



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 34

*N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.*

**10<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Industria,  
commercio, turismo)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA CONDIZIONE COMPETITIVA  
DELLE IMPRESE INDUSTRIALI ITALIANE, CON PARTICOLARE  
RIGUARDO AI SETTORI MANIFATTURIERO, CHIMICO,  
MECCANICO E AEROSPAZIALE

262<sup>a</sup> seduta: mercoledì 25 gennaio 2012

Presidenza del presidente CURSI

**I N D I C E****Audizione di rappresentanti della società Landi Renzo S.p.A.**

* PRESIDENTE .....	Pag. 3, 4, 7	LANDI .....	Pag. 3, 5, 7
BUBBICO (PD) .....	5		
* GHIGO (PdL) .....	6		
SANGALLI (PD) .....	6		
VICARI (PdL) .....	5		

---

**N.B.** L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Coesione Nazionale: Grande Sud-SI-PID-Il Buongoverno: CN:GS-SI-PID-IB; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Per il Terzo Polo (ApI-FLI): Per il Terzo Polo: ApI-FLI; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano, Partito Socialista Italiano): UDC-SVP-AUT: UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-P.R.I.*

*Interviene, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il presidente della Landi Renzo S.p.A., Stefano Landi, accompagnato da Corrado Storchi, direttore relazioni esterne.*

*I lavori hanno inizio alle ore 15.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Audizione di rappresentanti della società Landi Renzo S.p.A.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla condizione competitiva delle imprese industriali italiane, con particolare riguardo ai settori manifatturiero, chimico, meccanico e aerospaziale, sospesa nella seduta del 17 gennaio scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e del segnale audio e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi in programma l'audizione di rappresentanti della società Landi Renzo S.p.A. È presente il presidente della Landi Renzo S.p.A., Stefano Landi, accompagnato dal direttore relazioni esterne Corrado Storchi, che ringraziamo per aver accolto il nostro invito.

*LANDI.* Signor Presidente, onorevoli senatori, innanzi tutto desidero ringraziare la Commissione per l'odierna audizione che rappresenta un'importante opportunità di confronto.

La società Landi Renzo S.p.A., che io qui rappresento nella mia veste di presidente, è stata fondata nel 1954 e da allora ha sempre prodotto sistemi per alimentare motori di autovetture a gas liquido e a gas metano. Dal 2007 la società è quotata alla Borsa di Milano, nel segmento Star.

Lo sviluppo avvenuto in particolare negli ultimi dieci anni è stato possibile grazie alle riconosciute caratteristiche di miglior impatto ambientale che il GPL ed, in particolare, il metano hanno rispetto alle fonti tradizionali, vale a dire benzina e gasolio. In effetti, utilizzando il GPL ed il metano vi è una riduzione più che sensibile di CO<sub>2</sub> rispetto alla benzina (con il metano è nell'ordine del 25 per cento) e addirittura vi è una riduzione pari a quasi il 100 per cento in termini di particolato, in quanto il metano ed il GPL non hanno particolato al loro interno.

A parte il fatto che la nostra società è la più importante a livello mondiale, possiamo allargare il panorama sottolineando che si tratta di una tecnologia soprattutto italiana. Infatti, questo sistema di alimentazione

nacque nel nostro Paese a cavallo delle due guerre, in particolare nella seconda guerra mondiale a causa della scarsità di petrolio e quindi dei carburanti tradizionali: grazie alle prime scoperte di gas naturale, soprattutto nella pianura Padana, in Italia si è sviluppata questa tecnologia.

Ripeto, pertanto, che oggi la nostra società è sicuramente la principale, ma tutta la tecnologia è sostanzialmente italiana.

Per citare alcuni dati, evidenzio che oggi nel mondo circolano oltre 30 milioni di auto tra GPL e metano. Per fare un paragone con altre fonti alternative che hanno un impatto ambientale più favorevole, rilevo che, ad esempio, gli ibridi rappresentano più o meno il 10 per cento, cioè sono poco più di 3 milioni nel mondo; si contano circa 100.000-120.000 vetture elettriche. Pertanto, il contributo reso dalle auto a gas è sicuramente molto rilevante sotto l'aspetto ambientale.

In Italia vi è stato uno sviluppo del settore in particolare nel 2009 a seguito degli incentivi erogati per la rottamazione delle auto vecchie e quindi l'acquisto delle nuove automobili ed, in particolare, di quelle a gas. Infatti, ad un certo punto, quasi un terzo delle nuove immatricolazioni era costituito da auto a gas.

Peraltro, questo comparto impiega solo in Italia più di un milione di persone su tutta la rete.

Volendo parlare di carburanti alternativi, ricordo che oggi il GPL ed il metano sono gli unici che hanno una rete distributiva disponibile: per il GPL disponiamo sicuramente di una buona diffusione e, per quanto riguarda il metano, la diffusione è ancora relativa, ma sicuramente è molto migliorata negli ultimi anni.

Vi è un ulteriore aspetto a favore del metano in quanto energia alternativa: in questo periodo siamo tutti alle prese con gli scioperi dei mezzi di trasporto, ma oggi nel nostro Paese il metano arriva senza camion perché passa nei tubi. Quindi, l'impatto ambientale è molto positivo, perché – ripeto – quando esiste il metanodotto non occorre trasporto (aspetto rilevante anche ai fini del carburante).

Signor Presidente, per il momento non aggiungo altro, ma ovviamente sono disponibile a rispondere a qualunque domanda di approfondimento che si intendesse avanzare.

**PRESIDENTE.** Ponendo una domanda all'ingegner Landi in relazione al mercato dell'Est europeo credo di rappresentare anche altri colleghi senatori che, come me, si sono recati a Mosca. In quei Paesi si sta compiendo, a livello di sperimentazione, un'importante operazione per utilizzare il gas naturale; infatti, vi sono alcune grandi aziende, come la Mercedes, l'Iveco e la BMW (se non erro) che stanno effettuando studi al riguardo. Sottolineo che con Gazprom abbiamo svolto due incontri: uno a Mosca ed un altro in occasione di un grande convegno internazionale a Berlino. Vorrei sapere come si colloca questa problematica rispetto alla possibilità di intervenire sul mercato italiano utilizzando il gas e soprattutto quella tecnologia.

BUBBICO (*PD*). Innanzi tutto, desidero rivolgere i miei complimenti all'ingegner Landi. Oggi abbiamo la possibilità di conoscere un gruppo industriale importante: si tratta sicuramente di una realtà che ci consente di nutrire fiducia nel futuro del nostro Paese, anche in ragione di una presenza internazionale piuttosto significativa.

*LANDI*. La ringrazio.

BUBBICO (*PD*). In secondo luogo, sottolineo il fatto che le tecnologie sviluppate sono risultate fortemente innovative nel corso degli anni passati ed evidenziano che anche le situazioni di difficoltà talvolta possono generare nuove straordinarie opportunità. Ancora una volta la storia imprenditoriale della società Landi Renzo potrebbe essere considerata emblematica della capacità del nostro Paese di riprendersi e di guardare in avanti.

Ciò detto, ingegner Landi, vorrei sapere se avete preso in esame un provvedimento, varato qualche tempo fa in relazione ai fattori di crescita e di sviluppo, che prevede l'utilizzo della rete di distribuzione domestica del metano per il rifornimento delle autovetture ad uso privato. Non so se il regolamento sia stato emanato e se le specifiche tecniche siano state definite. Abbiamo fatto un sollecito qualche tempo fa al riguardo, ma in questo momento non dispongo di ulteriori elementi al riguardo.

Vorrei conoscere, dunque, il vostro punto di vista rispetto a questa opportunità e se riteniate che quella metodologia possa risultare compatibile con le tecnologie che avete sperimentato e proposto con tanto successo al mercato nazionale ed internazionale.

VICARI (*PdL*). Signor Presidente, mi associo ai complimenti rivolti al presidente Landi, soprattutto per la grande tenacia dimostrata nel difendere l'impresa italiana, anche con grandi sacrifici. Certamente vi sarà un momento di effettivo rilancio complessivo, non soltanto dell'attività, ma anche della ricerca.

Vorrei fare una riflessione che coinvolge anche la nostra Commissione, inerente agli incentivi del 2009. Come mostra anche il diagramma che avete lasciato agli atti della Commissione, grazie agli incentivi del 2009 la crescita nel settore è risultata piuttosto importante.

In queste ore è trapelata un'indiscrezione secondo la quale pare che il Governo stia studiando un decreto-legge, da emettere entro il mese di marzo, proprio per ripristinare gli incentivi per gli acquisti delle auto a metano e a GPL e per trasformare, laddove consentito, le esistenti. Proprio a seguito di questa indiscrezione vi è stata, nella giornata di oggi, una impennata delle azioni della FIAT.

Presidente Cursi, in Commissione abbiamo incardinato un disegno di legge inerente al metano per autotrazione e, proprio alla luce di questo annuncio, dovremmo forse valutare l'opportunità di accelerarne l'*iter*. Ritenete che questo provvedimento – al di là del piano, che è un atto di pro-

venienza governativa – possa essere sufficiente rispetto agli obiettivi che ci siamo prefissati di conseguire?

GHIGO (*PdL*). Signor Presidente, riprendendo il tema affrontato dall'intervento della collega Vicari, ricordo che l'attuale Ministro dell'ambiente ha recentemente reso una dichiarazione in cui ha affermato che uno dei peggiori errori che la FIAT ha commesso ultimamente – immagino non riferendosi all'estetica del mezzo – è stato aver eliminato dalla produzione la Multipla ibrida, che in effetti era l'unica automobile (o almeno quella principalmente commercializzata) che aveva come primo impianto di alimentazione un sistema ibrido di gas e metano.

Faccio proprio riferimento alle questioni relative agli incentivi, che negli anni passati sono stati assegnati a vantaggio soprattutto della principale industria automobilistica italiana, che presenta i suoi aspetti residuali nella mia città (e credo che continuerà ad essere così e non vi sarà alcuna realizzazione degli impegni che l'amministratore delegato Marchionne ha assunto: è una mia personale opinione che voglio condividere con i colleghi). Penso che, o tramite il disegno di legge cui faceva riferimento la senatrice Vicari (che vede come relatore il nostro Presidente) o tramite un'opera di sensibilizzazione attraverso un ordine del giorno della Commissione nei confronti del ministro Passera, che è stato qui ieri, si possa sottolineare quanto sarebbe importante – nella logica del rapporto «dare-avere» con la principale industria automobilistica del Paese – rivitalizzare il comparto e il settore.

Si consideri, inoltre, che sul territorio nazionale (a proposito della tematica inerente all'evoluzione del percorso di liberalizzazione del settore dei taxi, comparto al momento in sofferenza), in parte alcune Regioni hanno già adottato una soluzione consistente nella possibilità concessa ai tassisti di acquistare mezzi a trazione ibrida con prezzi agevolati. Tale ipotesi ci permetterebbe di raggiungere diversi obiettivi, tra cui, come lei ha ben rappresentato, ridurre l'emissione di gas in atmosfera.

Infatti, anche se in questo periodo non se ne parla più perché siamo distratti da altri temi, a causa delle condizioni atmosferiche il livello di inquinamento nella Pianura Padana è divenuto ormai assolutamente insopportabile, dal momento che non si stanno verificando fenomeni meteorologici che disperdano i gas presenti in atmosfera. Poiché, quindi, una delle principali fonti d'inquinamento è l'autotrazione, credo che un'industria come la FIAT potrebbe immaginare una Multipla diversa, magari più moderna e stilizzata, ma con la stessa tecnologia, analoga al *multipower*.

Molti non sanno che il principale motore a scoppio utilizzato nel mondo è un brevetto della FIAT, poi venduto alla Bosch e di conseguenza non sfruttato. L'impianto di alimentazione della Multipla potrebbe rappresentare un altro elemento di innovazione tecnologica, che invece di essere sfruttato dall'impresa italiana è delegato a qualcun altro.

SANGALLI (*PD*). Signor Presidente, ringrazio gli auditi per la loro presenza. Ho ascoltato quanto ha detto il presidente Landi, ma non ho

letto la documentazione consegnata agli atti, nella quale probabilmente sarà già esplicitato quanto sto per chiedere.

Presidente Landi, quali sono le previsioni per lo sviluppo del vostro settore in relazione all'utilizzo di veicoli, ma anche all'applicazione del metano come fonte alternativa per la trazione dei grandi mezzi? Credo, infatti, che uno dei passaggi focali sia la realizzazione di impianti che possano produrre una reale alternativa e possano rappresentare una via d'uscita in una situazione di crisi che comprime molto il settore. In questa fase, infatti, vi è una forte tensione nel settore dell'autotrasporto, comparto peraltro delicatissimo, dal momento che il novanta per cento delle merci è trasportato su gomma e le alternative non sono prossime o di breve periodo: il costo dei combustibili fossili è in balia di una speculazione terrificante, che non risponde neppure più lontanamente alle logiche della domanda e dell'offerta.

Immagino, dunque, che abbiate una pianificazione per il vostro sviluppo aziendale, che certamente si rifarà ad uno scenario che ben conoscete. Mi piacerebbe conoscere la sua opinione al riguardo.

PRESIDENTE. Prima di restituire la parola al presidente Landi, vorrei ricordare ai colleghi che il disegno di legge sulla commercializzazione del metano per autotrazione, Atto Senato 2906, di cui sono relatore, sta proseguendo nel suo *iter*: nel settembre scorso è stato approvato dalla Camera dei deputati e in ottobre ho prodotto e inviato alle altre Commissioni di merito la relazione per il parere; pertanto, compatibilmente con i lavori di questa Commissione, possiamo prevedere una corsia privilegiata. Tenete presente, onorevoli colleghi, che nei prossimi giorni dovremo occuparci di qualche altro provvedimento, ma subito dopo potremmo inserirlo all'ordine del giorno.

Tenendo presente anche quanto sosteneva poc'anzi il senatore Ghigo, in occasione della discussione del prossimo decreto-legge sulle liberalizzazioni, potremmo valutare di approvare un ordine del giorno o una mozione della Commissione per sollecitare il ministro Passera ad affrontare queste tematiche, fermo restando che sarà importante concludere l'*iter* del disegno di legge di cui sono relatore.

LANDI. Ringrazio gli onorevoli senatori per le domande poste, cui risponderò sinteticamente.

Il signor Presidente ha fatto in particolare riferimento ad un mercato, la Russia, e ad un *partner* potenziale, Gazprom. La Russia è uno dei mercati più importanti e su cui, chiaramente, la nostra attenzione è maggiore in quanto, come giustamente sottolineava il Presidente, ha la fortuna di disporre di una grande risorsa, rappresentata dal gas naturale.

È stato fatto riferimento alle case automobilistiche. Al riguardo è importante sottolineare che noi distribuiamo i nostri prodotti attraverso due canali: direttamente alle case automobilistiche e all'*aftermarket*. Peraltro, abbiamo sviluppato fortemente il segmento delle case automobilistiche solo negli ultimi tre o quattro anni, perché in precedenza quasi il 100

per cento della produzione era relegato all'*aftermarket*. D'altra parte in passato le case automobilistiche non avevano grande interesse a spingere in tale direzione; nel tempo, però, anche loro si sono dovute «adattare» e – come ho già evidenziato – tra le tecnologie disponibili sul mercato per abbattere o diminuire gli inquinanti vi erano quelle che utilizzano il GPL ed il metano, così negli ultimi anni abbiamo sviluppato questa tecnologia anche per le case automobilistiche. Oggi i nostri clienti sono le principali case automobilistiche. Sottolineo che quasi tutte le case di auto sul mercato europeo presentano modelli a GPL o a metano di primo impianto.

È molto interessante anche la domanda sui distributori domestici. In effetti, come ho già sottolineato, il metano arriva ovunque: in tutte le nostre case vi è il metano. Questo è un altro aspetto molto importante. Chiedo scusa, ma io sono di parte – lo dichiaro apertamente – perché ho 54 anni e da 34 anni lavoro nel comparto del gas.

Si parla dei sistemi alternativi, ma è giusto sottolineare che il metano viene usato così come viene trovato: non ha bisogno di niente e non necessita di particolari processi di raffinazione. È veramente straordinario!

Peraltro, oggi abbiamo la possibilità di parlare anche di biogas, il quale ha bisogno di un processo di raffinazione leggermente più sofisticato per arrivare al biometano, che però per noi è comunque un «gioco da ragazzi».

Quindi, anche i distributori domestici rappresentano un'opzione. Noi conosciamo bene la tecnologia di questi impianti (io l'ho vista in Canada dieci anni fa): a mio avviso, essa può essere utilizzata, anche se certamente non può sostituire una buona rete di infrastrutture e di distributori stradali.

Al riguardo, dunque, non vi sono problemi tecnici; tuttavia si possono porre problemi di natura fiscale, perché in Italia abbiamo un carico fiscale più alto sul metano che usiamo in casa rispetto a quello sul metano per autotrazione. Quindi, per avere vantaggi economici avremmo bisogno di due contatori: uno da usare per la casa ed un altro da utilizzare per l'automobile.

Ritengo, poi, che la proposta di incentivi cui si è fatto riferimento sia molto interessante perché, a differenza di altre, prevede periodi più lunghi. Infatti, non si sta parlando del classico incentivo «mordi e fuggi», che ha conseguenze molto positive nel momento in cui viene erogato, ma altrettanto negative nel momento in cui «si stacca la spina»: come stiamo verificando non solo per il gas, anche l'industria automobilistica in generale dopo «l'ubriacatura» del 2009 sta attraversando un periodo molto triste. Tra l'altro, il provvedimento in oggetto fa riferimento anche alle stazioni di rifornimento. Al riguardo cito il caso della Multipla, che è stato il primo esempio di automobile pensata per l'alimentazione a metano ed ha avuto un grande successo. Oggi, per fortuna, vi sono altri modelli disponibili sul mercato, non solo prodotti dalla FIAT. Al di là di altre considerazioni che non mi competono in questa sede, voglio sottolineare che la FIAT ha sempre portato avanti una interessante politica sul metano,



forse perché essendo un'azienda italiana conosce come noi i vantaggi di questa alimentazione rispetto ad altri *competitor*.

Tra l'altro, ormai quello ambientale non è più solo un problema di cui si parla. Credo, infatti, che a livello europeo siano previste sanzioni molto pesanti per gli sforamenti a livello di particolato e di CO<sub>2</sub>. Peraltro, si fa particolare attenzione e si dà molta enfasi alla CO<sub>2</sub>, che effettivamente è importante per la salute del nostro pianeta; tuttavia per la nostra salute e quella dei nostri figli occorre prestare grande importanza anche al particolato, che «uccide» regolarmente.

In conclusione, è stata posta una domanda molto interessante sulle nostre previsioni. A mio avviso, dopo aver utilizzato benzina nei primi 120-130 anni della storia dell'automobile e diesel negli ultimi 20 anni, il futuro ci offrirà più opzioni. Infatti, io prevedo un futuro in cui l'auto-trazione utilizzerà sistemi e carburanti meno inquinanti e quindi vi sarà spazio per l'elettrico, l'ibrido, i biocarburanti e l'idrogeno con l'applicazione della *fuel cell*. Sottolineo che noi siamo presenti con tutte queste tecnologie. È stato giustamente fatto riferimento ai grandi mezzi, cioè ai camion (su cui, nolente o volente, oggi si muovono le nostre merci) e ai mezzi pubblici, come i *bus*. A tale proposito, ricordo che nel 1972-1973, quando vi fu la prima crisi petrolifera, la Snam commissionò a mio padre lo studio di una conversione dei motori diesel a metano. Infatti, all'epoca si riteneva che nel giro di dieci anni saremmo andati tutti in bicicletta; invece sono trascorsi 40 anni e andiamo ancora tutti in automobile (e penso che ci andremo anche in futuro). Dunque, attraverso la Snam, lo Stato si preoccupava di poter muovere i mezzi pubblici, che erano tutti alimentati a diesel, utilizzando il metano, un carburante di cui noi disponevamo. La sperimentazione andò molto bene, ma non si concretizzò nel mercato perché nel frattempo terminò la crisi petrolifera e quindi il diesel continuò ad essere utilizzato soprattutto per i grandi motori.

Oggi siamo tornati in quella direzione, anche perché vi è una notevole differenza di prezzo alla pompa tra il diesel ed il metano. Peraltro, abbiamo messo a punto un dispositivo per alimentare a metano anche i mezzi diesel: dunque, siamo assolutamente pronti.

Aggiungo che nel 2007, quando siamo stati quotati in Borsa, avevamo commissionato una ricerca di mercato ad una società indipendente, una multinazionale che si chiama Frost & Sullivan, proprio per presentare al mercato dati che non fossero di parte (come ho poc'anzi dichiarato, io sono molto di parte). L'anno scorso, poi, utilizzando la stessa società, abbiamo adattato questo studio, dal quale emerge la previsione – che dunque prendiamo come tale, in un mondo che cambia tutti i giorni – secondo cui nei prossimi cinque anni vi sarà un incremento del parco circolante di circa il 20 per cento all'anno, quindi molto rilevante. L'incremento sarà incentrato, in particolare, più sul metano che sul GPL, anche perché il GPL, pur essendo un buon carburante, a differenza del metano comunque deriva dalla raffinazione del petrolio. Vi sarà, quindi, una maggiore richiesta di veicoli alimentati a metano e una grande crescita del mercato in

Asia, in Sud-America e, in parte, anche nell'Europa dell'Est, grazie alla presenza di giacimenti.

PRESIDENTE. La ringrazio, presidente Landi. Il suo contributo è stato per noi utilissimo. Onorevoli colleghi, il documento consegnato dal presidente della Landi Renzo S.p.A., poiché nulla osta da parte di quest'ultimo, sarà pubblicato sul sito *web* della Commissione.

Dichiaro conclusa l'audizione odierna e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 15,30.*



