



Comunicato stampa

Safenwil, 11 dicembre 2023

Toyota Hydrogen Factory aumenta le sue attività in Europa



- Hydrogen Factory Europe ha lo scopo di far crescere ulteriormente il business dell'idrogeno di Toyota e stimolare una maggiore diffusione degli ecosistemi e delle infrastrutture a idrogeno in tutta Europa
- L'idrogeno come elemento essenziale per il raggiungimento dell'obiettivo di Toyota di diventare un'azienda a emissioni zero in Europa entro il 2040
- I sistemi a celle a combustibile Toyota sono presenti in una vasta gamma di applicazioni di mobilità, dalle automobili ai veicoli commerciali leggeri, dai mezzi pesanti ai pullman e alle navi
- La tecnologia a celle a combustibile Toyota di prossima generazione sarà commercializzata nel 2026 e offrirà cicli di vita più lunghi, maggiore autonomia per i veicoli e costi notevolmente ridotti

Toyota Motor Europe (TME) darà vita a un'operazione commerciale locale, la Hydrogen Factory Europe. Questa assicurerà un approccio coordinato alla commercializzazione della tecnologia e dei sistemi a idrogeno, che spazierà dallo sviluppo alla produzione, fino alla vendita e al post-vendita.

La Hydrogen Factory sarà responsabile della produzione di un numero crescente di sistemi a celle a combustibile e del supporto di un gruppo sempre più ampio di collaborazioni commerciali, in linea con la strategia dell'azienda di raggiungere la neutralità carbonica in Europa entro il 2040, dieci anni prima dell'obiettivo globale di Toyota.

Secondo le previsioni di Toyota, l'Europa sarà uno dei principali mercati mondiali di celle a combustibile di idrogeno entro il 2030, con un'accelerazione costante di diverse applicazioni per la mobilità e la generazione di energia. I crescenti investimenti e le misure normative stanno stimolando lo sviluppo e la crescita del mercato. Tali misure includono un investimento di 45 miliardi di euro da parte del Green Deal della Commissione europea entro il 2027 e il fondo per le infrastrutture di trasporto dell'UE, che ha stanziato 284 milioni di euro, pari a circa un terzo del proprio budget, per l'installazione di stazioni di rifornimento di idrogeno.

La recente conferma della direttiva sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili (REDIII) richiede che il 42% dell'idrogeno usato dall'industria in Europa provenga da fonti sostenibili entro il 2030. Unitamente ai piani per la costruzione di stazioni di rifornimento di idrogeno a intervalli minimi di 200 km lungo i corridoi TEN-T (Trans-European Transport Network) della regione, l'Europa si sta posizionando al centro della tecnologia dell'idrogeno.

Thiebault Paquet, vicepresidente di TME e responsabile del settore celle a combustibile, ha dichiarato: «L'Europa sta dimostrando fiducia a lungo termine nell'idrogeno, e anche noi. Continueremo a sviluppare automobili e altri veicoli commerciali leggeri a celle a combustibile, mentre abbiamo ampliato gli orizzonti verso il trasporto pesante per supportare l'espansione di infrastrutture a idrogeno concretamente realizzabili. Puntiamo a sviluppare ulteriormente e a imparare attraverso i test nella nostra rete e con i partner che condividono il nostro approccio.»

Una gamma crescente di applicazioni di mobilità

Nel 2015 Toyota ha presentato la Mirai, la prima berlina a celle a combustibile di idrogeno prodotta in serie. La successiva generazione di Mirai, lanciata nel 2020, presentava la tecnologia a celle a combustibile di seconda generazione, quest'ultima introdotta nella nuova Toyota Crown in Giappone all'inizio di quest'anno, a conferma dell'impegno dell'azienda nei confronti dei veicoli passeggeri alimentati a idrogeno.

Le auto elettriche a celle a combustibile offrono il vantaggio di una grande autonomia e di un rifornimento rapido e, partendo da questa premessa, Toyota sta ampliando ulteriormente la sua esplorazione verso i veicoli commerciali leggeri FCEV. All'inizio di quest'anno è stato presentato il primo prototipo di pick-up Hilux FCEV alimentato a idrogeno. Prodotto nel Regno Unito da un consorzio guidato da Toyota, il prototipo dimostra come le celle a combustibile possano essere integrate in un pick-up. Grazie al peso ridotto dell'idrogeno, è possibile ottenere maggiori capacità di carico e di traino con i veicoli commerciali leggeri FCEV, rispetto ad altre alternative a zero emissioni.

Da alcuni anni Toyota integra la propria tecnologia a celle a combustibile anche nel trasporto pesante e in diverse applicazioni, e recentemente è entrata nel mercato strategico degli autocarri in Europa, con mezzi alimentati a idrogeno dal produttore francese Hyliko e dall'olandese VDL Groep. Toyota utilizzerà autocarri VDL alimentati a idrogeno per decarbonizzare le proprie operazioni logistiche. L'azienda sta inoltre espandendo la propria partnership con Corvus in Norvegia per future applicazioni marine, come navi e imbarcazioni. Inoltre, la società francese di mobilità pulita GCK utilizzerà i moduli di celle a combustibile Toyota per convertire i pullman diesel in veicoli a idrogeno a emissioni zero.

La prossima generazione

Forte della sua vasta esperienza, Toyota sta sviluppando la tecnologia a celle a combustibile a idrogeno di prossima generazione che dovrebbe fornire prestazioni leader del mercato attraverso cicli di vita più lunghi e costi ridotti. La

nuova tecnologia a celle a combustibile, la cui vendita è prevista per il 2026, fornirà una densità di carica più elevata. Si prevede che il nuovo sistema a celle a combustibile aumenterà del 20% l'autonomia, mentre i progressi tecnici e l'aumento dei volumi di produzione contribuiranno a ridurre i costi di oltre un terzo. Ulteriori ricerche stanno anche analizzando il potenziale delle pile a celle a combustibile scalabili con diverse potenze e la progettazione di serbatoi di carburante con forme complesse, compatibili con veicoli di diverse dimensioni.

A disposizione dei media: Björn Müller/Ufficio stampa
bjoern.mueller@toyota.ch

Ulteriori informazioni su Toyota: toyota.ch/toyota-media.ch