

Cnh, il trattore alimentato "a mucche" in fattoria carburante a chilometri zero

IL COMPARTO MACCHINE DA LAVORO DEL GRUPPO FCA HA PRESENTATO I NUOVI PROGETTI LA SCELTA DEL BIOMETANO PERCHÉ NEI CAMPI I MOTORI ELETTRICI NON SONO EFFICACI DUE SOLUZIONI PER I VEICOLI SENZA PILOTA CHE POTRANNO LAVORARE ANCHE DI NOTTE

Paolo Griseri

Basildon (Londra)

Aveva ragione l'ingegner Roberto Vacca che negli anni Settanta, riprendendo alcune idee del club di Roma, aveva scritto un libro di grande successo: «Il Medioevo prossimo venturo», preconizzando un ritorno all'economia chiusa dell'Occidente nato sulle macerie dell'Impero. Vacca non poteva prevedere la crisi energetica, l'inquinamento e tantomeno la vittoria di Trump e del protezionismo in America. Ma aveva colto nel segno. Il mito della fattoria autosufficiente che produce da sola l'energia in grado di garantirle il funzionamento è tornato di attualità nei giorni scorsi a Basildon, nella campagna inglese, a ovest di Londra. Non certo per inseguire i miti degli isolazionisti ma per raggiungere l'obiettivo massimo di ogni ambientalista: le emissioni zero.

Nel suo quartier generale nella campagna dell'Essex Cnh ha presentato il nuovo trattore a biometano in grado di chiudere il ciclo integrato della fattoria del futuro. «Sarà possibile metterlo in produzione entro i prossimi tre anni», promettono i dirigenti di New Holland presentando un trattore che Fpt ha equipaggiato con un motore da 180 cavalli con le stesse prestazioni del tradizionale propulsore diesel. Il ciclo prevede un digestore del costo di circa 200 mila euro. Il trattore coltiva i campi a mais procacciando così il mangime per le vacche. Con il letame degli animali si alimenta il digestore che è in grado di produrre il biometano: carburante per le macchine agricole e riserva di energia per dare elettricità e calore alla fattoria. «Calcoliamo che con circa 2.000 vacche il sistema possa essere in equilibrio», dice Oscar Baroncelli, responsabile di Ftp. La società è tra i leader mondiali nella produzione di motori a basse emissioni. È sempre di Ftp il più

potente motore al mondo totalmente alimentato a metano, oggi utilizzato sullo Stralis, il top di gamma dei camion Iveco.

Perché nei trattori puntare sul biometano e non sulla trazione elettrica, come avviene invece nell'automobile? «Perché, a differenza dell'auto, il trattore non frena di frequente e dunque non è in grado di recuperare energia», sintetizza Baroncelli. Con la conseguenza che per alimentare con l'elettricità un trattore da 12 tonnellate sarebbe necessario un gruppo di batterie che pesa altrettanto. In secondo luogo, perché il biometano può essere prodotto direttamente con gli scarti della produzione agricola. In Cnh gli studi sulla fattoria autosufficiente sono molto avanzati. Una stalla da 2.000 vacche è in grado di produrre letame per alimentare 20 trattori o 10 camion. Ma il letame migliore è quello degli animali che non ruminano, come i maiali, perché, ovviamente, ha più potere energetico.

Il trattore a metano e il ciclo della fattoria autosufficiente rappresentano solo una delle novità dell'agricoltura del futuro. A Basildon è esposto anche il trattore a guida autonoma. Le dimensioni delle fattorie italiane sono abbastanza ridotte e non sembrano in grado di valorizzare al meglio i trattori autonomi. Ma nel resto d'Europa, soprattutto nei paesi dell'Est, le grandi aziende agricole possono diventare clienti ideali: «Un trattore che lavora anche di notte è in grado di migliorare molto la produttività di un'azienda agricola», spiega Alessio Quatraro, responsabile del progetto per New Holland. Il contadino di domani trascorrerà la giornata a muovere un telecomando? «Certamente no. Svolgerà mansioni più specializzate, avrà più tempo per altre attività. E controllerà a distanza il lavoro del trattore».

C'è una curiosa concorrenza interna al gruppo nel settore dei trattori autonomi. New Holland ha scelto la strada più tradizionale: mantenere la cabina del guidatore e applicare il software per la guida autonoma: «In questo modo - spiega Quatraro - siamo in grado di garantire più flessibilità di utilizzo». Alla Case, anch'essa nel gruppo Cnh, hanno invece compiuto una scelta più radicale presentando nei mesi scorsi un trattore autonomo totalmente privo di cabina. Una sor-

ta di grande tagliaerba che svolge molte funzioni. Non è detto che in futuro le due versioni non possano convivere.

Certo, grazie alle tecnologie, la fattoria di domani sarà molto più facile da governare «e questo - osserva Baroncelli - potrà favorire anche in Italia l'aumento delle dimensioni delle fattorie».

Il settore delle macchine agricole è quello che garantisce maggior margine (l'8,5 per cento di remunerazione sul capitale) tra le diverse attività di Cnh. La società guidata da Richard Tobin ha chiuso il 2017 con un aumento complessivo dei ricavi dell'11 per cento a 27 miliardi di dollari e con un utile netto salito a 313 milioni rispetto alla perdita di 249 dell'esercizio precedente. In questo quadro le attività legate all'agricoltura hanno visto salire i ricavi del 10 per cento soprattutto grazie al Sudamerica, all'Europa e all'Asia. In Nordamerica il fatturato delle macchine agricole di Cnh è sceso perché, dice la società, la rete di vendita ha ridotto le scorte accumulate nei mesi precedenti. In area Nafta comunque la domanda di macchine agricole è tuttora stabile. Nell'ultimo trimestre del 2017 il fatturato è salito soprattutto grazie agli ordini di nuove mietitrebbie in Europa in previsione della stagione agricola 2018.

A far crescere i fatturati di Cnh anche i motori della divisione Powertrain Fpt. Nel quarto trimestre del 2017 il margine operativo è stato dell'8,8 per cento, il miglior risultato mai ottenuto dalla società nella sua storia. I motori sono ormai per metà destinati a clienti extragruppo: il 48 per cento del fatturato è fuori da Cnh. Il trend di Ftp è in crescita: negli ultimi tre mesi dell'anno appena concluso i ricavi sono aumentati del 22 per cento.

Nel 2018 la domanda delle macchine per l'agricoltura salirà in media del 5 per cento a livello mondiale. Cnh conta di sfruttare al meglio questo trend positivo. Anche proponendo alla clientela soluzioni assolutamente inimmaginabili fino a pochi anni fa. David Wilkie è un designer scozzese trapiantato da molti anni in Italia: «Ho sempre sognato di disegnare le supercar», confessa. Per quindici anni ha infatti lavorato nei centri stile dei carrozzieri torinesi. Oggi invece la sua missione è diversa. Perché chiamare un designer per far nascere un nuovo

trattore? Wilkie sorride: «Perché anche gli elementi di design possono sottolineare l'importanza di una macchina, certamente centrale nella vita di una fattoria».

Così il nuovo trattore New Holland (di colore rigorosamente blu come tutti quelli del brand) ha luci

e motivi a led, quasi si trattasse di un'auto premium. E ha i motivi della calandra curati come una supercar. Non saranno certo questi gli elementi decisivi per spingere un cliente ad acquistare un trattore ma certo sono segni distintivi che possono avere un ruolo. Conta mol-

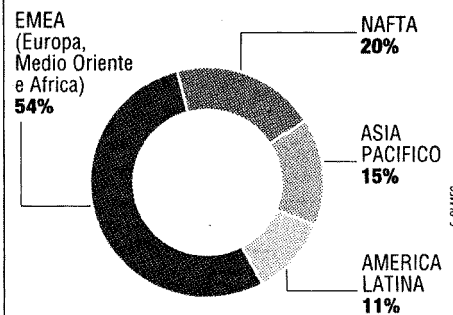
to di più la sistemazione degli interni della cabina con i tre schermi a cristalli liquidi a destra del guidatore e quello al centro del volante. «Il design - conclude Wilkie - è un biglietto da visita anche in agricoltura».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



I MERCATI DI CNH

Ripartizione vendite per area geografica



S. D'AMICO

Nel disegno, il ceo di Cnh **Richard Tobin** visto da **Massimo Jatosti**. Nelle foto, due progetti di Cnh: sopra, un prototipo di trattore a biometano; qui a lato un modello di trattore senza pilota

