

TESLA INICIA EL VUELO EN ESPAÑA

OLEO, FRANCISCO . Actualidad Economica ; Madrid (Apr 1, 2017): 48.

[Enlace de documentos de ProQuest](#)

RESUMEN (ENGLISH)

MOTOR EL MAYOR FABRICANTE DE COCHES ELÉCTRICOS DEL MUNDO, TESLA, QUE COTIZA EN EL NASDAQ Y TIENE UNA CAPITALIZACIÓN QUE DOBLA LA DE PEUGEOT, ATERRIZA EN ESPAÑA. El empresario y constructor de automóviles, creador del mítico Torpedo Tucker, cometió el error de enfrentarse en solitario, con una mano delante y otra detrás, a toda la industria norteamericana del motor de mitad del siglo XX, y desafiarla con diseños singulares y soluciones tecnológicas innovadoras. Mientras, en Noruega, el país más avanzado del mundo en movilidad eléctrica y tomando datos de 2016, más del 29% de las matriculaciones corresponden a coches con motor eléctrico (incluyendo los vehículos eléctricos puros y los híbridos enchufables), muy por encima de la media en la Unión Europea en ventas de este tipo de vehículos (1,06%)", afirma Francisco Roger, socio responsable del sector de Automoción de KPMG. "Internet, la energía regenerable y limpia y la exploración del espacio, esas son las tres áreas en donde creo que la humanidad tiene más oportunidad para expandirse como especie", ha dicho en alguna ocasión Musk.

TEXTO COMPLETO

MOTOR

EL MAYOR FABRICANTE DE COCHES ELÉCTRICOS DEL MUNDO, TESLA, QUE COTIZA EN EL NASDAQ Y TIENE UNA CAPITALIZACIÓN QUE DOBLA LA DE PEUGEOT, ATERRIZA EN ESPAÑA. ESTA ES LA HISTORIA DEL DESEMBARCO, MÁS RUIDOSO QUE EFECTIVO AÚN, DE LA EMPRESA Y DE SU FUNDADOR, UN VISIONARIO DE LOS NEGOCIOS PRESTON THOMAS TUCKER TENÍA UN SUEÑO, pero su ambición acabó en pesadilla. El empresario y constructor de automóviles, creador del mítico Torpedo Tucker, cometió el error de enfrentarse en solitario, con una mano delante y otra detrás, a toda la industria norteamericana del motor de mitad del siglo XX, y desafiarla con diseños singulares y soluciones tecnológicas innovadoras. El resultado fue que se estrelló contra un muro infranqueable de demandas y patentes, y desapareció. Tucker tenía un sueño como lo tiene hoy Elon Musk, el marketiniano primer accionista y CEO de Tesla, el fabricante de coches eléctricos más sofisticado del mercado. Pero a diferencia del visionario del automóvil de los años 40 del pasado siglo, que era un apasionado de los coches desde que era un niño, a Musk, que ni siquiera fundó la compañía y entró en su accionariado cuando lanzó su primer vehículo, el Tesla Roadster, lo que realmente le gusta es la tecnología y la innovación, da igual que esta vaya sobre ruedas o pueda viajar a Marte. "El camino hacia el despacho del CEO en una empresa no debe pasar por el del director financiero ni a través del departamento de Marketing. Es necesario llegar a través de la ingeniería y el diseño". Esta es una frase de Musk que resume gran parte de su filosofía empresarial. Si Tucker no pudo resistir su pulso con la industria del automóvil, Musk está demostrando una gran fortaleza porque, además de competir con los gigantes del sector, tiene enfrente también a la poderosa industria petrolera. "Tesla está aquí para quedarse y seguir luchando por la evolución del coche eléctrico", dijo en una entrevista tras inyectar 20 millones de dólares y vender su McLaren F1 para salvar la compañía en 2008, el año en el que tomó el control total de Tesla después de llevar cuatro años en su accionariado. La compañía automovilística estadounidense ubicada en Silicon Valley, California, fundada en 2003 por los ingenieros Martin Eberhard y Marc Tarpenning, diseña, fabrica y vende coches eléctricos, componentes para la propulsión de vehículos eléctricos y sistemas de almacenamiento en baterías. "La misión de Tesla es acelerar la transición en el mundo hacia las energías sostenibles", asegura un portavoz de la compañía en España. Tesla cotiza en el Nasdaq desde el 29 de junio de 2010 y saltó al mercado bursátil con un

precio de 17 dólares por acción. Sus acciones rondan actualmente los 258 dólares y su capitalización es de 33.233 millones de dólares, prácticamente el doble que la de Peugeot, que cerró hace unos días la compra de Opel a General Motors por 2.200 millones de euros. El fabricante de coches eléctricos acaba de aterrizar en nuestro país y tiene aquí un largo trecho por recorrer todavía. Solo ahora parece que el coche eléctrico empieza a despertar, más que por la extensión de la autonomía de las baterías, que sigue siendo insuficiente, por las normativas anticontaminación que se están aprobando en algunos de los ayuntamientos europeos más importantes. Pero no todo es optimismo a corto plazo: "Estos coches están todavía lejos de despegar en España, como también ocurre en la mayoría de los países de nuestro entorno. Mientras, en Noruega, el país más avanzado del mundo en movilidad eléctrica y tomando datos de 2016, más del 29% de las matriculaciones corresponden a coches con motor eléctrico (incluyendo los vehículos eléctricos puros y los híbridos enchufables), muy por encima de la media en la Unión Europea en ventas de este tipo de vehículos (1,06%)", afirma Francisco Roger, socio responsable del sector de Automoción de KPMG. La venta va poco a poco en aumento, pero la cuota de mercado en 2016 ha sido de tan solo un 0,32% (3.654 unidades). Según Roger, "un factor clave que tener en cuenta para analizar el potencial desarrollo futuro de la electromovilidad es que, desde un punto de vista puramente económico, los vehículos eléctricos son actualmente muy poco eficientes, por lo que su desarrollo se debe sustentar en medidas fiscales, ayudas directas a la compra, y el apoyo decidido con medidas concretas por parte de las distintas administraciones públicas. La tecnología actual no permite a este tipo de vehículos competir en eficiencia con las tecnologías clásicas de los vehículos propulsados por motores de combustión interna". Este experto de KPMG cree que "las conocidas limitaciones que se atribuyen a los vehículos eléctricos (falta de autonomía para uso interurbano, prestaciones más limitadas, excesivo peso, tamaño de las baterías, coste elevado, tiempo de recarga, vida útil de las baterías, etcétera) los hacen poco atractivos actualmente para el consumidor particular, a no ser que reciban de las distintas administraciones públicas ayudas directas para incentivar su demanda, tal y como ya ocurre en países como Noruega". Pedro Nueno, experto en el sector del automóvil, profesor emérito del IESE y fundador y presidente de la CEIBS, la escuela líder de dirección de empresas en Asia, cree que "no sabemos si el mundo necesita otro fabricante de automóviles, pero Tesla cuenta detrás con un emprendedor que tiene una gran habilidad para captar fondos, aunque no ha ganado un dólar todavía". Nueno considera que "mientras no haya una masa crítica el coche eléctrico no se desarrollará" y será, a lo sumo, "el tercer coche de la casa. El cliente final es el que decide y todavía tenemos muchas alternativas convencionales y más asequibles". Pero poco a poco estos coches van ganando terreno. Según datos de Anfac, la patronal de fabricantes del sector del automóvil, en los dos primeros meses del año la totalidad de coches híbridos y los eléctricos sumaron unas matriculaciones en nuestro país de 8.874 unidades, lo que supone ya una cuota del 4,1% con respecto al total del mercado. Poco a poco, pero en esa carrera por imponer el coche sin emisiones directas, la llegada de Tesla a nuestro país puede suponer un revulsivo. La compañía ya tiene 180.000 vehículos circulando por las carreteras de todo el mundo, y el próximo lanzamiento de su modelo 3, el benjamín, previsto para este año y que costará 35.000 euros, seguro que ayuda a dinamizar el mercado. El primer día que Musk anunció su lanzamiento tuvo 100.000 reservas de clientes que pagaron religiosamente los 1.000 euros de señal. Este fabricante asegura que ya tiene 400.000 peticiones en todo el mundo. Para algunos expertos, este desembarco en España genera dudas, e "iría más orientado, por el momento, a poder prestar servicios de recarga y posventa a sus clientes del norte de Europa, más que al propio desarrollo del mercado español. Hoy por hoy, estos clientes no pueden traer sus vehículos Tesla a España por la falta de infraestructuras", afirman, aunque también valoran que "su presencia animará un despegue más consistente de la electromovilidad en nuestro país". En Tesla niegan tibieza a su apuesta española. "Antes, cuando un cliente quería adquirir un coche nuestro en España, tenía que ir a Holanda, traerlo en tráiler y matricularlo por su propia cuenta. Tampoco contaba con soporte técnico. Desde el pasado 2 de diciembre todo coche comprado aquí es entregado en España y matriculado por nosotros y, por tanto, está totalmente listo para conducir y cuenta con la garantía española", comentan. La garantía del coche (en España y el resto del mundo) es amplia: ocho años con kilómetros ilimitados para la batería y el tren motriz (los motores eléctricos) y cuatro años u 80.000 kilómetros para el resto del coche. Como ocurre con otros automóviles, es recomendable pasar una revisión cada año, pero no es requisito

indispensable para mantener la garantía en el caso de Tesla: si el cliente no quiere no va, y mantiene la garantía."Un punto importante en este coche es la reducción del gasto en mantenimiento, ya que no tiene líquidos para revisar, salvo el del parabrisas, y tiene en torno a 1.000 piezas menos que un coche de combustión", asegura la compañía. Tesla contará en un primer momento en España con un equipo de 30 personas repartidas entre Madrid y Barcelona, donde ha instalado su sede corporativa. En el segundo semestre del año prevé contar con una gran tienda urbana y un centro de servicio en ambas capitales. "Mientras los abrimos, contamos con un equipo de técnicos que se desplaza a casa del cliente en caso de que tenga algún problema", explican. Los coches que ahora mismo se están comprando tienen un periodo de entrega de entre tres y cuatro meses, con lo que su llegada coincidirá prácticamente con la apertura de las nuevas instalaciones. La adquisición del coche se hace ahora a través de la página web (opción Encargar), en la que el comprador accede a Design Studio, un lugar donde se pueden ver todas las posibilidades de personalización del coche. También a través de la web se puede pedir una prueba de conducción con su equipo de expertos. Tesla tiene ahora a la venta en España los mismos coches que en cualquier otro país del mundo. El Model S, que ofrece una autonomía de hasta 632 kilómetros y tiene un precio entre 80.100 euros y 100.000 euros, y el Model X, que puede recorrer 565 kilómetros y cuesta entre 103.100 euros y 140.000 euros. Silencio total, confort máximo, aceleración espectacular, una pantalla gigante en el salpicadero desde donde se controla un coche lleno de sensores y automatismos inteligentes, son mis principales conclusiones después de recorrer unos pocos kilómetros al volante del Model X más exclusivo. Pero para que estos coches circulen sin demasiados agobios, fundamentalmente en viajes largos, necesitará invertir de manera importante en infraestructuras. La compañía asegura que está en ello. "Hoy contamos con casi 100 estaciones de cargadores convencionales, pero habrá más, y tenemos otras nueve estaciones con supercargadores aunque prevemos llegar a 22 este año", apuntan. En estas instalaciones, cargas la batería en una hora. Para el día a día y si el uso es urbano, el coche se puede cargar en casa en un enchufe convencional. Por la noche, durante ocho horas, se carga para poder recorrer en torno a 150 kilómetros, según los cálculos de la compañía. Si el usuario quiere más rapidez de carga y más autonomía puede adquirir por 500 euros un cargador semirrápido. "La última estación de supercargadores que hemos abierto en España está en Ariza (Zaragoza), que permite la ruta entre Barcelona y Madrid", comentan. Tesla se ha asociado con hoteles, resorts y restaurantes de todo el mundo para instalar cargadores en destino (llego y dejo el coche cargando), que permiten recargar 100 kilómetros de autonomía por cada hora de carga. "Disponemos de 78 en España y 1.000 en Europa, pero crecen cada semana", dice la empresa. Tesla fabrica sus coches en California y los que vende en Europa llegan a Holanda desmontados y se ensamblan allí. Las baterías se producen en Nevada. La compañía está estudiando instalar una nueva fábrica fuera de EEUU. Europa o Asia son los posibles candidatos. Fabricó 83.922 vehículos en 2016, un 64 % más. Se necesita ser muy audaz para llegar donde está hoy Musk, pero esta cualidad parece sobrarle a este empresario de origen sudafricano. Vendió en 1999 su primera empresa, Zip2, una suerte de páginas amarillas online que puso en marcha junto con su hermano, al grupo Compaq por 307 millones de dólares. Tenía 24 años. Ese mismo año fundó X.com, una compañía de pagos online que, tras fusionarla con su competidora Confinity, pasó a llamarse Pay Pal. En 2002 se la vendió a eBay por 1.500 millones de dólares. Ese mismo año fundó SpaceX, la compañía con la que pretende llegar a Marte. Su penúltimo paso ha sido la compra de Solar City por 2.600 millones de dólares para fusionarla con la propia Tesla y convertir al fabricante de coches eléctricos en una compañía de generación de electricidad y cerrar así el círculo eléctrico: vehículo, baterías y generador de energía eléctrica. "Internet, la energía regenerable y limpia y la exploración del espacio, esas son las tres áreas en donde creo que la humanidad tiene más oportunidad para expandirse como especie", ha dicho en alguna ocasión Musk. De lo que no hay duda es de que él, como Tucker o Steve Jobs, y por ejemplo también Amancio Ortega o Juan Roig, junto a muchos pequeños empresarios anónimos, forman parte de esa especie poco habitual de empresarios disruptivos.

Illustration

La versión 'top' del Tesla X, un coche de 140.000 euros con capacidad para siete personas y lleno de tecnología. Lujoso interior en el Tesla X, con siete asientos y todo tipo de automatismos. Se controla desde la pantalla de 17 pulgadas del salpicadero. El multimillonario Elon Musk, máximo accionista y CEO de Tesla, ha

DETALLES

Lugar:	California
Personas:	Musk, Elon
Título:	TESLA INICIA EL VUELO EN ESPAÑA
Autor:	OLEO, FRANCISCO
Título de publicación:	Actualidad Economica; Madrid
Primera página:	48
Año de publicación:	2017
Fecha de publicación:	Apr 1, 2017
Sección:	REPORTAJES
Editorial:	Unidad Editorial Revistas, S.L.U.
Lugar de publicación:	Madrid
País de publicación:	Spain, Madrid
Materia de publicación:	Business And Economics--Economic Situation And Conditions
ISSN:	00017655
Tipo de fuente:	Magazines
Idioma de la publicación:	Spanish
Tipo de documento:	News
ID del documento de ProQuest:	1879794714
URL del documento:	https://search.proquest.com/docview/1879794714?accountid=14501
Copyright:	Copyright Unidad Editorial Revistas, S.L.U. Apr 1, 2017
Última actualización:	2018-03-12
Base de datos:	ABI/INFORM Collection

ENLACES

Copyright de la base de datos © 2018 ProQuest LLC. Reservados todos los derechos.

[Términos y condiciones](#) [Contactar con ProQuest](#)