



Precaución, amigo



ES QUIZÁS EL GENIO MÁS NOTABLE DEL PLANETA, UN DIGNO SUCESOR DE JOBS. PERO SU CONDUCTA ERRÁTICA Y SUS TUIITS

POR
**FEDE
DURÁN**

6 de septiembre de esta era. Elon Musk aparece en el show de Joe Rogan. Con 3,38 millones de suscriptores en Youtube, Rogan es una auténtica celebridad en Estados Unidos. Su perfil es camaleónico: ejerce a veces de cómico, es el comentarista oficial de los combates estrella de la UFC (la principal compañía de artes marciales mixtas del planeta que dirige Dana White) y analiza desde su canal no solo la actualidad del octógono sino todo tipo de fenómenos, desde las políticas de Donald Trump hasta los efectos de la tecnología en la personalidad, pasando por diversos vericuetos de la dietética, la filoso-

fía y la defensa personal (Macauly Culkin fue uno de sus últimos invitados, nadie resultó herido).

Rogan es un inmenso entrevistador. No es extraño que en su compañía uno encuentre la mejor versión de sí mismo. Con Musk, que viste camiseta negra y muestra signos de cansancio, hay demasiadas teclas que tocar. Antes de la media hora, el fundador de Tesla, SpaceX, The Boring Company, Solar City y PayPal (entre otras), lanza al mundo una advertencia: "Ya somos ciborgs. El teléfono móvil es una extensión de nuestro cuerpo. Lo que ocurre es que el tránsito de la información entre la parte biológica y la

parte tecnológica, esa especie de scroll, es todavía muy lento. Pero llegará un día en que la integración será total y el ser humano decidirá si quiere retener su parte biológica o se desprende completamente de ella".

Impresionado por un relato que unos pocos considerarán esperanzador y muchos más catastrófico, Rogan pide entonces a Musk que le alcance una botella de whisky situada al otro extremo de la mesa que comparten. Sirve la bebida en dos vasos y ambos beben. Pero el cataclismo llega después: anfitrión y huésped fuman la pipa de la paz, una pipa cargada de marihuana que perfora como un

punzón la sensible piel del inversor. De nada sirve el contexto, lo importante es el titular: "Musk se entrega a la marihuana en el show de Joe Rogan".

SU PEOR ENEMIGO. El problema de Elon Musk es que siempre estará en el ojo del huracán. Sus decisiones cuentan. Y cuestan. Desde que anunciase (6 de agosto) su intención de retirar de la bolsa a Tesla a 420 dólares la acción, el revuelo ha sido incesante. No es lo mismo bromear en Twitter sobre uno mismo que sobre una empresa *outsider* que ha llegado a cotizar por encima de gigantes indelebles del sector automovilístico.



ESTÁN DESPISTANDO A TESLA DEL VERDADERO RETO: LA INMINENTE COMPETENCIA DE CHINA Y LA VIEJA GUARDIA EUROPEA

co. Como consecuencia de sus idas y venidas, de sus globos sonda y rectificaciones, el valor de Tesla ha caído un 19% en lo que va de año y Dave Morton, el jefe de contabilidad fichado apenas hace un mes, ha hecho las maletas intimidado "por el nivel de atención pública y el ritmo de trabajo" volcado sobre la empresa.

Por si fuera poco, la SEC incoó un expediente para determinar si los tuits de Musk suponen algún tipo de fraude o tejemaneje. Resulta paradójico que el gran propulsor planetario del coche eléctrico se haya convertido también en su peor enemigo. El carácter poliédrico del CEO (ora

desenfadado, ora obsesivo, a menudo insensible al desaliento, capaz de dormir bajo su propia mesa en la fábrica californiana de Tesla y de casarse dos veces con la misma mujer) se ha convertido en una peligrosa piedra en el zapato que ha empujado a algunos analistas a sugerir, como ya ocurrió con Mark Zuckerberg (Facebook), que el genio cuente detrás con un gestor experimentado. *For the record*: Musk es el principal accionista de la compañía (incluyendo tanto a personas como a instituciones), con 33,7 millones de títulos. Si mueve un músculo ínfimo del párpado, el suelo de Tesla tiembla a sus pies.

En su informe del segundo trimestre del año, Tesla pinta un panorama esperanzador. La reestructuración del gasto se ha completado con éxito. Durante el tercer trimestre se fabricarán entre 50.000 y 55.000 vehículos del Modelo 3, el último en aparecer en escena (2017) y que ha de colocar definitivamente a la compañía entre las opciones más atractivas del mercado. Además, la liquidez actual asciende, según el informe, a 2.200 millones de dólares y los problemas detectados en la cadena de producción se han resuelto felizmente, alcanzándose a comienzos de julio los 5.000 coches fabricados a la semana, el listón

que permite que los números se tiñan de negro.

"La animadversión de la industria es obvia y los errores de Musk se magnifican", resalta Juan Ignacio de Arcos, director de Programas Ejecutivos de Big Data y Business Analytics de la EOI. "Pero él solito ha obligado a toda esa industria a pivotar no solo hacia el coche eléctrico sino hacia el vehículo autónomo. Musk me recuerda a Steve Jobs, que llevaba a rajatabla el concepto de calidad, circunstancia que al final permite que disfrutemos de productos y servicios redondos. Una aplicación de Apple está mucho más testeada que una de Android".

LA PIPA ¿DE LA PAZ? El 6 de septiembre Musk apareció en el show de Joe Rogan y fumó junto a él marihuana. Una bomba mediática más en su historial.



34

Así reconstruye De Arcos la aventura del CEO más contestado de los últimos tiempos: "Tesla ha conseguido materializar un fenómeno latente, el coche eléctrico como solución a los problemas globales de la actualidad (el calentamiento del planeta, la contaminación). Lo ha logrado en apenas 15 años, que es un lapso muy reducido, fabricando de manera eficiente baterías de ion de litio, que pesan muy poco, y a un coste contenido, con lo cual consigue un coche primero muy caro que dé dividendos (las dos versiones del Roadster), luego uno de coste medio (los Modelos S y X) y después el Modelo 3. Lo importante es que a final de año este coche alcance las 6.000 unidades semanales y a principios de 2019 se sitúe en unas 10.000. Entonces todo debería ir bien".

DEMANDA. Aunque de momento abundan los prototipos más que las opciones de carne y hueso (o de cristal y metal), Europa cuenta ya con un millón de coches eléctricos, incluyendo híbridos, según *EVvolumes.com*. Noruega continúa encabezando la lista de países con mayores transacciones gracias a diferentes estímulos fiscales y una sólida red de recarga. Un estudio de Transport & Environment estima que el Viejo Continente necesitará 32.000 millones de euros entre 2018 y 2030 para desarrollar un mapa de gasolineras pareci-

do. Respecto al impacto sobre el consumo energético, la red española (por ejemplo) sí estaría más o menos preparada para el salto, pues el aumento de la demanda quedaría lejos del 10% incluso si la hipótesis fuese la sustitución total del actual parque automovilístico gra-

cias, entre otros, a factores como el desplazamiento del consumo a la franja nocturna, situación que permite optimizar los kilovatios procedentes de las energías renovables. Endesa e Iberdrola repiten este mantra una y otra vez. La transformación es viable.



A Elon Musk le gusta Twitter. El problema es que sus tuits son un claro ejemplo de incontinencia verbal. En el más sonado, anuncia la salida de bolsa de Tesla.

Si uno veranea en Cádiz, por ejemplo, y dispone de un Modelo 3, la aplicación de Tesla le indicará que la estación de recarga más cercana está en Agudulce (Almería), es decir, a 422 kilómetros de distancia o cuatro horas y 24 minutos de conducción. La misma aplicación promete tres ubicaciones (suponemos que más realistas) en los próximos meses. En Estados Unidos, el asunto está resuelto. La telaraña de Tesla a escala mundial sumaba el pasado agosto 1.317 estaciones. ¿Es este todavía el otro gran escollo para la compañía, personalidad del superlíder

Tesla prevé que a final de año, su Modelo 3 alcance las 6 MIL unidades semanales y, a principios de 2019, se sitúe en unas 10 MIL



COMPETIDORES. Joan Riera, profesor de Dirección General y Estrategia de Esade, va más allá: "Porsche, Renault, BMW, Toyota y Mercedes romperán pronto el monopolio de Tesla, pero por encima emergerán los chinos, que están pasando de copiar a innovar y cuentan desde hace años con

esquemas novedosos de movilidad urbana, tal y como demuestra Shanghai, donde la moto eléctrica es de uso cotidiano. Los chinos, tengámoslo en cuenta, son endogámicos: en vez de WhatsApp tienen WeChat, en lugar de Amazon recurren a Alibaba. Y en breve superarán a Estados Unidos en inversión en I+D". Riera no minimiza el traspíe experimentado en Wall Street aun situándolo en un escalafón menor. "Los inversores compran al principio el efecto disruptivo, pero pasados los años entran en juego otras variables. Como fabricante de automóviles, a Tesla le queda mucho que aprender. El comportamiento, los acabados, la dinámica y la fiabilidad son algo deficientes cuando se comparan sus coches con los de cualquier marca alemana. Superada la novedad, el inversor exige los fundamentos de cualquier negocio: rentabilidad, caja, capacidad de producción... Musk ha prometido quizás demasiadas cosas". No es descabellado pensar en un giro de rumbo (en un volantazo) que salvaguarde los intereses del conglomerado eléctrico californiano. De nuevo emerge el paralelismo con Apple, cuya sombra es extraordinaria. "Hubo un Jobs revolucionario y ahora un Tim Cook enfrascado en una gestión mucho más racional, en el sentido de aprovechar lo que ya se había inventado. La estrategia de Cook está orientada a operaciones, eficiencia, optimización de recursos y procesos. Está sacando todo el jugo al iPhone, con más modelos a la venta que nunca. Musk garantiza la capacidad de soñar, pero es posible que Tesla necesite algo diferente a estas alturas", arguye Riera. "Ya ha conseguido seducir a un consumidor muy sensible con determinados aspectos de la vida. Ha de saber encontrar también al cliente objetivo, a aquel que comprará un Volkswagen eléctrico".