



Il Gruppo Landi

Il Gruppo è leader mondiale, con una quota internazionale di mercato che supera il 33%, nel settore dei componenti e dei sistemi di alimentazione alternativi a Gpl e Metano per autotrazione. Oltre ad un ruolo storicamente primario nel mercato delle conversioni, l'azienda è protagonista nella fornitura di tecnologia specifica alle principali Case Automobilistiche.

La Capogruppo, Landi renzo SpA, fu fondata nel 1954 a Reggio Emilia, ove tutt'ora ha sede.

Già nei primi anni di attività era l'unico operatore di mercato in grado di proporre miscelatori a gas, specifici per ogni tipo di veicolo. L'attività di vendita esterna si sviluppò in breve tempo su tutto il territorio nazionale e, tra il 1963 e il 1964, si registrarono le prime esportazioni verso Giappone, Francia, Belgio e Olanda. Dal 1993 iniziò l'espansione internazionale attraverso l'acquisizione o la costituzione di società direttamente controllate; Olanda, Polonia, Brasile, Cina, Pakistan, Iran, Romania, Venezuela, Argentina, India e Stati Uniti: sono queste le tappe geografiche di una crescente presenza diretta nei mercati di riferimento ed in quelli maggiormente potenziali.

Nel 2006 nasce LANDIRENZO Corporate University, tra le cui finalità costitutive c'è la diffusione della cultura della mobilità sostenibile.

Il 26 Giugno 2007 il Gruppo si quota alla Borsa italiana, nel segmento Star.

Oggi più che mai, sono lo sviluppo e la ricerca di tecnologie atte a supportare la mobilità ecologica a guidare le decisioni strategiche del Gruppo.

Focus Numeri - Panorama di Mercato

Sin dagli anni '30, in Italia si è sviluppato l'utilizzo di entrambi i gas per l'autotrazione. Ciò ha favorito la nascita di aziende specializzate e capaci di esprimere una costante avanguardia tecnologica nel settore specifico. **Oggi, sono proprio due aziende italiane a detenere circa il 60% dell'intero mercato mondiale, quindi sia quello tradizionale delle conversioni che quello più recente della fornitura tecnologica ai grandi marchi automobilistici.**

I principali brand stranieri, nel momento in cui offrono al cliente finale un'auto alimentata a gpl o a metano, "montano" quindi tecnologia italiana.

Se nella sua interezza la filiera automotive in Italia ha occupato nel 2010 1,2 milioni di lavoratori, investendo 2 miliardi di euro in Ricerca & Sviluppo e rappresentando 67,8 miliardi di euro di entrate fiscali per lo Stato (il 16,6% del totale) nonché il 4,4% del PIL nazionale, va specificato che la sola componentistica ha espresso un fatturato di oltre 42 miliardi di euro, di cui il 39% sotto forma di export, con 170.000 lavoratori in 2.500 imprese.



Tra esse, quelle appartenenti alla **filiera dell'alimentazione gassosa** occupano circa 3.000 persone, alle quali vanno aggiunte altre 9.000, tra rivenditori ed installatori; **un'eccellenza italiana** che ha avuto modo di affermarsi non solo grazie alle straordinarie performance nell'*export*, ma anche entro i confini domestici.

Il mercato internazionale è costituito dalla somma di due variabili di mercato: la fornitura di sistemi gassosi alle case automobilistiche e la vendita dei sistemi stessi nel mercato delle conversioni (auto già circolanti), nonché di tipo tecnologico (gpl e metano).

Il settore è peraltro in costante sviluppo, sapendo proporre nuove opzioni: Landi Renzo, ad esempio, grazie ai propri investimenti in Ricerca & Sviluppo, ha recentemente omologato la tecnologia **dual fuel**, che permette la conversione di mezzi alimentati a gasolio, rendendoli atti all'utilizzo di una alimentazione mista diesel/metano, con evidentissime riduzioni delle emissioni inquinanti; in particolare si ottiene una drastica diminuzione delle polveri sottili dei veicoli circolanti, che sono una delle maggiori fonti di inquinamento delle città italiane. Inoltre, è allo studio una tecnologia che permette di convertire in **ibridi** (aggiungendo quindi l'utilizzo di energia elettrica) mezzi alimentati con qualsivoglia carburante.

Le aziende più rappresentative investono costantemente percentuali elevate dei loro ricavi in Ricerca & Sviluppo, sapendo porsi sempre un passo avanti rispetto ai competitori stranieri (principalmente argentini, olandesi, polacchi e turchi).

Considerando le tecnologie alternative ai carburanti tradizionali, occorre sapere che oggi, nel mondo, **17 milioni di veicoli sono alimentati a gpl e 14 a metano**, mentre poco più di 3 sono ibridi, prevalentemente negli Stati Uniti e in Giappone, e meno di 100 mila elettrici.

Sino a qualche tempo fa, tale eccellenza italiana ha avuto modo di affermarsi non solo grazie alle straordinarie performance nell'*export*, ma anche entro i confini domestici.

Unendo le vendite di auto nuove alimentate a gpl o metano alle conversioni in tal senso di auto già circolanti, nel **2007** circa **280 mila** auto gassose si sono aggiunte al parco circolante italiano; **l'anno successivo** sono state oltre **410 mila**.

Dai primi mesi del **2009**, gli incentivi all'acquisto di auto ad alimentazione gassosa, abbinati agli incentivi alla rottamazione e a quelli, pur a fondo limitato, per la conversione, hanno permesso che si totalizzassero a fine anno oltre **640 mila** ingressi aggiuntivi nel circolante.

Lo stesso scenario, limitatamente ai **primi tre mesi del 2010**, ha fatto sì che ulteriori **240 mila** vetture si aggiungessero alle precedenti. Nel solo mese di marzo 2010, oltre il 30% delle auto nuove vendute nel nostro Paese era alimentato a gpl o a metano.

Considerando che entrambi i carburanti riducono CO₂ e particolato rispetto a quelli tradizionali (benzina e diesel), si può facilmente dedurre come tali risultati si siano tradotti in un importante calo delle emissioni nocive.

In sintesi, quasi **900 mila italiani in soli 15 mesi** hanno scelto l'opzione gassosa, portando il parco circolante nazionale così alimentato (dato aggiornato a fine 2010) a **1,750 milioni di auto gpl e 600 mila**.



metano, a rappresentare insieme il **6,6%** dell'intero circolante italiano (36 milioni di vetture e veicoli commerciali leggeri). Tutti questi automobilisti **risparmiano dal 45% al 65% dei costi di rifornimento**.

Pur reputando coerente con le direttive europee la decisione di non proseguire l'esperienza degli incentivi alla rottamazione, e' apparsa quantomeno sorprendente quella di interrompere la strategia di incentivazione ecologica.

Negli **ultimi 9 mesi del 2010**, infatti, solo altre **210 mila** vetture ecologiche (nuove o convertite), si sono aggiunte al circolante.

Nell'intero **2011**, esse sono state poco più di **200 mila**. Con tendenza opposta, si e' notevolmente incrementata la quota di mercato delle auto diesel, con conseguente aumento delle emissioni di polveri sottili.

Obiettivi

Alla luce di quanto accade nella maggior parte dei Paesi Europei, anche in Italia appare evidente la necessità di determinare **un Piano nazionale** a favore della **mobilità ecologica** ed alternativa: **organico** e soprattutto di **lungo termine**. Si tratta non di far prevalere una tecnologia sull'altra, ma di uscire da una logica di "nicchia", permettendo alla mobilità "verde" di allargare il proprio perimetro, lasciando la scelta dell'opzione migliore al cliente finale.

Oggi, oltre **14 milioni di vetture italiane** (quasi il 40% del totale) sono ancora **Euro 0, Euro 1 o Euro 2**.

L'esigenza di un **rinnovo del parco circolante** è evidente, così quanto risulta implicito che solo uno stimolo **parallelo di conversioni e nuove immatricolazioni** possa permettere il raggiungimento dell'obiettivo.

E' evidente quanto un Piano strutturato e di ampio respiro per la mobilità ecologica in Italia sia decisivo sia per non accumulare ritardo rispetto agli altri Paesi, che per confermare la coerenza con le linee strategiche stabilite a Bruxelles.

Segnaliamo pertanto quanto occorra ripristinare logiche che rilancino il settore in ottica di green mobility, cercando di privilegiare tecnologie idonee alla riduzione delle polveri sottili e della CO₂.

A trarne beneficio sarebbe non solo il riattivarsi di quel circolo "eco-virtuoso" sperimentato negli anni scorsi, ma anche un'intera filiera che ha enorme rilevanza dal punto di vista **occupazionale**.