

MIENTRAS EUROPA DISCUTE SOBRE EL COCHE ELÉCTRICO, CHINA ESTÁ INTRODUCIENDO EN MASA EL SIGUIENTE NIVEL: EL CAMIÓN ELÉCTRICO



China lleva años dominando con mano de hierro la carrera del coche eléctrico. Ahora está abriendo un segundo frente: los camiones pesados. Tal y como cuentan desde Semafor, en 2025, casi tres de cada diez camiones pesados vendidos en el país fueron eléctricos o de nueva energía. En Europa, la cifra no llega al 5%. Y lo más llamativo no es la diferencia, sino la velocidad a la que se está cerrando esa brecha.

Un salto sin precedentes en muy poco tiempo. En 2021, los camiones de nueva energía apenas representaban el 0,7% de las ventas de vehículos pesados en China. En 2024, ya eran el 12,9%. Tal y como comparte el medio, en 2025, casi el 30%. Ese ritmo de adopción, según Zhao Pei, investigador posdoctoral del MIT, «deja al resto del mundo en el polvo». En Europa el dato se queda en torno al 4%, y en California, que se supone que es la región de Estados Unidos donde más adopción de camiones eléctricos hay, las ventas anuales se cuentan en centenares de unidades, según la firma de análisis Rystad Energy.

Los camiones son más difíciles de electrificar. Los vehículos pesados son el esqueleto del comercio interior de cualquier país, pero electrificarlos es mucho más complejo que hacer lo propio con un turismo. Sus necesidades energéticas son enormes y el tamaño de las baterías puede reducir la capacidad de carga. Además, todavía existe mucha desconfianza por la tecnología en el sector del transporte de carga. «Son un juego completamente diferente al de los coches de pasajeros cuando se trata de electrificación», contaba Mao Shiyue, investigador del International Council on Clean Transportation.

La política y los precios como catalizadores. Desde 2020, el gobierno central de China obligó a fábricas de sectores clave (acero, cemento, energía) a incorporar un porcentaje de camiones de nueva energía o afrontar restricciones productivas en días de alta contaminación. A eso se sumaron subsidios bien generosos para sustituir camiones diésel por eléctricos. El resultado: un mercado doméstico enorme, cadenas de suministro muy integradas y una competencia interna feroz que ha acelerado la innovación.

Hoy, el coste por kilómetro de un camión eléctrico en China es aproximadamente un tercio del de su equivalente diésel, compartían desde el medio. Aunque el precio de compra es el doble, la diferencia se amortiza en unos dos años.

La infraestructura que lo hace posible. China ha desplegado además toda una red para que funcionen sus camiones eléctricos. Para ello llevan tiempo trabajando en lo que llaman sus «corredores verdes», redes de carga específicas para vehículos pesados a lo largo de las autopistas. Uno de los más extensos, construido por Qiyuan Green Power, conecta el puerto de Tianjin con la región industrial de Gansu a través de 2.200 kilómetros y 27 estaciones.

Por su parte, CATL, el mayor fabricante mundial de baterías para vehículos eléctricos, ha desarrollado una tecnología de intercambio de batería que permite sustituir una batería agotada por una cargada en apenas cinco minutos, y ya cuenta con más de 300 estaciones operativas en el país.

El punto débil: la larga distancia. No todo está resuelto. Los camiones que operan rutas cortas y fijas han liderado la transición, pero los de larga distancia, que pueden recorrer hasta 1.000 kilómetros al día, siguen siendo un reto. La autonomía y la capacidad de las baterías actuales no siempre son suficientes para estas rutas. Y es que tal y como comparten desde Semafor, un camión pesado típico de 49 toneladas puede recorrer entre 200 y 300 kilómetros con una carga, suficiente para operar en puertos y zonas urbanas, pero lejos de lo que necesitan las rutas de larga distancia interregionales.

Ahora llegan a Europa, y más baratos. Más de media docena de fabricantes chinos tienen previsto entrar en el mercado europeo de camiones pesados en 2026. Según cuenta Reuters, entre ellos destacan BYD, Farizon (Geely), Sany (que ahora mismo es la marca de camiones eléctricos más vendida en China), Sinotruk y las startups Windrose y SuperPanther.

El medio comparte que los fabricantes recién llegados planean fijar precios hasta un 30% por debajo de la media europea, que ronda los 320.000 euros. Aun así, eso triplica el coste de un camión diésel convencional, cuya media en la UE ronda los 100.000 euros.

Velocidad imparable. Phil Dunne, de la consultora Grant Thornton Stax, contaba a Reuters que el sector europeo tarda de media siete años en completar un ciclo de desarrollo de un nuevo camión. Windrose, una startup fundada en 2022, tardó tres años en desarrollar su modelo Global E700, obtener la homologación para venderlo en China, Europa y Estados Unidos, y prepararlo para entrar en producción.

Su precio en Europa será de 250.000 euros. «La velocidad a la que los chinos han llegado con buenos productos ha sorprendido a todos», contaba Dunne.

Código rojo. Volvo, Daimler Trucks, Iveco, MAN y Scania dominan el mercado europeo y tienen la ventaja de la confianza acumulada entre sus clientes. Pero son conscientes del riesgo. El CEO de Volvo Group, Martin Lundstedt, describía a los fabricantes chinos como «rápidos, innovadores, decididos y comprometidos».

En paralelo, asociaciones como ACEA y E-Mobility Europe presionan a la Comisión Europea para que acelere medidas de apoyo con peajes más bajos para camiones eléctricos, mandatos de electrificación de flotas y subsidios ligados a la producción europea.

Lo que está en juego. China es el mayor importador mundial de combustibles fósiles, tiene la red de carreteras más extensa del planeta y el transporte por carretera representa casi tres cuartas partes de su volumen total de mercancías. Si la electrificación de sus camiones avanza al ritmo previsto, Rystad Energy calcula que la demanda de gasóleo por parte de China podría caer un 20% respecto a los niveles actuales antes de 2030. «Tenemos uno o dos años para adelantarnos. O los chinos nos comerán la tostada», contaba Chris Heron, secretario general de E-Mobility Europe.

–

La noticia

Mientras Europa discute sobre el coche eléctrico, China está introduciendo en masa el siguiente nivel: el camión eléctrico

fue publicada originalmente en

Xataka

por

Antonio Vallejo

.

[...] recios hasta un 30% por debajo de la media europea, que ronda los 320.000 euros. Aun así, eso triplica el coste de un camión diésel convencional, cuya media en la UE ronda los 100.000 euros.

Velocidad imparable Phil Dunne, de la consultora Grant Thornton Stax, contaba a Reuters que el sector europeo tarda de media siete años en completar un ciclo de desarrollo de un nuevo camión. Windrose, una startup fundada en 2022, tardó tres años en desarrollar su modelo Global E700, obtener la hom [...]

China lleva años dominando con mano de hierro la carrera del coche eléctrico. Ahora está abriendo un segundo frente: los camiones pesados. Tal y como cuentan desde Semafor, en 2025, casi tres de cada diez camiones pesados vendidos en el país fueron eléctricos o de nueva energía. En Europa, la cifra no llega al 5%. Y lo más llamativo no es la diferencia, sino la velocidad a la que se está cerrando esa brecha.

Un salto sin precedentes en muy poco tiempo. En 2021, los camiones de nueva energía apenas representaban el 0,7% de las ventas de vehículos pesados en China. En 2024, ya eran el 12,9%. Tal y como comparte el medio, en 2025, casi el 30%. Ese ritmo de adopción, según Zhao Pei, investigador posdoctoral del MIT, «deja al resto del mundo en el polvo». En Europa el dato se queda en torno al 4%, y en California, que se supone que es la región de Estados Unidos donde más adopción de camiones eléctricos hay, las ventas anuales se cuentan en centenares de unidades, según la firma de análisis Rystad Energy.

Los camiones son más difíciles de electrificar. Los vehículos pesados son el esqueleto del comercio interior de cualquier país, pero electrificarlos es mucho más complejo que hacer lo propio con un turismo. Sus necesidades energéticas son enormes y el tamaño de las baterías puede reducir la capacidad de carga. Además, todavía existe mucha desconfianza por la tecnología en el sector del transporte de carga. «Son un juego completamente diferente al de los coches de pasajeros cuando se trata de electrificación», contaba Mao Shiyue, investigador del International Council on Clean Transportation.

La política y los precios como catalizadores. Desde 2020, el gobierno central de China obligó a fábricas de sectores clave (acero, cemento, energía) a incorporar un porcentaje de camiones de nueva energía o afrontar restricciones productivas en días de alta contaminación. A eso se sumaron subsidios bien generosos para sustituir camiones diésel por eléctricos. El resultado: un mercado doméstico enorme, cadenas de suministro muy integradas y una competencia interna feroz que ha acelerado la innovación.

Hoy, el coste por kilómetro de un camión eléctrico en China es aproximadamente un tercio del de su equivalente diésel, compartían desde el medio. Aunque el precio de compra es el doble, la diferencia se amortiza en unos dos años.

La infraestructura que lo hace posible. China ha desplegado además toda una red para que funcionen sus camiones eléctricos. Para ello llevan tiempo trabajando en lo que llaman sus «corredores verdes», redes de carga específicas para vehículos pesados a lo largo de las autopistas. Uno de los más extensos, construido por Qiyuan Green Power, conecta el puerto de Tianjin con la región industrial de Gansu a través de 2.200 kilómetros y 27 estaciones.

Por su parte, CATL, el mayor fabricante mundial de baterías para vehículos eléctricos, ha desarrollado una tecnología de intercambio de batería que permite sustituir una batería agotada por una cargada en apenas cinco minutos, y ya cuenta con más de 300 estaciones operativas en el país.

El punto débil: la larga distancia. No todo está resuelto. Los camiones que operan rutas cortas y fijas han liderado la transición, pero los de larga distancia, que pueden recorrer hasta 1.000 kilómetros al día, siguen siendo un reto. La autonomía y la capacidad de las baterías actuales no siempre son suficientes para estas rutas. Y es que tal y como comparten desde Semafor, un camión pesado típico de 49 toneladas puede recorrer entre 200 y 300 kilómetros con una carga, suficiente para operar en puertos y zonas urbanas, pero lejos de lo que necesitan las rutas de larga distancia interregionales.

Ahora llegan a Europa, y más baratos. Más de media docena de fabricantes chinos tienen previsto entrar en el mercado europeo de camiones pesados en 2026. Según cuenta Reuters, entre ellos destacan BYD, Farizon (Geely), Sany (que ahora mismo es la marca de camiones eléctricos más vendida en China), Sinotruk y las startups Windrose y SuperPanther.

El medio comparte que los fabricantes recién llegados planean fijar precios hasta un 30% por debajo de la media europea, que ronda los 320.000 euros. Aun así, eso triplica el coste de un camión diésel convencional, cuya media en la UE ronda los 100.000 euros.

Velocidad imparable Phil Dunne, de la consultora Grant Thornton Stax, contaba a Reuters que el sector europeo tarda de media siete años en completar un ciclo de desarrollo de un nuevo camión. Windrose, una startup fundada en 2022, tardó tres años en desarrollar su modelo Global E700, obtener la homologación para venderlo en China, Europa y Estados Unidos, y prepararlo para entrar en producción. Su precio en Europa será de 250.000 euros. «La velocidad a la que los chinos han llegado con buenos productos ha sorprendido a todos», contaba Dunne.

Código rojo. Volvo, Daimler Trucks, Iveco, MAN y Scania dominan el mercado europeo y tienen la ventaja de la confianza acumulada entre sus clientes. Pero son conscientes del riesgo. El CEO de Volvo Group, Martin Lundstedt, describía a los fabricantes chinos como «rápidos, innovadores, decididos y comprometidos».

En paralelo, asociaciones como ACEA y E-Mobility Europe presionan a la Comisión Europea para que acelere medidas de apoyo con peajes más bajos para camiones eléctricos, mandatos de electrificación de flotas y subsidios ligados a la producción europea.

Lo que está en juego. China es el mayor importador mundial de combustibles fósiles, tiene la red de carreteras más extensa del planeta y el transporte por carretera representa casi tres cuartas partes de su volumen total de mercancías. Si la electrificación de sus camiones avanza al ritmo previsto, Rystad Energy calcula que la demanda de gasóleo por parte de China podría caer un 20% respecto a los niveles actuales antes de 2030. «Tenemos uno o dos años para adelantarnos. O los chinos nos comerán la tostada», contaba Chris Heron, secretario general de E-Mobility Europe.

- La noticia Mientras Europa discute sobre el coche eléctrico, China está introduciendo en masa el siguiente nivel: el camión eléctrico fue publicada originalmente en Xataka por Antonio Vallejo