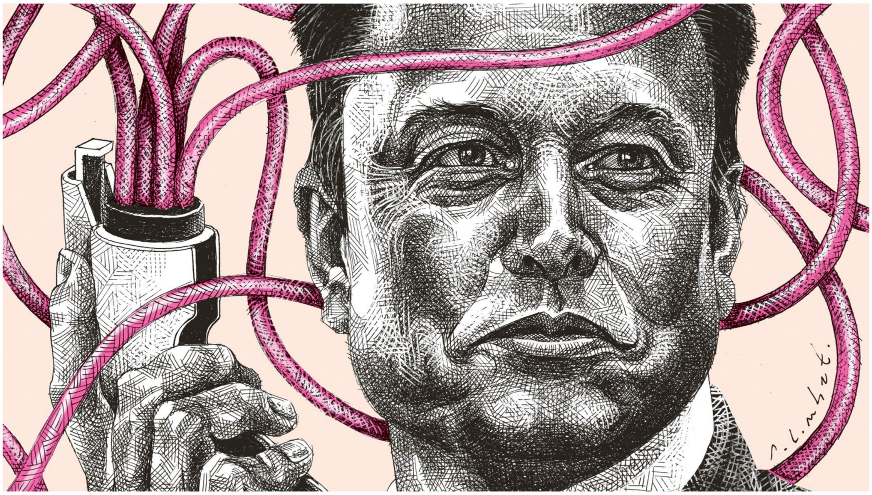
Te quedan 4 artículos gratis este mes
SUSCRÍBETE

ELON MUSK >

Elon Musk, el visionario al que todos creen

Las extravagancias del hombre más rico del mundo no han impedido que el mercado confíe en que Tesla va a revolucionar la movilidad



Elon Musk, fundador de Tesla.
JUAN COLOMBATO

IKER SEISDEDOS
Washington - 12 DIC 2021 - 03:45 CET

4

Elon Musk se tiene por un tipo gracioso. Sus casi 66 millones de seguidores en Twitter lo saben. Los asistentes al Wall Street Journal CEO Council lo pudieron comprobar el pasado lunes. Musk contestaba en una pantalla enorme a las preguntas lanzadas desde un hotel en Washington por la moderadora, la periodista Joanna Stern. Detrás del empresario, se adivinaba la pulcra gigafactoría de Austin, la nueva fábrica de coches eléctricos del dueño de Tesla en Texas. “¿Los consejeros delegados? No valen para nada”, sentenció Musk entre las risas nerviosas de una audiencia... de consejeros delegados. “Ya se lo comuniqué a la Comisión de Bolsa y Valores: mi cargo a partir de ahora es ‘Tecnorey de Tesla”. ¿Debería incorporar el Plan de Infraestructuras de Joe Biden ayudas para estaciones de carga de coches eléctricos?, interrogó Stern. “No las necesitamos. Sería mejor que no se aprobara esa ley”. [Risas]. ¿Qué hacer con los impuestos a los superricos? “No veo sentido a quitarle el trabajo

NEWSLETTER

Recibe la mejor información en tu bandeja de entrada

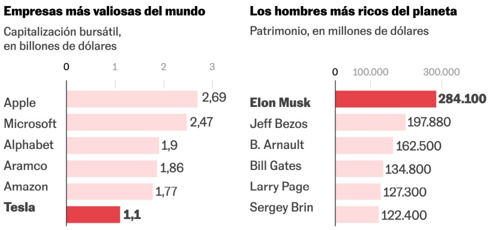
LO MÁS VISTO

1. Los tuits de Ana Botín se convirtieron en prueba contra el Banco Santander en el ‘caso Orcel’
2. El martillo de Bellota pega con fuerza
3. Detenido en Sudáfrica el banquero portugués de los ricos tras una fuga de casi tres meses
4. EE UU investiga una inyección de mil millones de dólares en la nueva empresa mediática de Trump

5. Jardines verticales que (deberían) crecer en su fachada

de la redistribución de la riqueza a quienes mejor saben hacerlo para dárselo a los Gobiernos, entidades claramente ineptas en esa tarea”. [Más risas]. ¿Y con la superpoblación mundial? “Pese a lo que mucha gente inteligente piensa, nuestro problema no es ese, sino el contrario. Si no tenemos más hijos, el mundo se irá al carajo. Yo predico con el ejemplo” [Carcajadas].

Bienvenidos al espectáculo de Elon Musk (Pretoria, 1971). Padre de seis hijos, es, con un patrimonio valorado en 282.100 millones de dólares, el hombre más rico del mundo (según datos de Bloomberg del pasado jueves). Un visionario con pinta de supervillano y viceversa. Un empresario ambicioso y un punto libertario capaz de defender la vía interplanetaria como única salida para la humanidad; alguien que cree que los robots dominarán nuestra especie si no reaccionamos rápido y que lleva a cabo con éxito experimentos en los que un mono juega a un videojuego con la mente.



Fuente: Bloomberg.
EL PAÍS

Para la historiadora de Harvard Jill Lepore, Musk es también el inventor de un nuevo tipo de capitalismo, el “muskismo”: “un capitalismo extravagante y extremo, extraterrestre, en el que el valor de las acciones lo determinan las ganancias, pero también las fantasías”. Lepore cuenta cada semana en un *podcast* titulado *Evening Rocket* la peripecia de Musk en tanto que personaje de ciencia ficción.

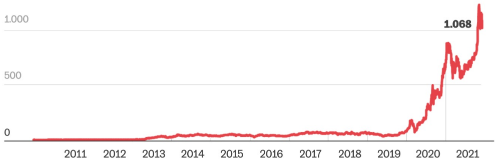
Al fin y al cabo, el proyecto de crear una empresa de coches eléctricos, que serán antes o después completamente autónomos (Tesla), sonaba tan salvajemente futurista en 2003 como se antojaba a finales de los noventa la idea de una tecnología de pagos por internet (Paypal, que compró eBay por 1.500 millones de dólares). O como se antoja hoy la misión de SpaceX, la niña de sus ojos: construir cohetes que permitan a un millón de seres humanos establecerse en Marte antes de 2050. La diferencia entre entonces y ahora es que el mundo ha aprendido a tomar en serio sus visiones.

Y los mercados, también: Tesla, cuyas acciones debutaron en 2010 a 17 dólares y cotizaban el jueves a 1.068 dólares, ha experimentado un extraordinario crecimiento durante la pandemia. Estrenó 2020 con una capitalización bursátil de 117.000 millones de dólares (103.700 millones de euros), y el 25 de octubre pasado ingresó en el selecto club de las compañías del billón de dólares tras conocerse un acuerdo para la venta de 100.000 vehículos a la agencia de alquiler Hertz (el 20% de su flota). Un par de semanas después, Musk preguntó a sus seguidores en Twitter si debía vender el 10% de sus acciones. Un 60% votó que sí. Y se deshizo de ellas, pero por un motivo que luego se supo más fiscal que demoscópico: tenía que pagar los impuestos derivados de la ejecución de *stock options* (y desde entonces, ha repetido el movimiento cinco veces, la última vez, el jueves pasado).

Conoce en profundidad todas las caras de la moneda.
SUSCRÍBETE

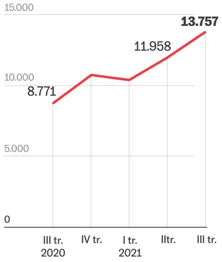
Cotización de Tesla

En dólares



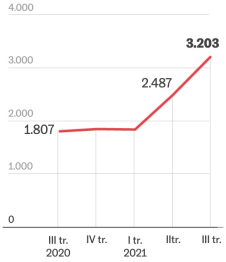
Ingresos

En millones de dólares



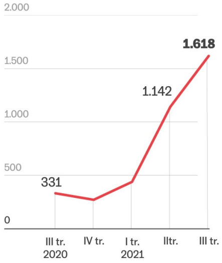
Resultado de explotación

En millones de dólares

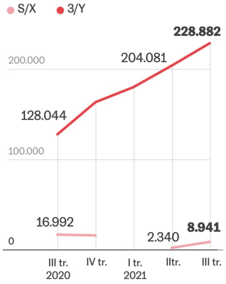


Beneficio

En millones de dólares



Producción de coches



Fuente: Tesla y Bloomberg.
EL PAÍS

Seth Goldstein, de la consultora de servicios financieros Morningstar, explica por teléfono desde Chicago que el subidón de la compañía “tiene que ver con un mayor interés por los coches eléctricos, alentado por la conciencia medioambiental y por los cambios legislativos que incentivan su uso”. “Y si buscas un coche eléctrico, los de Tesla aún son los mejores, además ya no son tan caros como antes”. A la pregunta de si cree que las acciones están sobrevaloradas, el analista responde: “Lo creo. Ese precio solo obedecería al caso más optimista: que Tesla sea capaz de vender entre 10 y 11 millones de coches al año, que la compañía recorte los costes de diseño y de fabricación de sus nuevas baterías y que funcione el sistema de suscripción al *software* de asistencia a la conducción [lanzado este verano]. En el peor escenario, con ventas de cinco millones de unidades, entonces sí, entonces están muy por encima de su precio”.

Goldstein advierte también de que la competencia crecerá en el sector en los próximos años y de que las leyes van siempre más lentas que la cabeza de Musk. De momento, se amontonan las promesas: la Unión Europea o California (en un ejemplo que se han mostrado dispuestos a seguir otros 12 Estados de un país fundado sobre pozos de petróleo) se proponen prohibir para 2035 la fabricación de vehículos que empleen combustibles fósiles. Mientras, China, una de las grandes apuestas de la compañía, que cuenta en Shanghái con la primera fábrica automovilística de propiedad extranjera del país y mantiene una relación de amor-odio con sus autoridades, se ha comprometido a que en tres años el 20% de sus nuevos coches no dependan de la gasolina o el diésel.

Valoración

Musk es el mejor posicionado en esa carrera hacia la tierra de oportunidades: no es solo que las dos terceras partes de los vehículos eléctricos que circulan por las carreteras de Estados Unidos luzcan su afilado logotipo con forma de T, es también que la valoración de la compañía, que está a punto de abrir otra gigafactoría en Alemania, pulmón europeo de la industria tradicional del automóvil, supera la suma de la de las 10 empresas más grandes del sector, por razones que se le escapan hasta al propio Musk. Hace un año, declaró a *Business Insider:* "[Los mercados] son como tener a un maníaco depresivo diciéndote constantemente cuánto vales. A veces tienen un buen día. Y otras veces no. Pero la compañía es la misma. Es muy loco".

A Ashlee Vance, autor de *Elon Musk. El empresario que anticipa el futuro* (Península, 2018), biografía de referencia sobre el magnate, le hace "mucha gracia verlo convertido en el hombre más rico del mundo", un puesto que se quita y se da, según el humor con el que amanezca la Bolsa, con Jeff Bezos, de Amazon. "No es alguien a quien le importe demasiado el dinero", explicaba Vance esta semana a EL PAÍS en una conversación telefónica, "lo ha demostrado arriesgando varias veces su fortuna. Es la persona más obsesiva y persistente que existe, pero también la que menos miedo le tiene al riesgo; actúa como el mejor jugador de póquer".

El periodista tecnológico, otro sudafricano residente en el Oeste de Estados Unidos, reconstruyó el poliedro de la personalidad del magnate a partir de centenares de entrevistas con su entorno. Contó también con la ayuda del protagonista, que colaboró pese a que este no le permitió leer el libro antes de su publicación, ni añadir, como pretendía, "pies de página con los que pudiera ir matizando el relato". El resultado, dice Vance con sentido del humor, le gustó a Musk "al principio, y luego lo fue odiando cada vez más".

Por sus páginas desfila la extravagante familia del inventor: el padre poco fiable, la madre modelo, que fue finalista de Miss Sudáfrica y ahora, a sus setenta y tantos años, protagoniza portadas de revistas de moda, o el tío quiropráctico, eminencia mundial en lesiones medulares. El lector descubre en el libro al niño, lector compulsivo de ciencia ficción, y al joven que se suma en 1995 con su hermano Kimbal a la naciente revolución de internet desde un cuchitril de Palo Alto, en Silicon Valley, que hacía las veces de apartamento y de sede de Zip2, su primera *start-up.* También al emprendedor que se lamenta de que ya no es un "chico prodigio" al cumplir 30 años, el mismo mes en que su compañía de entonces, X.com, pasa a llamarse PayPal. (La obsesión de Musk con la antepenúltima letra del alfabeto, de SpaceX a su coche más caro o el nombre de su sexto y último hijo, X AE A-Xii, daría para otro artículo).

Economías de escala

Con el dinero obtenido por la venta de Paypal se introdujo en 2002 en el negocio de la aeronáutica con SpaceX y al año siguiente, con Tesla, en el de la automoción. Aunque ese concepto resulte para Enrique Dans, profesor de la IE University, reduccionista. "Es algo más que una compañía de coches, es una tecnológica cuyas mayores fábricas no son de automóviles sino de baterías solares, y que invierte mucho más en I+D que sus competidoras. Su misión no es vender coches, sino llevar a cabo una transición a un mundo movido por energías limpias". Dans define a Musk como "un genio de las economías de escala". "Se apalanca siempre en tecnologías cuyo rendimiento mejora exponencialmente con el tiempo: las baterías, las placas solares o los viajes espaciales tienen algo en común: si consigues fabricarlas bien, cuantas más hagas, más barata saldrá la unidad", añade, y pone como ejemplo el empeño de Musk, toda una revolución, de construir cohetes que puedan ser reutilizados.

El magnate suele decir que reparte por igual sus jornadas de trabajo y sus legendarias semanas sin festivos entre ambos proyectos, y que estos han triunfado solo después de múltiples tropiezos (en sus ratos libres, también se dedica a The Boring Company, empresa de construcción de túneles fundada en 2016). Tesla acaba de encadenar por primera vez cuatro trimestres seguidos de superávit, gracias, en parte, a que ha podido sortear la crisis de los semiconductores que ha retrasado la producción de muchos de sus competidores y ha incrementado los precios de los coches. Algo así ha sido posible, explica Seth Goldstein, porque Tesla apenas ha vendido unos 800.000 vehículos en este segundo año de la pandemia, "frente a los 10 millones de, pongamos, Volkswagen". "Además, sus vehículos usan cualquier tipo de chip, que luego adaptan en sus fábricas. Esa flexibilidad les ha permitido seguir sirviendo en los concesionarios". En el de Washington, una estilizada *boutique* situada en la calle de las tiendas de lujo, esta semana era posible comprar un Tesla y recibirlo entre febrero y junio, una espera "causada por la alta demanda, pero no por la falta de chips", según explicaba la encargada.

Uno de los coches a la venta era el Model 3. El vehículo más barato de los cuatro que Tesla comercializa es también el que estuvo a punto de llevarse por delante a la compañía. Se lanzó en 2017 para conquistar a las masas, pero la producción a gran escala no fue tan fácil como parecía. Para su creador, aquel vehículo suponía el final de la primera parte del viaje, un camino que había señalado en 2006 en un documento de la compañía titulado *El plan maestro secreto de Tesla Motors*, algo así como las tablas de la ley del universo Musk. En él, prometía lo siguiente: "Construir un coche deportivo. Usar ese dinero para construir un coche más económico. Usar ese dinero para construir un coche aún más económico". El Model 3 era ese "coche aún más económico" (desde 44.900 dólares). En 2016, Musk publicó la segunda parte de su plan maestro, con renovadas promesas: "Crear impresionantes techos solares que permitan alimentar las baterías de los vehículos. Expandir nuestras líneas de producto a todos los segmentos de los coches eléctricos. Desarrollar una tecnología de conducción autónoma 10 veces más segura. Permitir que tu automóvil genere dinero cuando no lo estés usando".

Fabricación del Tesla Model Y en una gigafactoría en Berlín.
PICTURE ALLIANCE (DPA/PICTURE ALLIANCE VIA GETTY I)

Vitaliy Katsenelson, inversor y autor del libro *Tesla, Elon Musk and the EV Revolution* (Tesla, Elon Musk y la revolución de los coches eléctricos, 2018) no duda de que el magnate echará mano para lograr esos objetivos de su “capacidad para trabajar sin parar hasta dar con la solución a un problema”. Entre tanto, vaticina, se entretendrá “construyendo relatos y haciendo promesas que no sabe si podrá mantener”, como cuando en mayo de 2019 aseguró que habría para finales de 2020 un millón de robotaxis (algo así como un Uber que marchara solo) circulando por las calles. “No creo que mienta, pero sí que promete lo imposible. Y si no lo logras, bueno, siempre puedes escudarte en que era imposible”.

Katsenelson cifra parte del éxito de sus vehículos en su atención al diseño y los compara varias veces en el libro con los iPhone de Steve Jobs. Y en cierto modo, Musk ha sucedido al fundador de Apple como innovador en jefe en el imaginario estadounidense medio. Aunque su perfil es, sin duda, más mediático: ¿se imaginan a Jobs presentando *Saturday Night Live,* uno de los programas de humor más longevos de la televisión estadounidense? Musk lo hizo en mayo.

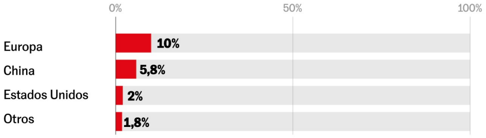
Francisco G. Bree, profesor de Deusto Business School, lo ve como a “un polímata, alguien que, en la línea de Leonardo Da Vinci o Alan Turing, domina áreas muy complejas con gran profundidad”. “Se caracteriza por su creatividad, polivalencia y resiliencia. Se mueve en el terreno de la tecnología exponencial y así, de modo exponencial, consigue que crezcan sus negocios, beneficiándose los unos de los otros de lo que se conoce como la convergencia acelerada. No funcionan de manera aislada. Recuerda mucho a grandes emprendedores como Henry Ford”.

Lepore aporta otro referente, de nuevo, en el terreno de la ciencia ficción. En uno de los mejores episodios de su *podcast*, la historiadora recuerda cómo el director de cine Jon Favreau se acercó a Musk mientras preparaba su película *Iron Man* (2008) para obtener inspiración para su protagonista, *Tony Stark*, el inventor billonario atrapado por la máquina de su propia invención que interpretaba Robert Downey Jr. en una de las entregas más exitosas de la saga de *Los vengadores*. Lepore también cuenta que extrañamente Musk acabó dejándose influir hasta en la forma de vestir por el personaje de ficción que él mismo inspiró. Stan Lee, creador de Iron Man, declaró en cierta ocasión que imaginó ese superhéroe como la encarnación de “lo que todo el mundo odia”. Y Musk a veces parece empeñado en parecerse a Stark también en eso.

De su faceta de villano llegan noticias con regularidad. En 2018, un reportaje de la revista *Wired* describió el ambiente laboral en sus factorías como un “infierno” en el que los trabajadores eran despedidos caprichosamente. Vance, que se entrevistó con decenas de empleados para su libro, cree que “Tesla y SpaceX son lugares ideales para trabajar cuando eres joven, por las oportunidades que ofrecen. Ahora bien, no tengo dudas de que Musk puede ser un tipo terrible bajo presión”. Un portavoz de Tesla respondió entonces negando las acusaciones vertidas en el artículo.

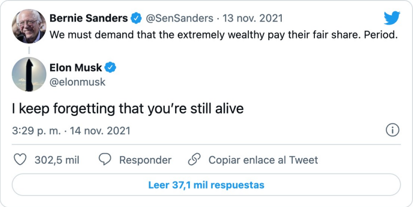
Automóviles eléctricos matriculados en 2020

En % sobre el total



Fuente: IEA.
EL PAÍS

Esta misma semana, otro reportaje, de *The New York Times,* puso el acento sobre la tecnología del piloto automático de los vehículos eléctricos, en tela de juicio por la agencia de seguridad de tráfico estadounidense. “La combinación de la conducción sin manos y de los conductores distraídos de la carretera está relacionada con al menos 12 accidentes de tráfico desde 2016”, publicaba el diario neoyorquino. La diferencia fue que ahora no hubo respuesta por parte de la empresa. Musk decidió prescindir de su departamento de comunicación hace un año (y este periodista ha podido comprobar que nadie contesta a los mensajes enviados a los correos de prensa de Tesla).



Bernie Sanders @SenSanders · 13 nov. 2021
We must demand that the extremely wealthy pay their fair share. Period.

Elon Musk
@elonmusk

I keep forgetting that you’re still alive

3:29 p. m. · 14 nov. 2021

Musk parece fiar sus relaciones públicas mucho más a Twitter, una herramienta que maneja con un estilo propio que mezcla anuncios empresariales (”a partir de ahora Tesla acepta bitcoin”), reflexiones de apariencia profunda (”las leyes están de un lado, los poetas del otro”), comentarios banales (“las piscinas y los amigos son geniales”) y polémicas que dan la vuelta al mundo. Como cuando consideró “fascistas” las medidas de California para contener la pandemia, cuando dudó sin pruebas de las vacunas o cuando respondió a un tuit del senador demócrata de 80 años Bernie Sanders (“Debemos exigir a los extremadamente ricos que paguen su parte justa [de impuestos]. Punto”), con este otro: “Me pasa todo el rato que olvido que sigues vivo”. Otra de sus famosas trifulcas lo enfrentó con David Beasley, director del Programa Mundial de Alimentos de las Naciones Unidas (WFP, por sus siglas en inglés) cuando este le sugirió que donara una pequeña parte de su fortuna para ayudar a solucionar el problema del hambre. “Si el WFP puede describir en este hilo de Twitter exactamente cómo 6.000 millones de dólares resolverán el hambre en el mundo, venderé las acciones de Tesla ahora mismo y lo haré”, saltó Musk. Por cosas como esa, un artículo de *The New York Times* definía este viernes la relación de Musk con la caridad como “filantropía *troll*”.

La tierra prometida

Twitter fue también el lugar en el que anunció hace un año que se mudaba con su familia a Austin desde Los Ángeles, después de 20 años en la ciudad, y tras una sonada bronca con las autoridades californianas por la gestión de la pandemia. A ese movimiento siguió este otoño el de la sede social, un paso que ha hecho subir enteros a Texas como una nueva tierra prometida para las empresas tecnológicas.

Desde allí, Musk se concentrará, según reveló en el encuentro de Washington con consejeros delegados, en tres proyectos para 2022. Neuralink, su incursión en el negocio de la salud, con el que busca la interfaz perfecta entre cerebro y ordenador (“puede que tengamos la oportunidad de devolverle la movilidad a alguien con una lesión medular, aunque aún es pronto”, dijo); el Cybertruck, su apuesta en el terreno de los camiones eléctricos, en el que le han salido duros competidores como Rivian (participada en un 20% por su archienemigo, Jeff Bezos), o Starship, “un proyecto extremadamente difícil”. “Será el cohete reutilizable más grande que nunca se ha fabricado, el principio de una profunda revolución, el santo grial de tecnología espacial (...). Permitirá a la humanidad dejar de ser una especie de un solo planeta para convertirse en una especie interplanetaria”, dijo. Y entonces sí, entonces se puso serio.

SOBRE LA FIRMA

Iker Seisdedos

Es corresponsal de EL PAÍS en Washington. Licenciado en Derecho Económico por la Universidad de Deusto y máster de Periodismo UAM / EL PAÍS, trabaja en el diario desde 2004, casi siempre vinculado al área cultural. Tras su paso por las secciones El Viajero, Tentaciones y El País Semanal, ha sido redactor jefe de Domingo, Ideas, Cultura y Babelia.

Comentarios - 4 Normas ›

ARCHIVADO EN

Economía · Negocios · Elon Musk · Tesla Motors · Tesla Model 3 · Coches eléctricos · Coches sin conductor · Marte · Emprendedores · Space X · Wall Street

Se adhiere a los criterios de The Trust Project Más información ›

Ofertas destacadas Descuentos Cursos Cursos online **Alemán online** Escaparate Crucigramas & Juegos

gymglish
EL PAÍS

die Beförderung
{sust, f}
pl.: die Beförderungen
E
ascenso m, promoción f

Las mejores oportunidades hablan alemán. Nuevo curso 'online'

Lecciones de 15 minutos al día

Disfruta de nuestras lecciones personalizadas, breves y divertidas

Diploma de nivel al finalizar

Evalúa tu nivel y obtén un certificado

Consigue tu prueba de 21 días gratis

PROBIER ES AUS

Prueba 21 días gratis y sin compromiso