



## Fiat Group partecipa a MobilityTech 2010

Fiat Group partecipa, in qualità di Gold Sponsor, alla quinta edizione di MobilityTech, una delle più importanti vetrine della “mobilità sostenibile” che si svolge dal 18 al 19 ottobre presso il Palazzo Giureconsulti di Milano. Da sempre attenta al rispetto dell’ambiente, l’Azienda è presente all’evento sia con l’esposizione di vetture “ecologiche” sia con alcuni interventi nei convegni organizzati nell’ambito della manifestazione.

In dettaglio “sfila” sulla passerella di MobilityTech – quest’anno dedicato alla Green Technologies – la nuovissima Fiat 500 TwinAir che, con 92 g/km di CO<sub>2</sub> nella versione con cambio robotizzato Dualogic, si posiziona come la vettura con motore a benzina turbo con il più basso livello di emissioni di CO<sub>2</sub> sul mercato (secondo lo standard NEDC – New European Driving Cycle). Accanto a questa particolare versione è possibile ammirare due vetture Fiat appartenenti alla gamma Natural Power (a doppia alimentazione benzina-metano): una Panda Natural Power, l’intelligente e simpatica vettura che ha superato i compromessi tipici delle auto a metano, coniugando le esigenze del cliente (abitabilità, elevata autonomia e massima sicurezza) con il rispetto dell’ambiente; e un Nuovo Doblò Natural Power, l’ultimo nato della linea Natural Power, equipaggiato con il 1.4 16v T-jet da 120 CV Euro 5 (è il primo motore turbo a metano della gamma) che garantisce elevate prestazioni a fronte di emissioni e consumi ridotti. E’ presente anche Iveco Irisbus che propone un Citelis versione ibrida. Si tratta di un autobus di 12m che utilizza un sistema di trazione ibrido in serie Diesel-elettrico in grado di ottenere una riduzione fino al 30 per cento di consumo di carburante e di emissioni di CO<sub>2</sub>. Oltre al Citelis Ibrido sono presenti anche un minibus ibrido, in dotazione al Radiobus ATM, e un ECODAILY Electric, un veicolo a propulsione elettrica a zero emissioni allo scarico, che è interamente progettato, costruito, commercializzato ed assistito integralmente da Iveco.

L’approccio di Fiat Group alla mobilità sostenibile è fondato su un portafoglio di soluzioni, basate sia sul miglioramento dell’efficienza dei motori convenzionali sia su tecnologie e combustibili alternativi, senza trascurare il coinvolgimento del cliente finale nella riduzione delle emissioni durante l’utilizzo delle vetture. Dal lancio del Common Rail negli anni 90, una vera rivoluzione per i motori diesel, il Gruppo non ha mai smesso di cercare soluzioni sempre più evolute. Così a inizio 2010 è stata presentata la nuova famiglia TwinAir di propulsori bicilindrici (875 cm<sup>3</sup>) di FPT-Fiat Powertrain Technologies, la cui prima applicazione da 85 CV è stata lanciata su Fiat 500 il mese scorso. In particolare, il nuovo TwinAir da 85 CV impiega il rivoluzionario sistema Multiair abbinato ad una fluidodinamica specifica ed ottimizzata per il massimo rendimento di combustione. Inoltre, frutto dell’estremizzazione del concetto di “downsizing” e di una sapiente messa a punto della meccanica di



base, la nuova famiglia - con prestazioni comprese tra i 65 e i 105 CV – assicura fino al 30% in meno di emissioni di CO<sub>2</sub> rispetto ad un motore 4 cilindri di pari prestazioni.

Sul fronte dei combustibili alternativi, Fiat mantiene la propria leadership in Europa nel campo delle vetture di primo impianto a metano (OEM) come dimostrano le quasi 400.000 unità vendute fino ad oggi appartenenti alla gamma Natural Power, una gamma completa di vetture e veicoli commerciali a doppia alimentazione (metano/benzina) capace di soddisfare qualsiasi esigenza di mobilità. Pioniere oltre 10 anni fa di questa tecnologia, Fiat ritiene che il metano sia il combustibile più ecologico ed economico oggi disponibile, unica reale alternativa al petrolio fruibile da subito, capace di contribuire in modo determinante alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>.

Lo ribadisce anche Massimo Ferrera, responsabile R&D dei motori a combustibili alternativi di Fiat Powertrain Technologies, che, durante il suo intervento nella sessione pomeridiana dedicata al metano e al gpl, ha fornito le motivazioni tecniche della scelta strategica del metano, i risultati ottenuti che giustificano la leadership di Fiat Group nel settore e soprattutto le prospettive future “che si muovono attraverso l'applicazione per i motori a metano delle nuove tecnologie motoristiche sviluppate in Fiat come il Multiair, la diversificazione dei combustibili alternativi per motori a combustione interna in funzione delle opportunità nei singoli mercati e l'utilizzo di fonti rinnovabili: primo tra tutti il biometano già utilizzabile in modo trasparente sia per il costruttore che per l'utente finale”.

Un impegno concreto e costante, dunque, che ha portato Fiat ad essere per 3 anni consecutivi il brand con le più basse emissioni medie tra i dieci marchi automobilistici più venduti in Europa. Riconosciuto dalla società JATO, leader mondiale per la consulenza e la ricerca nel campo auto motive, il primato è stato confermato anche nel primo semestre del 2010, con un valore medio di 123,5 g/km (rispetto al 2009 ha registrato un ulteriore miglioramento di 4,3 g/km). A questo importante risultato si aggiungono altri due record registrati nelle classifiche per modelli e gruppi. Infatti, se è vero che tutti i 20 modelli più venduti in Europa hanno ridotto le emissioni nel primo semestre del 2010, ben tre vetture Fiat si piazzano ai primi posti di questa graduatoria: in testa c'è la Fiat 500 con uno straordinario 116,0 g/km di CO<sub>2</sub> (rispetto al 2009 ha migliorato di 3,9 g/km), seguita al secondo posto dalla Fiat Panda (118,9 g/km) e al quarto posto dalla Fiat Punto (123,5 g/km). Inoltre, Fiat Group Automobiles continua ad essere primo anche nella classifica per gruppi (126,2 g/km): un vero e proprio record che ne fa l'unico gruppo ad essere già sceso al di sotto del valore medio europeo di 130 g/km fissato per il 2015.



L'attenzione alla mobilità sostenibile si inserisce in un impegno strategico che coinvolge tutto il Gruppo Fiat, come conferma anche il punteggio di 80/100 ottenuto nel questionario promosso dal Carbon Disclosure Project (il più alto tra le aziende automobilistiche all'interno delle 500 più grandi società al mondo per capitalizzazione) grazie al proprio livello di trasparenza sulle tematiche legate al climate change.

Inoltre, nel 2010, per il secondo anno consecutivo, Fiat S.p.A. è stata riconosciuta leader di sostenibilità e confermata negli indici Dow Jones Sustainability (DJSI) World e Dow Jones Sustainability Europe con un punteggio di 93/100 rispetto a una media di 70/100 delle aziende del settore Automobiles analizzate da SAM, società specializzata negli investimenti di sostenibilità.

Nel corso della Sessione istituzionale di apertura di MobilityTech, "Cambia il tuo modo di muoverti: le Green Technologies" l'Amministratore Delegato del Centro Ricerche Fiat Nevio Di Giusto, ha illustrato l'approccio del Gruppo Fiat alla mobilità "sostenibile", esponendo come la strategia vincente sia quella di essere flessibili nell'utilizzare al meglio le risorse disponibili. Ha commentato Nevio Di Giusto: «Il treno, l'auto, l'autobus, l'aereo hanno significato accesso alla mobilità per miliardi di persone. Al tempo stesso, soddisfare la crescente richiesta di mobilità ha generato problemi collaterali: l'ambiente, l'energia, la sicurezza del traffico, la congestione delle città. Il Gruppo Fiat e in particolare il CRF, in quanto polo di riferimento dell'innovazione del Gruppo, sono impegnati nel trovare soluzioni innovative per affrontare questi problemi e aprire la strada verso una mobilità "sostenibile" dal punto di vista sociale, ambientale ed economico».

Naturalmente il primo passo è rappresentato da mezzi di trasporto sempre più sicuri, ecologici e confortevoli. Dove il termine ecologico è inteso non solo relativamente all'utilizzo del veicolo ma al suo intero ciclo di vita: produzione, utilizzo e smaltimento. Non esiste quindi un'unica soluzione, ma un costante impegno per ottimizzare veicoli e motori, sia attraverso la ricerca di soluzioni per rendere sempre più efficienti i motori convenzionali sia attraverso l'utilizzo di trazioni e combustibili alternativi, per aumentare l'efficienza energetica, per trovare nuovi materiali, per incrementare le percentuali di riciclo a fine vita.

Ma questo non è ancora sufficiente. Occorre migliorare la rete delle infrastrutture e dotarla di soluzioni tecnologiche avanzate per aumentare il livello di sicurezza e ottimizzarne l'efficienza.

Durante la tavola rotonda Mobvision, promossa dal Ministero dell'Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare in collaborazione con la Rappresentanza a Milano della Commissione Europea, in una



sessione dedicata al “Futuro presente” Nevio Di Giusto ha affrontato il tema dell'innovazione spiegando come il fattore tempo sia diventato un elemento chiave nella ricerca.

La storia dell'innovazione, infatti, è spesso una storia di discontinuità, di processi che una volta innescati diventano esponenziali, ma è soprattutto una storia di grande impegno quotidiano. La nostra generazione sta vivendo il cambiamento più profondo e più rapido della storia dell'umanità. Le invenzioni dell'ultimo secolo hanno cambiato le nostre vite e, nella maggior parte dei casi, le hanno migliorate. In tutto questo il fattore tempo gioca un ruolo fondamentale. Il tempo è un vantaggio competitivo, perché risponde all'esigenza di noi tutti di avere più cose, più nuove e più in fretta. La sfida di oggi è fare innovazione in modo sempre più efficiente (quindi con tempi stretti e risorse limitate) e sempre più sostenibile

Quando si parla di innovazione si parla di domani, quindi una delle domande più frequenti è proprio come sarà l'auto del futuro? «La risposta più probabile - ha affermato Di Giusto - è un'auto a basso impatto ambientale e intelligente che viaggia su strade intelligenti, dove per intelligenza si intende soprattutto comunicazione e cooperazione tra i veicoli e l'infrastruttura stradale».

Questi sistemi potranno non solo migliorare la sicurezza, attraverso l'aumento della capacità di individuare situazioni critiche da parte del guidatore realizzata in modo virtuale, ma saranno anche un valido supporto per migliorare l'efficienza del traffico grazie alla segnalazione di condizioni stradali critiche, come ingorghi e incidenti, rilevate da sensori posti sulla strada o dai veicoli stessi.

Una delle attuali sfide della mobilità riguarda appunto l'estensione dell'utilizzo delle tecnologie di comunicazione wireless per lo scambio di informazioni fra veicoli (Vehicle to Vehicle V2V) e tra l'infrastruttura stradale e i veicoli (Vehicle to Infrastructure V2I). La Commissione europea, che considera la sicurezza stradale e l'efficienza del traffico problemi di elevata rilevanza, ha infatti deciso di supportare in modo consistente tre grandi progetti di ricerca su questi sistemi (tra cui SAFESPOT coordinato dal Centro Ricerche Fiat) e numerosi altri piani collaterali per sviluppare le tecnologie necessarie.

Milano, 18 ottobre 2010