

LORENZO SISTINO

«Le auto ci sono Il metano dov'è?»

«Bisogna aumentare i distributori»

«Rispetto alla Germania, alla Francia e alla Svizzera da noi il mercato delle auto a metano è molto più sviluppato»

Chiamata indirettamente in causa dal presidente della Federmetano per via della dominante presenza sul mercato delle sue auto a metano (dalla Panda alla Punto, dalla Doblò alla Multipla), la Fiat espone il suo punto di vista sugli aspetti connessi alla disponibilità di prodotto, oggetto del contendere. Ne parliamo con Lorenzo Sistino, amministratore delegato di Fiat Automobiles.

Cominciamo anche con lei con il gioco dell'uovo e della gallina: deve prima crescere il parco auto che viaggia a metano o deve prima svilupparsi la rete di distribuzione?

«I due aspetti dovrebbero crescere di pari passo. Ma prendiamo i numeri, che servono sempre per chiarirsi bene le idee: nel 2005 il mercato delle auto a metano registrò 21.706 immatricolazioni. Due anni dopo, quella cifra era salita a 59.930 unità, di cui l'82,6% Fiat».

In sostanza, citando quei numeri, lei ci vuol dire che le Case auto, la Fiat in modo particolare, hanno fatto il loro dovere nei confronti di una domanda che sta crescendo. Abbiamo capito bene?

«Certamente, ma vorrei completare il confronto. Cito ancora un paio di numeri: in Italia, secondo le nostre informazioni, ci sono 557 impianti di erogazione del metano, di cui 41 aziendali o autostradali».

La Federmetano afferma che gli impianti in funzione, a tutto il 2007, sono 595, cioè 29 in più rispetto al 2006.

«Il nostro dato potrebbe non essere preciso, ma la crescita degli impianti da lei citata equivale a un incremento, anno su anno, del 4,9%, mentre la vendita delle auto a metano in Italia fra il 2006 ed il 2007 è aumentata del 143%. Senza far polemiche inutili, questi dati devono far riflettere, non crede? Insomma, nella fase iniziale, forse, il problema uovo-gallina poteva anche starci, ma oggi ritengo quell'aspetto non più significativo».

Perché?

«Molto semplice: dove ci sono gli impianti, noi le nostre auto a metano le vendiamo, e anche bene».

Qualche esempio?

«Uno per tutti. In Emilia Romagna, dove gli impianti di erogazione del metano sono oltre 100, nel 2007 abbiamo venduto poco più di 16.000 auto a metano fra Panda, Punto Classic, Doblò e Multipla. In pratica, si tratta del 32,5 per cento di tutte le nostre vendite, in una regione che ha il 18,3% di tutti gli impianti italiani».

Quante sono state le immatricolazioni dei vostri modelli a metano lo scorso anno?

«Trentamila Panda, quasi 10.400 Multipla e oltre ottomila Punto Classic».

Previsioni?

«Quest'anno arriveremo a 58 mila vendite, salendo a 70 mila nel 2009».

In quali regioni vendete di più?

«Oltre all'Emilia Romagna, in Lombardia, in Piemonte, nelle Marche, in Toscana e nel Veneto».

Regioni dove ci sono molti impianti di erogazione del metano.

«Numerosi, sì. Ed è la conferma di quanto sosteniamo: dove c'è il metano, noi vendiamo bene».

Il mercato dell'auto a metano è un fenomeno solo italiano?

«Da noi è più sviluppato. A fronte delle quasi 60 mila immatricolazioni in Italia, infatti, nel 2007 in Germania ne sono state vendute 11.200, in Svizzera 1.500 e in Francia meno di 500».

Qual è stata la scelta strategica, per il mercato del metano?

«Abbiamo già una lunga storia, cominciata anni fa con la Marea Blue Power, e oggi offriamo una gamma che conta su vetture ben equipaggiate. Tanto per citare la più venduta, la Panda Natural Power è realizzata sulla base della versione 4x4».

Mediamente costano tremila euro in più rispetto all'analoga versione a benzina. Non le sembra tanto?

«Bisogna tenere conto che i costi di sviluppo sono alti, a causa della doppia alimentazione. Inoltre vanno considerati i costi delle bombole, della centralina elettronica (totalmente diversa da quella delle versioni a benzina e a gasolio) e del sistema di sospensioni (rinforzato per sostenere il maggior peso dell'auto). Sono tutti costi aggiuntivi che finiscono per incidere sul prezzo di listino».

Nuovi modelli in arrivo?



«Sì, accanto alla Punto Classic ci sarà nella parte finale dell'anno anche la Grande Punto, che, come la Panda e la Multipla, avrà le bombole sotto il pianale: ci aiuterà sicuramente a crescere ancora in termini di unità vendute».

La scelta del metano e non del Gpl a che cosa è dovuta?

«Il metano è più sicuro. Da un punto di vista squisitamente economico, spendendo la stessa cifra con il metano si percorrono 100 chilometri, con il gasolio 70 e con la benzina 50. Non è poco!».

Perché avete scelto la formula metano più benzina?

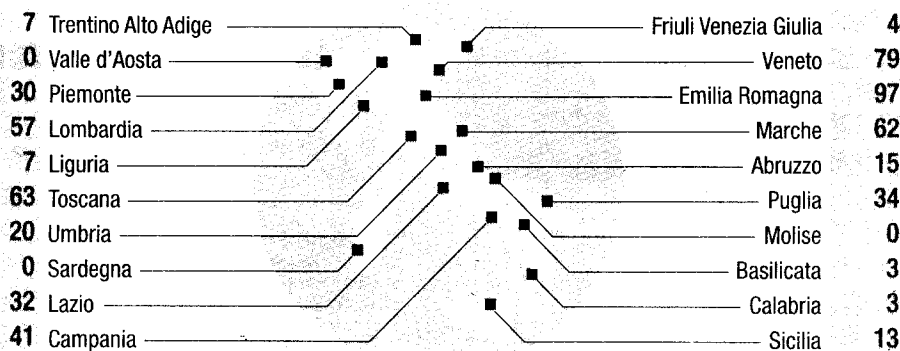
«Beh, stiamo appunto parlando della scarsa reperibilità dei punti di rifornimento del metano... La doppia alimentazione evita spiacevoli sorprese».

0,875
È il prezzo in euro, al chilo, del metano, raccomandato dalla Federmetano

430.000
Il parco circolante in Italia di automobili benzina-metano o solo con propulsione a metano

500.000
Il numero di auto benzina-metano e metano previste in circolazione per il 2010

Gli impianti in Italia



Fonte: Puntogas

E.L.



EMERGENTE Lorenzo Sistino, 45 anni, torinese, è amministratore delegato del brand Fiat dal 1 ottobre 2007. È stato assunto alla Fiat Auto nel 1987 ricoprendo incarichi di crescente responsabilità nell'ambito del marketing and sales, in particolare per il brand Lancia e i veicoli commerciali leggeri. Nel 2002 è stato nominato responsabile delle Commercial operations della Business Unit Light Commercial Vehicles della Fiat Auto