

Il punto di vista del Ceo di Man

AVANTI CON LA TRANSIZIONE MA A MODO NOSTRO

Il futuro sarà elettrico, ma occorre arrivarci nel modo giusto, senza disperdere risorse. L'Europa deve dare sostegno ai costruttori, rivedendo i tempi dell'Euro 7. Alexander Vlaskamp risponde a tutto campo

Non si è risparmiato, il Ceo di Man Truck&Bus Alexander Vlaskamp, che ha approfittato della fugace visita in Italia per un confronto con la stampa di settore.

Tanti i temi all'ordine del giorno, in un momento storico di grande fermento nel mondo dell'autotrasporto. A partire dall'analisi della più stretta attualità, con il Leone che si è trovato, in questi ultimi anni, a gestire difficoltà difficilmente preventivabili.

Dall'Ucraina i sistemi di cablaggio

Non solo, come ha ammesso lo stesso Vlaskamp, il conflitto in Ucraina, paese chiave per Man per l'approvvigionamento dei sistemi di cablaggio, ma anche altri contrattempi significativi nella catena di fornitura globale. Dagli Stati Uniti, dove temperature artiche lo scorso inverno hanno bloccato la produzione di semiconduttori, fino al Giappone.

Dunque, il 2023 doveva essere l'anno del 'rimbalzo', e i dati di metà anno, diffusi

da Man in estate, fanno ben sperare: su del 61 per cento le vendite (più di 56 mila veicoli tra camion, bus e van) e ricavi dalle vendite in aumento del 41 per cento rispetto ai primi sei mesi dello scorso anno.

Gli investimenti Traton nell'elettrico

Boccata di ossigeno che può consentire al costruttore bavarese di guardare con più serenità alla transizione energetica in atto. «Il gruppo Traton (a cui Man e Scania fanno capo) ha promosso un programma di investimenti da 2,6 miliardi di euro da qui al 2026», ha detto Alexander Vlaskamp.

«Noi siamo convinti che i truck elettrici siano il futuro del trasporto pesante, come provano anche gli investimenti di Man: circa cento milioni di euro per la creazione dell'impianto per l'assemblaggio di batterie a Norimberga, che sarà attivo dal 2025, e altrettanti nella conversione del sito produttivo di Monaco, dove saranno realizzati i truck elettrici a partire dal prossimo anno». Al netto delle note questioni

legate al supporto dei decisori politici, vedasi gli investimenti nella creazione dell'infrastruttura di ricarica, per esempio, Man prevede che entro il 2030 la metà dei camion consegnati in Europa saranno elettrici.

E quando facciamo notare a Vlaskamp che Man arriva dopo altri concorrenti al lancio del truck elettrico, ci risponde che «secondo noi, il momento è giusto, considerati aspetti come maturità della tecnologia, ricettività del mercato e stato delle infrastrutture».

Corrente di pensiero chiara e logica, che si rispecchia anche nella visione di Man sui

carburanti alternativi, attualmente al centro del dibattito europeo in tema di transizione energetica.

«I nostri motori diesel più avanzati sono predisposti per l'utilizzo dei biocarburanti», ha spiegato Vlaskamp, «Oggi, però, gli obiettivi continentali sulle emissioni si basano su un approccio 'tank-to-wheel', che non prende in considerazione l'intera catena del valore». E aggiunge: «Piuttosto, il futuro dei biofuel per noi sarà legato ad alcuni mercati specifici (la Francia)». Nel frattempo, però, ci si sta spostando verso il 'well to wheel', per il calcolo

IN CARICA DAL 2021

Alexander Vlaskamp ha alle spalle una lunga esperienza in Scania prima dell'approdo a Monaco. Nell'altra pagina è insieme al Ceo di Man Italia, Marc Martinez, in occasione dell'ultima visita.





Quest'anno è boom di vendite in Italia

Da poco più di un anno, Marc Martinez è amministratore delegato di Man Italia. Nell'intervista pubblicata su *Vado e Torno* n.3/2023 aveva profetizzato questo come l'anno della ripresa, dopo le difficoltà del 2022. I risultati, finora, gli danno ragione, con dati di vendita molto buoni nel periodo gennaio-agosto sia nel segmento, per Man prioritario, dei truck (più 116 per cento sullo stesso periodo 2022), sia tra i furgoni

(più 61 per cento), con un fatturato (dato della prima metà dell'anno) in crescita di oltre il 60 per cento. «Man Italia conta oggi 280 dipendenti e ha da poco aperto il suo ottavo Man Center a Torino (fino al 2015 non ce n'erano). E in nome della sinergia di gruppo, dall'inizio di novembre la sede

italiana, che rimarrà a Verona, città a cui siamo legati e situata in posizione strategica, si sposterà presso il quartier generale di Volkswagen», spiega Martinez. Per quanto riguarda L'eTruck di Man, intanto, è ordinabile in Italia a partire dall'autunno di quest'anno, prime consegne nel 2024.



le batterie, o ancora nella formazione dei nostri ingegneri, con ricadute positive per l'occupazione».

Il legame tra Man e il motore diesel

Fatta salva la spinta inevitabile all'elettrificazione, il marchio Man sarà sempre legato al motore diesel. Vlaskamp ha anticipato novità in tema di motori a combustione interna in vista del 2025, senza tuttavia scendere nei dettagli.

Di sicuro, «se in vista del 2030 il nostro obiettivo è mettere su strada il 50 per cento di veicoli elettrici sul totale, è evidente che la restante metà sarà costituita da veicoli diesel. Ci sono poi delle nicchie, come i mezzi antincendio o quelli per il trasporto di oggetti molto pesanti come le turbine eoliche, per esempio, che secondo noi sono incompatibili con la catena cinemática elettrica. E poi ci sono tutti quei mercati al di fuori dell'Europa, che continueranno ad ammettere camion diesel anche ben oltre il 2030».

La doverosa spinta verso la

transizione energetica non tocca soltanto i veicoli pesanti, ma anche i commerciali leggeri, segmento in cui Man è presente in pianta stabile dall'ormai lontano 2017.

Il Tge, realizzato sulla base del Volkswagen Crafter, ha continuato a regalare soddisfazioni alla Casa tedesca anno dopo anno: un successo nient'affatto scontato che ha permesso a Man di ampliare la gamma di soluzioni a disposizione. Lo spettro di un disimpegno dai furgoni, dunque, non è certo d'attualità.

Più sicurezza per il Tge elettrico e non

«Nella nostra prospettiva», chiude Vlaskamp, «i van stanno diventando sempre più importanti anche in termini di risultati economici, considerando il nuovo, l'usato e il post-vendita. Ci saranno novità importanti il prossimo anno, specialmente in termini di dotazioni di sicurezza». In attesa che anche la versione elettrica, l'eTge, possa spiccare definitivamente il volo.

Fabrizio Dalle Nogare

della CO₂ dal pozzo alla ruota. Sul tavolo dei decisori europei, e nelle menti dei manager come Vlaskamp, c'è però in questo momento la questione cruciale dell'Euro 7, il nuovo standard di emissioni dei motori diesel che dovrebbe entrare in vigore nel 2027.

L'Euro 7 frena la transizione

Decisione che, sebbene non ancora definitiva, è osteggiata apertamente quasi da tutti i costruttori di veicoli pesanti. E il Ceo di Man Truck&Bus non è da meno. Ecco il suo ragionamento: «Gli investimenti

che le case saranno costrette a fare in previsione dei motori diesel Euro 7 non faranno che rallentare la transizione verso l'elettrificazione. Abbiamo calcolato che per il gruppo Traton si tratterebbe di investire un altro miliardo di euro in una tecnologia in declino. Secondo noi, l'entrata in vigore dello standard Euro 7 dovrebbe essere quantomeno rimandata al 2030, allineandola allo step fissato sulla riduzione delle emissioni di anidride carbonica. Questo permetterebbe alle case di investire nella creazione di valore: per esempio, nella produzione di celle per