

Mercedes-Benz Trucks afronta la incertidumbre con mejoras en las entregas de vehículos



El fabricante de camiones Mercedes-Benz Trucks ha logrado imponerse a las dificultades que atraviesa la cadena de suministro de unidades por la falta de microchips y ha mejorado las entregas de vehículos en las últimas semanas del año. Según ha anunciado el consejero delegado de la compañía en España, Antonio García-Patiño, la empresa ha logrado entregar aproximadamente el 60% de las unidades pactadas. Esta tendencia se produce en un contexto que ha calificado de «muy incierto y crítico» por el cierre de fábricas en Asia y que marcará, según ha explicado, las previsiones a partir de 2022. «Las cifras dependerán de lo que cada fabricante pueda entregar. En nuestro caso, las entregas de vehículos han mejorado bastante», ha afirmado García-Patiño. No obstante, la volatilidad es tan elevada que no se ha atrevido a realizar una valoración concreta del futuro más próximo. «Veremos lo que pasa con la cadena por la falta de microchips porque ahora vuelven a cerrarse fábricas en Singapur».

La incertidumbre ha marcado parte del discurso del consejero delegado durante el acto convocado por el fabricante para anunciar el primer día de separación

efectiva de la matriz en dos empresas dedicadas a la producción de vehículos ligeros por un lado y camiones por otro. En ese sentido, García-Patiño ha repasado el lanzamiento de nuevos modelos de la gama de emisiones cero en los próximos seis años. Tras la presentación del modelo eActros este año y del Fuso, con 10 unidades circulando por España, la empresa presentará en 2024 una tractora de 500 kilómetros de autonomía y el modelo de hidrógeno, para el que cuentan con un contrato con Volvo, a partir de 2027.

Según ha comentado García-Patiño, Mercedes-Benz Trucks descarta destinar grandes inversiones en motores térmicos «porque en pocos años llegará el de hidrógeno, a pesar de su precio». Sí contempla realizar mejoras «coyunturales» en la cadena cinemática actual, aunque no se producirán grandes desarrollos. «La larga distancia no tiene otra que subirse al carro de la electrificación y está demostrado que, en un periodo pequeño de tiempo, el modelo eléctrico será mejor que el diésel porque las baterías multiplican su capacidad por cinco cada año», ha comentado García-Patiño.

En este sentido, ha reclamado mayor claridad en el reparto de ayudas a la innovación y a la transformación de flotas que el ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana debía haber comenzado a movilizar este año. «Cuando uno innova, el coste es importante y debe haber ayudas de verdad y soy bastante escéptico. Hoy por hoy, en España esas ayudas son mínimas, muy caóticas y muy poco claras», ha valorado. También se ha mostrado cauto respecto a la voluntad de afrontar los mayores costes de producción de vehículos eléctricos o de hidrógeno con un aumento de precios de los productos transportados. «Solo el coste de producción de un camión eléctrico es tres o cuatro veces mayor, pero nadie quiere pagar el 25% más de lo que costará el producto final».

EL PRIMER DÍA DE LA SEPARACIÓN DE MERCEDES Y DAIMLER

El mismo día que Daimler Trucks cumple 125 años se ha hecho efectiva la separación de la empresa en Mercedes Benz AG y Daimler Trucks AG, que saldrá a bolsa el día 10 de diciembre, quedando de esta forma separadas la fabricación de furgonetas y turismos y la de los camiones. «Hoy es el primer día de una nueva era. Da vértigo y nostalgia, pero era necesario», ha afirmado García-Patiño, que ha calificado esta separación de divorcio amistoso. «Tras 125 años, las sinergias que teníamos nos aportaban más problemas que beneficios», ha explicado. El principal motivo de la división ha sido, según el consejero delegado de Mercedes-Benz Trucks España, es la diferencia de intereses en la fabricación. «Solo para los

camiones necesitamos una gran variedad de eléctricos para zonas urbanas, diésel, a los que aún le queda mucho futuro, y los modelos de hidrógeno, para los que contaremos con Volvo como socio estratégico. No podemos desarrollar tantas cosas a la vez bajo el mismo paraguas», ha afirmado García-Patiño. «Tenemos que competir con las mismas armas que los competidores y no podemos permitirnos el lujo de que las sinergias nos lastren en un mundo tan competitivo».