

Fecha: 31-08-2024
 Medio: La Tercera
 Supl.: La Tercera - Pulso
 Tipo: Noticia general
 Título: **FRAEDIRCH BALMANN “El hidrógeno desempeñará un papel como combustible alternativo en un motor de combustión”**

Pág.: 8
 Cm2: 833,1
 VPE: \$ 8.288.305

Tiraje: 78.224
 Lectoría: 253.149
 Favorabilidad: No Definida

Man Trucks & Bus es una de las firmas de camiones y buses más grandes del mundo, parte del Grupo Volkswagen, a través de la filial Traton. La empresa no es un actor nuevo en Chile, ya que hace 115 años instaló algunas de las grúas del puerto de Valparaíso.

Hoy el negocio de Man, que se dirige en nuestro a través de Porsche Chile, tiene un foco en los camiones, incluyendo también los de alto tonelaje para sectores como el forestal y la minería.

En este contexto, esta semana estuve en Chile el vicepresidente de Man y miembro del Consejo Ejecutivo de la marca, Friedrich Baumann. En las 48 horas que permaneció en el país, aprovechó para reunirse con el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, y conversó con **Pulso** sobre las perspectivas y los planes de la compañía en Chile.

¿Cuáles son los planes que tiene Man en nuestro país?

—Tenemos una larga historia en esta parte del mundo y en este país específicamente, que se remonta a los tiempos en que no sólo nos centrábamos en camiones y autobuses,



FRIEDRICH BAUMANN

donde estamos hoy, sino que éramos realmente un conglomerado industrial. Sin embargo, hoy hacemos negocios en más de 120 países y estamos muy centrados especialmente en el crecimiento de nuestro negocio internacional, que es todo lo que está fuera de Europa.

Hubo cambios en su estructura en Chile también...

—Hace algunos años cambiamos nuestra configuración aquí en Chile, donde ahora estamos trabajando a través de nuestro importador, Porsche Chile, y donde ahora estamos realmente desarrollando nuestro negocio en Chile.

¿Cuál es el objetivo que se han propuesto?

—Lo que nos gustaría lograr es, obviamente, convertirnos en una de las marcas líderes en el sector de los camiones pesados aquí en Chile. Tenemos el segmento de transporte por carretera; Chile es un país bastante largo, por lo que hay mucho que transportar y todo va por carretera. Pero también tenemos el sector forestal y minero, que es diferente y muy especializado. Ahí también tenemos los vehículos y equipos adecuados para este tipo de

“El hidrógeno desempeñará un papel como combustible alternativo en un motor de combustión”

El vicepresidente y miembro del Consejo Ejecutivo de Man, una de las empresas más grandes del mundo en camiones y buses, estuvo en Chile durante esta semana, donde se reunió con el ministro de Transportes, y destacó las oportunidades que presenta Chile.

Una entrevista de RODRIGO CÁRDENAS

aplicaciones. Además, también tenemos un importante negocio de autobuses urbanos. Hace unas semanas tuve la oportunidad de estar con su ministro de Transportes, que nos visitó en Alemania, donde habló de las aspiraciones aquí en Chile sobre transformación eléctrica, para convertir básicamente todo este negocio, especialmente los autobuses urbanos.

Tras esta entrevista se reunirá nuevamente con el ministro, aquí en Santiago. ¿Qué temas abordará?

—Voy a hablar con él acerca de esta transformación (eléctrica) y cómo podemos formar parte de ella. ¿Por qué? Porque nosotros estamos a la vanguardia de esta transformación en Europa. Nos hemos convertido en el líder del mercado de autobuses eléctricos de batería el año pasado en Alemania y en Europa, y nos gustaría tener la oportunidad de demostrar la tecnología aquí en Chile, en especial en Santiago.

¿Cuáles son los números de la empresa en Chile?

—Esta es mi primera vez en Chile y tuvimos una muy buena revisión del negocio con Porsche Chile y nuestro gerente responsable de los negocios de Man. Lo que supe es que el mercado de camiones aquí en Chile que podemos abordar está entre las 12 mil y 14 mil unidades. Yo diría que es un entorno de mercado normal. Eso es lo que esperamos en 2024 y en 2025, entre 12 mil y 13 mil unidades. Y luego, en el mercado de camiones pesados, que es básicamente el 50% de este mercado de camiones, nuestra aspiración es, para obtener nuestra parte justa dentro de este mercado, que debe estar en algún punto alrededor de mil unidades y estamos continuamente construyendo nuestro negocio en este sentido. Ahora mismo estamos entre cuatrocientas y quinientas, y nos gustaría crecer continuamente durante el próximo año para llegar a este nivel que esperamos de mil unidades, lo que representaría más o menos el 20% de este segmento que es abordable por nosotros.

¿Qué tipo de clientes tienen en el mercado de camiones?

—Hay grandes clientes de transporte en este país que se encargan del transporte por todo Chile. Y son clientes que tienen hasta mil camiones en su flota. Todos ellos disponen de flotas mixtas, no están dedicados a una sola marca, más bien tienen un parque mixto. Pero también hay empresas más pequeñas que operan más a nivel regional y compañías mineras que necesitan muchos camiones para la minería y que tienen requisitos de seguridad muy restrictivos para estos vehículos en las minas. Estos camiones hay que cambiarlos cada

cuatro años, básicamente porque funcionan 24 horas al día y los requisitos de seguridad son muy estrictos, por lo que no solo hay que proporcionar la tecnología de seguridad al vehículo, sino también asegurarse de que funcione 24 horas al día, 7 días a la semana.

¿Ahí, cuál es el rol de Man?

—Nuestra herencia es alemana, somos una empresa muy orientada a la ingeniería, centrada en el producto, y ahora también nos estamos centrando cada vez más en el servicio, y esos son los puntos fuertes que nos gustaría aportar al mercado y de los que queremos que se beneficien nuestros clientes.

¿Ven oportunidades en otros países de la región?

—Sí, tenemos esta operación central en Chile, pero también nos gustaría ampliar nuestras oportunidades de crecimiento más allá de Chile. Pienso en Perú, en Ecuador, en Colombia.

Uno de los temas recurrentes en Chile es el hidrógeno verde. ¿Cómo están viendo este segmento de negocio?

—Vamos que habrá aplicaciones más especiales y de nicho en las que la batería eléctrica no sea la respuesta adecuada. Y aquí estamos convencidos de que el hidrógeno desempeñará un papel. Pero en este momento somos de la opinión de que el hidrógeno desempeñará un papel como combustible alternativo en un motor de combustión. Por lo tanto, hemos invertido en el desarrollo de un motor de combustión específico para la aplicación del hidrógeno y ahora vamos a empezar, con un demostrador más pequeño. Construiremos 200 vehículos con este tipo de tecnología de motor de combustión de hidrógeno que luego probaremos en diferentes aplicaciones y mercados. Y básicamente ya estamos recibiendo muchos pedidos para estas primeras 200 unidades y también hay varias de ellas que se destinarán al mercado chileno.

¿Qué características tiene el mercado chileno para este tipo de combustible?

—Si pensamos, por ejemplo, en el sector forestal, este necesita mucha energía en corto tiempo y no se dispone de la infraestructura necesaria para cargar vehículos eléctricos, lo que supone una ventaja. Luego tenemos el tema de las largas distancias aquí en Chile, y hoy en día se consiguen distancias más largas con la tecnología del hidrógeno que con la tecnología de las baterías eléctricas. En la minería ya hay algunas aplicaciones en las que se usan camiones con hidrógeno. Desde esta perspectiva, sí creemos que la tecnología del hidrógeno también tiene cabida a largo plazo en esta transformación de nuestra industria. ●