

L'Europa arranca sull'elettrificazione dei camion



Volvo ha lanciato quest'anno il suo nuovo camion elettrico a batteria destinato alle lunghe percorrenze, che vanta un'autonomia di 600 chilometri con una sola ricarica e può ricaricarsi in 40 minuti. Anche l'ultimo modello Renault ha la stessa autonomia, mentre la cinese Sany arriva a 800 chilometri. Progressi straordinari, che superano le aspettative. Solo pochi anni fa i camion erano considerati troppo difficili da elettrificare, data la quantità di energia richiesta in una giornata. Invece si sono registrati tali miglioramenti nella densità delle batterie, che ormai i camion a idrogeno hanno perso rilevanza. Tuttavia, il prezzo di acquisto (non il costo totale sul lungo periodo) di un camion elettrico è almeno doppio rispetto a un camion diesel. Malgrado ciò, secondo un'indagine del think tank tedesco Öko-Institut circa un terzo delle aziende logistiche tedesche prevede di utilizzare camion elettrici a batteria entro il 2030 e il 77% ritiene che entro il 2030 rappresenteranno lo standard del settore.

In base alle rilevazioni dell'International Energy Agency, nel 2025 il mercato dei camion elettrici ha superato i 420mila esemplari (9% del mercato complessivo), contro i 93mila esemplari del 2023 e i 16mila del 2020. Una crescita esponenziale. Il problema è che ben 405mila di questi 426mila veicoli sono stati immatricolati in Cina. L'Europa segue con appena 16.800 camion elettrici venduti. Un divario che al momento sembra incolmabile e che rischia di far rotolare i produttori europei di camion lungo la stessa china dei produttori di auto. In base ai dati Acea, infatti, nel primo semestre di quest'anno i camion elettrici hanno rappresentato appena il 3,6% delle nuove immatricolazioni nella Ue, a fronte del 93,6% dei camion diesel, mentre in Cina il tasso di penetrazione dei camion elettrici è salito al 24%, rispetto al 4% di appena due anni fa. Il colosso cinese delle batterie Catl prevede che già entro il 2028 la metà di tutti i nuovi camion venduti nel Paese sarà a trazione elettrica. E ovviamente i produttori cinesi trarranno enorme vantaggio dalla possibilità di espandersi sul mercato interno, così com'è successo con le auto elettriche, che ora inondano il mercato europeo. L'Acea sostiene che l'Europa ha ancora tempo per restare competitiva nel settore dei camion elettrici, ma ha avvertito che è necessario "fare passi avanti" rapidamente per sviluppare l'intero ecosistema.

Uno dei problemi, come nel caso dell'auto elettrica, è la scarsa diffusione delle stazioni di ricarica. Su questo tema la Commissione Ue ha istituito una "task force" per accelerare i lavori sulle infrastrutture e sulla capacità della rete, al fine di favorire una più rapida diffusione dei camion elettrici, mentre i produttori di camion, gli operatori delle infrastrutture e delle reti, insieme ad Amazon, premono sui rappresentanti di Bruxelles per sollecitare interventi urgenti. Tuttavia, gli investimenti nella ricarica e nelle reti variano da Paese a Paese, mentre le autorizzazioni richiedono spesso anni. Anja van Niersen, Ceo di Milence — joint venture tra Daimler Truck, Traton e Volvo nata per sviluppare l'infrastruttura di ricarica pubblica — ripete in tutte le sedi che il settore dispone già della tecnologia, dei prodotti e della volontà di espandere l'infrastruttura. Ma Chris Heron, segretario generale di E-Mobility Europe, rileva: «Tutti gli attori del settore stanno investendo massicciamente. Ciò che manca è un allineamento delle politiche».

Un altro problema è la competitività dei camion europei. Per le aziende di logistica e gli altri utilizzatori, l'acquisto di veicoli a batteria deve risultare economicamente vantaggioso, dato che le imprese operano con margini ridotti. Sebbene Amazon abbia siglato uno dei più importanti accordi del settore, ordinando 200 camion elettrici a Daimler l'anno scorso, i costi devono scendere per consentire ulteriori investimenti.

Secondo Iea, entro il 2030 i camion a batteria in Europa e negli Usa raggiungeranno la parità di costo totale di possesso rispetto ai modelli diesel per il trasporto a lungo raggio, un traguardo che la Cina ha già conseguito, anche grazie agli incentivi statali, che coprono oltre un quarto del sovrapprezzo medio dei camion elettrici rispetto a quelli tradizionali.

Intanto in Cina il gruppo Sany, colosso delle attrezzature per l'edilizia e l'industria mineraria, ha allargato la propria produzione ai camion elettrici e prevede che entro il 2030 circa la metà del proprio fatturato provverrà dai mercati esteri, rispetto al 10% registrato l'anno scorso. Il gruppo cinese ha avviato la propria attività nel settore dei camion elettrici nel 2021, conquistando una quota di mercato interna del 16%. Per il 2025, il gruppo prevede vendite annue di 30mila camion elettrici, principalmente in Cina. Quest'anno ha inaugurato uno stabilimento per camion elettrici in Sudafrica, sta cercando un sito in Brasile per un secondo impianto all'estero e ha iniziato a commercializzare i propri veicoli in Europa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA