La movilidad eléctrica en el transporte pesado de larga distancia protagonista de la IAA Hannover 2026

En lo que va de año en Europa se han matriculado 5.000 camiones eléctricos (4,8% del mercado) y a finales de 2026 se espera que la cifra total de camiones cero emisiones que circulan por el continente alcance el listón de las 50.000 unidades.

Teniendo en cuenta que el 30% de las emisiones de CO2 procede de los camiones pesados, en el horizonte de 2030 las previsiones es que el parque europeo de camiones eléctricos se sitúe alrededor de las 400.000 unidades.

En el caso español las cifras son más pobres, puesto que las estadísticas reflejan que hasta el mes de junio se habían matriculado en nuestro país 27 camiones pesados eléctricos (un 43% menos que en 2025) y 31 camiones entre 3,5 y 16 toneladas, con un parque de aproximadamente 800 camiones cero emisiones.

Una IAA más eléctrica que nunca

En este escenario la movilidad eléctrica aplicada al transporte pesado de mercancías fue la protagonista en la última edición de la IAA Hannover, donde el **FH Aero Electric** con autonomía

ampliada hasta los 700 kilómetros se erigió en la tractora cero emisiones « made in Europe» con más rango de utilización, con el permiso de los opcionales 720 kilómetros que ofrece Scania en aquellas tractoras eléctricas que incorporen un paquete adicional de baterías detrás del panel trasero de sus cabinas.

La tercera plaza del podio de la movilidad eléctrica es para el **MAN eTGX** y el **Renault Trucks E-Tech T 780**, ambos con una autonomía de 660 kilómetros, mientras que en las siguientes posiciones se sitúan los 600 kilómetros del **Mercedes-Benz eActros 600** y del **Iveco S-eWay** y los 550 kilómetros de los **DAF XG/XG+ Electric**.

Por otro lado, la última edición de la IAA ha demostrado que los camiones eléctricos de nueva generación ya se encuentran preparados para poder operar con el sistema de recarga ultrarrápida MCS (Megawatt Charging System), una fórmula que permite recargar las baterías del 20% al 80% de su capacidad en tan sólo veinte minutos.

¿Baterías o pila de combustible?

La noticia en Stuttgart, sede de Mercedes-Benz Trucks, es que a comienzos de 2027 la firma alemana tiene previsto realizar operaciones de transporte real con un centenar de unidades de su tractora de pila de hidrógeno **NextGenH2 Truck**. Estas tractoras pueden alcanzar una autonomía de hasta 1.000 kilómetros.

Los camiones eléctricos que se comercializan a día de hoy van equipados con distintos paquetes de baterías que deben recargarse periódicamente, pero el siguiente paso de la movilidad eléctrica será -ya es realidad- la pila de combustible, un sistema protagonizado por el hidrógeno y donde a través de reacciones químicas los camiones son capaces de producir la energía eléctrica que consumen.

La competencia que viene de China

Pero la sorpresa en Hannover, si se puede llamar así, la dieron los fabricantes chinos que más allá de los turismos, furgonetas y camiones ligeros, que ya circulan de forma habitual por nuestras carreteras, se encuentran preparados para competir en los mercados europeos con una importante oferta de camiones cero emisiones diseñados para presentar batalla comercial en el transporte pesado de larga distancia.

Todo apunta a que las firmas «made in China» van a desembarcar en breve apostando por el binomio calidad-precio, en un escenario internacional de creciente subida del precio de los combustibles y de escasez en el suministro de gasoil.

En este sentido las marcas chinas presentes en la IAA Hannover 2026 fueron:

-BYD (Built Your Dreams)

En el stand de BYD la estrella era la tractora **ETT 44** con 600 kilómetros de autonomía, una capacidad máxima de 44 toneladas y una potencia nominal de aproximadamente 745 CV. La comercialización en Europa del **BYD ETT 44** podría comenzar en 2027.

-DONGFENG

Dongfeng Motor se presentó en la IAA con una tractora de pila de combustible capaz de alcanzar los 1.700 kilómetros de autonomía y donde el repostaje de hidrógeno puede realizarse en tan sólo 15 minutos. Con una tara de 8,8 toneladas esta tractora puede arrastrar conjuntos articulados de hasta 49 toneladas.

–FAW (First Automobile Works)

FAW es el mayor fabricante chino de camiones y su objetivo es competir en el mercado europeo del transporte pesado sostenible con su nueva tractora eléctrica **Cortron CS925**, que ofrece una autonomía de 550 kilómetros. Esta nueva tractora integra en el techo un sofisticado sistema de paneles solares que permite una carga auxiliar de energía.

-FOTON

Esta marca ya opera en una veintena de países europeos con la marca Cavan y bajo el lema «In Europe, for Europe» estuvo presente en Hannover con su novedosa tractora eléctrica **Cavan Beacon**, que hacía su debut a nivel mundial. Este modelo se comercializará en versión eléctrica de baterías (600 kilómetros de autonomía) y en versión de pila de hidrógeno (1.000 kilómetros de autonomía).

-HOMTRUCK-FARIZON

En plena expansión la marca china Farizon, integrada el en el grupo industrial Geely, hizo debutar en la última edición de la IAA a su tractora eléctrica **Homtruck**. Con 500 kilómetros de autonomía este camión ha sido diseñado para el transporte de larga distancia y supone una cabeza de playa de Farizon en el mercado europeo de vehículos industriales pesados.

-SINOTRUCK

El pasado mes de marzo y mediante el sistema de kits llegados desde China, Sinotruck ensambló en las instalaciones austriacas de Steyr Automotive, propiedad de MAN y del Grupo Traxton, su primer camión con calificación «made in Europe». En la IAA la oferta eléctrica de Sinotruck se centró alrededor de la gama Sitrak, que incluye tractoras cero emisiones con una MMA de 44 toneladas y 500 kilómetros de autonomía.