



MAN Truck & Bus guida la rivoluzione elettrica del trasporto: la parola agli esperti

Verona 03.03.2025

In un'epoca in cui la sostenibilità ambientale è al centro delle politiche globali, il comparto dei veicoli industriali si trova ad affrontare una sfida cruciale. Nonostante gli autocarri rappresentino solamente una piccola percentuale del traffico stradale, il loro impatto a livello di emissioni è significativo. Per questo motivo, MAN Truck & Bus si impegna nello sviluppo di soluzioni legate alla mobilità sostenibile e nella riduzione dell'impronta di carbonio dei propri veicoli contribuendo attivamente alla transizione energetica. Nell'ambito di queste soluzioni, MAN offre ai propri clienti un servizio di consulenza su misura per affrontare insieme le tematiche legate all'elettrico. La mobilità elettrica potrebbe non rappresentare ancora la soluzione per tutti, ma è un prodotto che tanti possono iniziare a contemplare. Il ruolo dei consulenti MAN consiste nel fornire la massima trasparenza da un punto di vista di tratte, consumi, percorrenze e studi per consentire al cliente di effettuare una scelta consapevole partendo dai suoi percorsi e dandogli la massima visibilità sulle soluzioni che soddisfano le sue necessità. Oggi approfondiamo questi aspetti insieme a due esperti di MAN Italia: Francesco Turati, Future Mobility Manager e Nicola Calderara, E-Mobility Sales Area Manager.

MAN Truck & Bus Italia S.p.A.
Viale G.R. Gumpert, 1
37137 Verona (VR)
www.man.eu

Direttore Marketing & Comunicazione
Alessandro Smania
Tel.: +39 045 8299676
alessandro.smania@man.eu

Ufficio Stampa
Carolina De Negri
Tel.: + 39 3456871856
carolina.de-negri@man.eu

Quali sono le soluzioni che MAN mette in campo per garantire ampie autonomie e ridurre la range anxiety?

Francesco Turati: La "range anxiety" o ansia da autonomia è la preoccupazione che la batteria di un veicolo elettrico si esaurisca prima di raggiungere la propria destinazione o una stazione di ricarica. Per affrontare questo tema, MAN ha intrapreso una strada chiara in termini di prodotto, creando una piattaforma appositamente pensata per i veicoli elettrici.

MAN Truck & Bus è tra i produttori di veicoli commerciali e fornitori di soluzioni di trasporto più importanti a livello europeo con un fatturato annuo di quasi 14,8 miliardi di euro (2023). Il suo portafoglio di prodotti comprende furgoni, autocarri, autobus, motori a gas e diesel nonché servizi per il trasporto di persone e merci. MAN Truck & Bus è un'azienda di TRATON GROUP e conta circa 33.000 dipendenti in tutto il mondo.



Abbiamo sviluppato internamente batterie progettate al 100% per i truck, che insieme ad una catena cinematica dedicata offrono performance benchmark di mercato ed una gestione ottimale di spazi e pesi. Questi accorgimenti, insieme all'integrazione di hardware e software, permettono al veicolo di percorrere ampie autonomie, che oggi si traducono in 600/800 km giornalieri sfruttando una ricarica intermedia durante la pausa obbligatoria dell'autista. Sebbene per alcune tipologie di applicazioni questo range possa sembrare ancora insufficiente, i dati europei ci confermano che molti trasportatori possono già oggi contemplare la mobilità elettrica: il 90% dei trasportatori in Europa, infatti, percorre in single range meno di 550 km al giorno.

Qual è lo stato di avanzamento dell'infrastruttura di ricarica pubblica e quali sono i vantaggi della ricarica presso punti privati?

Nicola Calderara: L'infrastruttura di ricarica pubblica in Italia attualmente ha ancora ampio margine di sviluppo. L'Unione Europea prevede un'espansione infrastrutturale dedicata ai truck a ritmo serrato e i bandi di gara collegati ci danno un'indicazione della Rete di Ricarica di domani.

Come MAN stiamo investendo nell'arricchimento della struttura di punti di ricarica pubblici e tramite Milence, la joint venture che TRATON Group ha creato con altri costruttori, installeremo 1.700 punti di ricarica in tutta Europa offrendo tariffe competitive per massimizzare l'esperienza cliente.

Il 20 febbraio è stato inaugurato il primo hub di ricarica per mezzi pesanti elettrici in Italia, a Bagnolo San Vito, zona strategica tra le province di Mantova e Verona.

Un ulteriore aspetto di cui tener conto nell'analisi di elettro-compatibilità è la ricarica domestica. Se guardiamo al mondo delle auto, il 90% degli autoveicoli elettrici viene ricaricato domesticamente; quindi, in questa fase iniziale di studio delle tratte in cui i veicoli verranno impiegati, la possibilità di avere un deposito domestico presso cui ricaricare è sicuramente un grande abilitatore sia dal punto di vista di programmazione e autonomia, sia dal punto di vista dei costi.



Quali sono i principali fattori che influenzano il Costo Totale d'Esercizio (TCO) dei camion elettrici e in che modo MAN supporta i propri clienti nell'analisi di questi costi?

Francesco Turati: I camion a trazione elettrica hanno sicuramente un prezzo di partenza superiore rispetto a quelli diesel anche a causa del costo delle batterie. È importante però allargare la propria prospettiva e focalizzarsi sul costo totale d'esercizio per capire davvero l'entità della differenza. A tale scopo, vediamo quali sono i fattori che concorrono principalmente alla stima del costo d'esercizio: in primis, il prezzo del veicolo; il prezzo dell'elettricità rispetto a quello del carburante; la manutenzione straordinaria e ordinaria sui veicoli elettrici, i quali sono soggetti a un minor numero di fermi macchina. Inoltre, le tariffe di pedaggio differenziate a seconda della classe di emissione, sono un tema di interesse per tutti i clienti che percorrono anche tragitti all'estero e quindi possono beneficiare di sgravi. Questi ultimi, insieme a tutti gli elementi citati precedentemente, possono concorrere ad un costo totale d'esercizio già positivo dopo pochi anni.

Nell'ambito della consulenza che offriamo ai nostri clienti, l'analisi del costo totale d'esercizio (TCO) è sicuramente un tema fondamentale per permettere loro di prendere una decisione informata.

Come gestire in modo ottimale i tempi e la potenza di ricarica?

Nicola Calderara: Il grande cambiamento che porta con sé la mobilità elettrica rispetto al mondo del diesel risiede nel tempo da destinare alla ricarica. La vera domanda da porsi non è come poter minimizzare i tempi di ricarica, ma quanto tempo si ha a disposizione da destinare alla ricarica nell'operatività quotidiana.

La risposta è differente a seconda di ogni situazione, proprio per questo il nostro veicolo è in grado di adattarsi a tutte le esigenze del cliente, caricandosi sia velocemente che lentamente. Per esempio, prendendo in considerazione un tragitto a lungo raggio, la pausa intermedia sarà limitata e se si vorrà ricaricare in quel frangente bisognerà approvvigionarsi a un erogatore molto potente per ridurre i tempi di ricarica. Per fare fronte a questa necessità i nostri veicoli sono dotati di connettori in grado di assorbire fino a 375 kW di potenza in CCS2 oppure fino a 750 kW con il MCS. Ciò rende i



nostri mezzi perfettamente compatibili con lo stato dell'arte del mercato delle infrastrutture di ricarica.

Un altro tema riguarda la gestione della potenza di ricarica dei mezzi elettrici nel momento in cui la loro presenza nel parco circolante diventa significativa. I veicoli MAN hanno la possibilità di regolare, anche grazie ai Servizi Digitali MAN, sia le tempistiche che la potenza di assorbimento. Grazie a questi, è possibile scaglionare le ricariche dei mezzi in modo da non sovrapporle, evitando conseguentemente picchi nella rete.

Quanto incide il peso del veicolo elettrico sulla portata utile?

Nicola Calderara: Grazie a una progettazione interamente dedicata al veicolo elettrico e non ad un veicolo diesel elettrificato, MAN è stata in grado di contenere i pesi e gli ingombri, risultando la soluzione più leggera sul mercato. Per far fronte al tema del peso delle batterie, l'Unione Europea concede fino ad un massimo di due tonnellate di tolleranza sul carico, a seconda della tipologia di veicolo. Grazie al peso ridotto del veicolo e a questa tolleranza relativa al carico, ci avviciniamo, e, in alcuni casi, riusciamo a superare una portata utile di un autocarro diesel.

La mobilità elettrica presenta veramente molti limiti tecnici a livello di prodotto?

Francesco Turati: Il progetto eMobility di MAN è stato sviluppato con l'obiettivo di non scendere a compromessi rispetto al mondo del diesel. Il prodotto elettrico non deve rappresentare una rinuncia per il cliente. A questo proposito, sui nostri veicoli elettrici abbiamo voluto curare ogni dettaglio anche da un punto di vista di interfacce come prese di forza elettriche, meccaniche ed elettromeccaniche. Inoltre, la modularità dei pacchi batterie consente al cliente di avere una maggiore flessibilità nell'aggiunta o nell'eliminazione di queste ultime a seconda del tipo di allestimento e della missione che deve compiere il veicolo. Chi acquista un mezzo MAN 100% elettrico è sicuro di ricevere non solo un prodotto pensato e sviluppato per l'elettromobilità, ma anche dei servizi accessori che rendono l'esperienza olistica premiante.



In sintesi, la scelta dell'elettrico risulta vincente nel momento in cui il cliente ha a disposizione un prodotto sviluppato con tutte le accortezze, un software dedicato, e dei servizi accessori efficienti. Solo quando hardware, software e servizi sono integrati sinergicamente, l'esperienza del cliente è ottimale. L'approccio relativo alla mobilità elettrica di MAN è di creare dei computer su ruote con servizi digitali che consentono una gestione totale del veicolo.

Il ruolo dei consulenti MAN dedicati alla transizione elettrica sta nell'individuazione di un prodotto compatibile con le esigenze del cliente e nel rendere il più informata e consapevole possibile la scelta dello stesso.

Con un focus sul costo d'esercizio e un servizio di consulenza completo, MAN dimostra che l'elettromobilità è una realtà praticabile e vantaggiosa per molti operatori del settore.

La recente inaugurazione del primo hub di ricarica per mezzi pesanti in Italia, grazie alla joint venture Milence, dimostra che un futuro più sostenibile è sempre più vicino.

Lunghezza testo 9.494 caratteri (spazi inclusi)