

**LA MOBILITÀ DEL FUTURO**

Camion elettrici
e a idrogeno
dall'alleanza
tra Cnh e Nikola

Filomena Greco — a pag. 11

Camion, alleanza Cnh-Nikola per l'Iveco elettrico e a idrogeno

VEICOLI COMMERCIALI

Presentata a Torino la prima versione full electric: sarà in vendita entro il 2021

Nel 2023 previsto il lancio del prototipo alimentato a celle a combustibile

Filomena Greco

TORINO

La corsa all'e-mobility nel settore dei truck è appena all'inizio. Per accelerare, la scelta è quella di fare le giuste alleanze. Nasce così la partnership tra Cnh Industrial e l'americana Nikola, annunciata a settembre scorso durante il Capital Day Market a New York. Dopo tre mesi a Torino è stato presentato il Nikola Tre, realizzato sul modello dell'Iveco S-Way, l'ultima generazione dello Stralis presentata a luglio scorso dal Gruppo. Entro il 2021 sarà sul mercato in versione full electric mentre entro il 2023 arriverà la versione alimentata a idrogeno. Cnh Industrial e Nikola – la società americana con base in Arizona che “promette” di rivoluzionare il mondo dei truck grazie ai sistemi di powertrain a zero emissioni – costruiranno una joint venture esclusiva al 50% mirata al mercato europeo e a quello americano: Cnh Industrial, attraverso Iveco ed Fpt (società che sviluppa e produce i motori per il Gruppo) ci mette la capacità produttiva e le competenze per industrializzare i nuovi modelli, con un investimento stimato in 250 milioni, gli americani garantiscono il know-how nelle tecnologie fuel cell. Una partnership che secondo il founder e ceo

di Nikola, Trevor Milton, e secondo Gerrit Marx, a capo dei Veicoli Commerciali e Speciali per Cnh Industrial, «riduce di mezzo miliardo i costi di sviluppo e taglia i tempi di realizzazione di almeno quattro anni».

La spinta verso l'elettrificazione nel trasporto commerciale non ha paragoni con quanto sta accadendo nel mondo dell'auto, ma la corsa dei produttori di fatto è iniziata, anche alla luce di un quadro normativo nuovo definito dalla Commissione

europea. «Per la prima volta a febbraio – spiega Fabrizia Vigo, responsabile relazioni istituzionali di Anfia (filiera automotive) – è stato approvato un Regolamento europeo che obbliga alla riduzione di emissioni di CO₂ anche autocarri e camion. Gli obiettivi sono il taglio del 30% entro il 2030 e del 15% entro il 2025, percentuale calcolata rispetto alle emissioni del 2019». Si tratta di target sfidanti, che contribuiscono ad accelerare la ricerca sulle alimentazioni alternative. Hubertus Michael Muhlhauser, ceo di Cnh Industrial, lo ha ribadito durante la presentazione del Nikola Tre: «La crescente attenzione nel riconoscere che è necessario raggiungere sostanziali riduzioni delle emissioni nel settore automotive sta portando il nostro segmento a ricercare soluzioni tecnologiche avanzate».

I competitor

Chi sono i competitor sul mercato? «Entro cinque anni tutte le case produttrici dovranno sviluppare modelli a zero emissioni» è la risposta di Gerrit Marx. Mercedes ad esempio è partita per tempo presentando nel 2016 l'eActros, versione full electric della linea Actros con 200 chilometri di

autonomia, accanto ad un modello a marchio Man. Il 2018 è stato l'anno di “prova” su strada per l'eActros, nel 2019 alcuni esemplari sono stati inseriti in flotte di partner commerciali. I tedeschi nel frattempo hanno sottoscritto a settembre un accordo con Catl, azienda che fornirà moduli a batteria agli ioni di litio per la gamma di veicoli elettrici del Gruppo Daimler (Trucks & Bus) introdotti nei mercati dal 2021. L'assemblaggio del pacco batterie verrà eseguito «nello stabilimento Mercedes-Benz a Mannheim in Germania e nello stabilimento di Detroit (Michigan), negli Stati Uniti».

Anche Volvo Trucks corre per accelerare il debutto sul mercato di camion elettrici e anche in questo caso la scelta è stata di consegnare i primi veicoli completamente elettrici (FL Electric e FE Electric) a partner commerciali: Renova, società che si occupa della raccolta rifiuti, e DB Schenker (logistica). Sul versante americano la corsa all'e-mobility nel trasporto pesante coinvolge Elon Musk con Tesla Semi, il cui prototipo è stato segnalato più volte nel corso del 2019 sulle strade californiane.

Le prossime tappe

Entro il terzo trimestre del 2020 è prevista la fase di test su strada del Nikola Tre in versione full electric, poi sempre tra 2020 e 2021 sarà sviluppato il prototipo del modello alimentato fuel cells, che sarà poi testato grazie ad una rete di clienti selezionati. L'idea è di realizzare un sistema modulare, integrabile in base alle esigenze di trasporto dei clienti. I nuovi modelli elettrici, a batteria e a idrogeno, saranno prodotti in Europa, anche se è ancora troppo presto per capire in quale stabilimento. La linea Iveco S-Way ha la sua base pro-

duttiva in Spagna, mentre i veicoli commerciali medi e quelli leggeri sono prodotti in Italia.

Obiettivo dell'operazione è di «rompere gli schemi sul mercato del trasporto pesante», come sottolinea Milton, mettendo in campo due motorizzazioni con autonomia fino a 500 chilometri per la versione elettrica e fino a mille chilometri per quella a idrogeno. «Saremo in grado di pa-

reggiare e superare le performance del Diesel» sottolinea Gerrit Marx. La futura rete di distribuzione di idrogeno in Europa sarà realizzata sulla base di quanto già fatto con i distributori di gas naturale, settore nel quale Iveco vanta un primato sul mercato europeo grazie a una quota superiore al 50% e 30mila veicoli circolanti. Basteranno, questa è la stima, 70 stazioni per coprire l'intera rete e 10-15 minuti per fare il pieno.

«Abbiamo già ricevuto molti ordini per Nikola Tre, più di quanto siamo in grado di produrne al momento» ha ribadito il ceo di Nikola Milton, che ha poi spiegato che il nome scelto dalla società si ispira all'inventore Nikola Tesla, esattamente come il nome scelto da Elon Musk. Volete diventare la Tesla dei Truck? «Vogliamo fare nel mondo dei camion qualcosa di mai fatto prima» la risposta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI

250 milioni

Investimento di Cnh Industrial
L'operazione mette insieme le competenze industriali del Gruppo Cnh Industrial, attraverso Iveco ed Fpt, e le competenze tecnologiche dell'americana Nikola. I modelli elettrici saranno prodotti in Europa e saranno sul mercato nel 2021, nella versione full electric, e nel 2023 nella versione fuel cells

500 km

L'autonomia
Il modello alimentato con batterie al litio avrà un'autonomia di 500 chilometri, la versione fuel cells arriverà fino a 1.000 chilometri. In Europa basterebbe una rete di 70 distributori



Joint venture nei Tir. Da destra, il ceo di Cnh Industrial, Hubertus Muhlhauser, con il ceo di Nikola, Trevor Milton

