico l'utilizzo del loro mezzo, anche in considerazione dei notevoli aumenti registrati recentemente dal gasolio, aumenti che hanno limitato il tradizionalmente ridotto costo d'esercizio dei veicoli alimentati da tale carburante. Questo sistema riduce drasticamente anche le emissioni di particolato, il che diviene interessante per quei possessori di auto che sperimentano problemi di accesso ai centri cittadini, in occasione della chiusura al traffico degli stessi.

Riteniamo che il «dual-fuel» sia una «soluzione» che i nostri amici anglosassoni definirebbero «win-win» e cioè con tutti i *players* vincenti; grazie al fatto di essere ampiamente competitiva rispetto ai filtri antiparticolato, la sua prossima omologazione la renderà uno strumento interessante non solo per gli automobilisti, per i quali si allunga il ciclo di vita dell'auto, ma anche per gli amministratori pubblici, ricordando ad esempio le pesanti sanzioni che l'Italia ha subito in Europa, proprio per colpa delle eccessive emissioni di PM₁₀. Infine, stiamo sperimentando un *kit* che permetta di rendere ibride le auto circolanti, indipendentemente dalla loro alimentazione.

Un approccio internazionale

L'internazionalizzazione è sempre stata nel nostro DNA, sin dagli anni '60, e così anche la costituzione della Corporation americana, nel gennaio 2010, risponde alle logiche già adottate con successo nelle altre 13 società estere: intercettare mercati potenziali, al momento giusto, con il giusto approccio. Nel caso specifico, il mercato statunitense potrebbe rappresentare una novità nella mappa dei Paesi con politiche indirizzate all'ecomobilità: per decenni tutti abbiamo immaginato, non a torto, il parco auto U-

SA composto da vetture di grossa cilindrata grazie al basso costo dei carburanti. Ora, gli Stati Uniti intendono diminuire la loro dipendenza dai Paesi tradizionalmente esportatori di petrolio, ponendo un freno ad importazioni che nell'ultimo ventennio sono cresciute in modo notevole; questo orientamento comporterà un maggiore utilizzo dei grandi giacimenti di metano americani, il che a sua volta significherà, per il settore auto, una progressiva, accresciuta importanza delle alimentazioni alternative, che potrebbero per la prima volta avere un ruolo non marginale.

Vi sono poi altri mercati dal potenziale di crescita elevato: penso a Cina, India, Thailandia ed Est Europa.

Infine, ribadendo che aver saputo rispondere alle richieste delle Case auto ha rappresentato per noi un forte *driver* di crescita, va sottolineato che tale strategia è stata perseguita non solo in Italia, bensì a livello internazionale. Questo per noi è un canale di vendita caratterizzato da un portafoglio clienti piuttosto nutrito. Il nostro impegno sarà rivolto sia al rafforzamento della nostra presenza su nuovi modelli ecologici prodotti dalle Case già clienti, sia alla conquista di nuovi *brand*.

*Amministratore Delegato Landi Renzo