

Lo studio di fattibilità “Delivery traffic with battery truck: Feasibility 2021”, pubblicato nell’ambito del progetto “ZeroEmissionDeliveries – Berlin”, conferma il grande potenziale dei camion elettrici a batteria anche oltre il periodo considerato.

Fraunhofer ISI ha condotto lo studio per conto di T&E Transport & Environment. MAN Truck & Bus ne accoglie con favore i risultati e sottolinea l’importanza del sostegno governativo per lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica pubbliche e private come fattore decisivo per l’implementazione dei trasporti a zero emissioni, che è anche una delle maggiori preoccupazioni dei suoi clienti.

Fraunhofer ISI, commissionato da Transport & Environment, è il primo studio di fattibilità sull’elettrificazione della distribuzione merci regionale che si basa su dati aziendali reali e mostra come l’elettrificazione del trasporto merci su strada sia già possibile a breve termine e prometta benefici economici per le aziende. La fattibilità economica e tecnica è stata esaminata utilizzando l’esempio reale della logistica del Gruppo REWE che opera nell’area Nordorientale della Germania. Il risultato: quasi il 60% della flotta REWE può già essere elettrificata e per circa il 40% il passaggio agli e-truck è associato a vantaggi economici.

Andreas Tostmann, CEO di MAN Truck & Bus, è soddisfatto dei risultati del “Delivery traffic with battery truck: Feasibility 2021”, ma ha anche una richiesta da fare ai politici: *“Lo sviluppo delle infrastrutture di ricarica deve ora avere la massima priorità ed essere sostenuto dallo Stato. I legislatori dovrebbero anche decidere a medio termine l’accesso preferenziale per i camion a emissioni zero nelle città. Inoltre, entro il 2025, lungo le autostrade europee dovrà essere istituita una rete di ricarica con una capacità da 700 a 1.000 kW”.*

Il professor **Patrick Plötz** ha condotto lo studio di fattibilità presso il Fraunhofer ISI. Questi i risultati più importanti a cui è giunto: *“Dopo aver valutato tutti i 9.500 viaggi dei camion in più di 540 punti logistici, è chiaro che le gamme attualmente disponibili di camion a batteria sono già oggi sufficienti per gestire tutte le tratte analizzate nello studio e quasi la metà dei viaggi regionali. Con una pianificazione del percorso ottimizzata e una ricarica intermedia aggiuntiva, il potenziale è ancora maggiore. Tuttavia, per gli autocarri pesanti oltre le 26 tonnellate con viaggi giornalieri molto lunghi, l’elettrificazione rimane ancora una sfida considerando l’attuale offerta di veicoli”.*

A causa dell’elevato grado di sostituibilità e dei possibili vantaggi in termini di costi, una delle raccomandazioni dello studio è che gli operatori del trasporto dovrebbero già oggi esaminare la conversione della loro flotta per le consegne in ambito urbano e regionale.

MAN Truck & Bus ha accolto con grande interesse i risultati dello studio perché confermano le sue esperienze e analisi. Oltre all'elettrificazione nelle aree urbane, che sarebbe già pienamente possibile oggi, i risultati fanno tendenza anche per le applicazioni regionali, poiché anche qui circa il 50% dei percorsi studiati sarebbe già fattibile con gli e-truck. Se ora diamo uno sguardo al periodo dello studio a breve termine fino al 2023, diventa chiaro che negli anni successivi, con una migliore tecnologia delle batterie, saranno possibili ed economiche molte applicazioni e percorsi aggiuntivi con i camion elettrici.

"Dal mio punto di vista, per i nostri clienti un'importante conclusione dello studio è che gli operatori delle flotte possono elettrificare molte rotte e che, in molti casi, il passaggio dal diesel ai BEV porta già oggi vantaggi economici", aggiunge Michael Treier, Sales Truck Alternative Drives di MAN Truck & Bus, che ha partecipato allo studio.

Ekaterina Boening, project manager dello studio di fattibilità presso T&E Germany, riassume così i risultati: *"L'elettrificazione del trasporto merci su strada è possibile e promette vantaggi economici per le aziende. Il prossimo governo federale non deve essere distratto da pseudo-soluzioni come i biocarburanti, e-fuel o camion a gas, perché sarebbe uno spreco di tempo e denaro".*

© riproduzione riservata pubblicato il 17 / 11 / 2021