

l'inchiesta Landi Renzo, dalla stalla alle stelle grazie alla crisi

DA CAVRIAGO (REGGIO EMILIA)
GIAN PIERO PIAZZA

Per quanto irriverenti e impietosi, i fatti dimostrano in tutta la loro cruda realtà che anche la crisi economica può diventare in qualche caso causa scatenante di una spinta al successo. Beneficiario di questo fausto paradosso, il Gruppo Landi Renzo, l'azienda emiliana che in poco più di 50 anni ha saputo cavalcare la tigre di un processo evolutivo fino a diventare leader mondiale nel settore dei componenti e dei sistemi di alimentazione alternativi a GPL e metano per autotrazione. In un mercato come il nostro dove la recente impennata del costo del petrolio ha incrementato in termini esponenziali l'adozione dell'impianto a gas su autoveicoli per uso privato, la Landi Renzo ha sicuramente tratto sensibili vantaggi. Ma la nuova frontiera del risparmio energetico applicato alla mobilità individuale non è un fenomeno circoscritto a scenari nazionali. Se in Italia l'esasperazione della domanda ha registrato nel 2008 sul mercato del nuovo un +174,1% per il GPL e un +27,5% per il metano, il business del gas per autotrazione ha ormai raggiunto un'estensione planetaria, dalla Polonia, alla Turchia, fino a lontani Paesi come il Brasile, l'Argentina, il Pakistan, la Colombia, l'Ucraina, l'Iran e non ultima la Cina.

In quest'immenso bacino di utenza dagli orizzonti sempre più vasti il Gruppo Industriale Landi Renzo è presente in oltre 50 Paesi, con una quota di mercato internazionale che supera il 30% e una percentuale di vendite all'estero pari a circa il 73% del fatturato complessi-

sivo. Mosca bianca nell'asfittico panorama delle imprese in progressivo stato di difficoltà, la Landi Renzo è cresciuta a ritmi incalzanti, con ricavi consolidati che negli ultimi quattro anni hanno toccato vertici di assoluta eccellenza. Il bilancio del 2004, che registrava un fatturato di 64,5 milioni di euro, è salito nel 2007 a 163,9 milioni, con previsioni per l'esercizio 2008 di un ulteriore salto di qualità calcolato in 206 milioni.

Oggi il Gruppo Landi Renzo collabora con le più importanti case automobilistiche del mondo, alle quali fornisce componenti o sistemi completi. Un ulteriore motivo di orgoglio viene dalla partnership con il Gruppo Fiat, che ha scelto l'azienda emiliana come fornitore ufficiale per i sistemi GPL da installare direttamente in linea di assemblaggio sui veicoli nuovi della gamma Bravo, Grande Punto e Panda bi-fuel. E non finisce qui: «Con l'inizio della primavera - ci confida Corrado Storch, 43 anni, responsabile marketing e comunicazione - la Landi Renzo sarà in grado di fornire alla Volkswagen sistemi a GPL applicabili sui motori a iniezione diretta».

La storia di Landi Renzo segue il copione di un miracolo italiano ambientato a ridosso del secondo dopoguerra e costruito sulle basi di una lungimirante intraprendenza. Ragazzo di bottega nell'officina meccanica del fratello maggiore Medardo dove i motori a benzina dei veicoli industriali vengono trasformati per funzionare a gas, Renzo Landi nel 1954 crea una propria azienda coadiuvata dalla moglie Giovannina che segue la parte amministrativa e commerciale. Inizialmente le "Officine meccaniche Renzo Landi" hanno sede nella stalla



Lo stabilimento Landi Renzo di Cavriago (Reggio Emilia)

La leadership mondiale arriva con la seconda generazione. Nel 1977 Stefano Landi subentra al padre prematuramente scomparso e affianca la madre in quello che dal 1990 diventerà un Gruppo industriale con l'accorpamento di aziende all'avanguardia nella componentistica del settore, 24 rivenditori in Italia, 1000 officine autorizzate e una rete di clienti in tutto il mondo. Dal 2001 la Landi Renzo si è trasferita nel nuovo complesso di Cavriago, un edificio dall'architettura avveniristica con 200 addetti (altri 800 sono sparsi nel mondo) in cui si effettuano le fasi

di assemblaggio dell'intera produzione. Landi Renzo è tuttavia qualcosa di più di una realtà industriale all'avanguardia con obiettivi indirizzati unicamente al profitto. Azienda sensibile alla salvaguardia della natura, il Gruppo sostiene iniziative per contribuire alla diffusione del rispetto per l'ambiente. E guarda al futuro della mobilità ecosostenibile investendo il 4% del fatturato e il 20% delle risorse umane in ricerca e sviluppo. Nel perimetro di Cavriago sta sorgendo il nuovo centro che diventerà operativo nel 2010 con un investimento di 15 milioni di euro. Obiettivo: l'auto pulita del domani. Un domani che si prospetta senza nubi: «Secondo un'indagine condotta da un'autorevole società britannica di analisi di marketing, la Frost and Sullivan - precisa Corrado Storch - i sistemi a gas che nel 2006 avevano raggiunto nel mondo 2.900.000 unità saliranno entro il 2012 a 7.900.000».

frettolosamente risistemata dietro la casa dove i coniugi Landi abitano, in via Luca da Reggio a Reggio Emilia. Ma per quel focoso ingegno che aveva intuito la progressiva affermazione dei sistemi a gas nel futuro dell'auto la vertiginosa scalata dalla stalla alle stelle diventa un traguardo accessibile. Agli inizi degli anni Sessanta l'azienda dà lavoro a 10 dipendenti e dispone di una gamma completa di apparecchiature per la conversione degli autoveicoli a GPL e a metano. In quel periodo comincia anche la trasformazione in chiave moderna con attività di vendita esterna e la creazione di una vera e propria rete commerciale a dimensione nazionale. Il salto di qualità si concretizza a partire dal 1963 con le esportazioni dirette verso Giappone, Francia, Belgio e Olanda e l'apertura verso i mercati dell'Europa orientale, dell'India e del Sudamerica.

IMMATRICOLAZIONI 2008

Diesel	1.092.860
Benzina	911.389
Benzina+gpl	73.672
Benzina+metano	70.956
Solo metano	8.155
Benzina+elettrica	3.334
Elettrica	126
Benzina+etanolo	95
Diesel+elettrica	17
TOTALE	2.160.604

Il gas ha fatto boom



La Fiat 500 "Flower" prodotta in soli 40 esemplari affidati dalla Landi Renzo agli installatori ufficiali per promuovere l'opportunità di convertire a GPL tutte le Fiat 500 1.4 benzina

+66,5%

la crescita percentuale delle auto a gas vendute nel 2008 rispetto all'anno precedente. In tutto (dati Unrae) ne sono state acquistate 154 mila

2,5

i milioni di auto a gas attualmente circolanti sulle strade italiane. Alle vetture nuove vanno aggiunte quelle trasformate in post-vendita

300

circa sono i modelli di auto a doppia alimentazione (benzina+Gpl o benzina+metano) attualmente presenti nei listini

Pagina a cura di Alberto Caprotti

Viaggio a Reggio Emilia nell'azienda leader mondiale del settore: «Ecologia, tecnologia, risparmio: e cresceremo ancora»

Panda e le altre: Fiat si converte al GPL

Le indicazioni del mercato sono chiare, e non seguirle sarebbe stato folle. Sinora il gruppo Fiat aveva sempre puntato sul metano per la sua gamma di auto a gas. Dall'inizio dell'anno ha invece ampliato la strategia puntando anche sul Gpl, e affiancando ai suoi modelli Natural Power a metano (Panda, Punto, Grande Punto, Multipla e Doblò) anche le versioni a benzina+Gpl di Panda, Grande Punto e Bravo. Realizzati in collaborazione con Fiat Power Train e Landi Renzo, i nuovi modelli sono equipaggiati con l'impianto montato diretta-

mente in fabbrica, con evidenti vantaggi a livello di incentivo statale. La bombola di Gpl, a ciambella, è collocata nel vano della ruota di scorta, sostituita dal kit di gonfiaggio.

La Panda a Gpl è disponibile con il motore 1.2 da 60 cv, la Grande Punto con il 1.4 da 77 cv: entrambi questi modelli usufruiscono di 2000 euro di incentivo statale perché emettono 119 g/km di Co2. Di conseguenza la Panda Dynamic a Gpl costa, al netto del contributo, 10.260 euro (Ipt esclusa), mentre il prezzo della Grande Punto Gpl varia dai 12.300 euro della Active tre porte ai 14.400 della Dynamic cinque porte. Uno studio comparativo effettuato dal consorzio Ecogas ha calcolato che per una percorrenza media di 40 mila chilometri annui, il risparmio sul carburante utilizzando una Grande Punto Gpl è di 1.890 euro rispetto ad un analogo modello a benzina, e di 1.295 euro rispetto a quello a gasolio, il cui prezzo d'acquisto per giunta è superiore.



La nuova Fiat Panda 1.2 a Gpl

La Bravo a Gpl equipaggiata con il 1.4 da 90 CV, emette invece 134 g/km di Co2, quindi il suo acquisto dà diritto a un incentivo di 1.500 euro. Fiat, grazie a una promozione dedicata, la propone in allestimento Active e Dynamic a partire da 16.450 euro. (G.P.P.)

DA SAPERE

INCENTIVI: FINO A 2.000 EURO PER LE AUTO A GAS NUOVE

L'incentivo sull'acquisto di vetture a GPL o metano è erogato per le auto nuove. Il contributo governativo è di 1.500 euro che sale a 2.000 euro se le emissioni di Co2 dell'auto che si acquista non superano i 120g/km. L'incentivo viene erogato sotto forma di sconto sull'acquisto, direttamente dal concessionario.

DA 500 (GPL) A 650 EURO (METANO) IL CONTRIBUTO PER LA TRASFORMAZIONE

Più modesto il contributo per le auto che non escono dalla fabbrica già con l'impianto, ma che vengono trasformate a gas successivamente. In questo caso l'incentivo statale è di 500 euro per chi converte la propria auto a GPL e 650 euro per chi sceglie il metano. La prenotazione dell'incentivo si effettua sempre - a cura delle officine specializzate e delle concessionarie - sul sito del Consorzio Ecogas (www.ecogas.it), fino ad esaurimento dei fondi governativi (102 milioni di euro stanziati per il 2009).

IL MERCATO

LE MENO CARE A GPL

Chevrolet Matiz 800s	7.171 euro
Kia Picanto bi-fuel	8.101 euro
Tata Indica 1.4	8.149 euro
Skoda Fabia 1.2	8.781 euro
Fiat Panda 1.2	8.911 euro

LE MENO CARE A METANO

Tata Indica 1.4	8.989 euro
Fiat Panda 1.2	9.061 euro
Fiat Punto 1.2	9.751 euro