

Elon Musk: Una visión detrás del CEO y biografía

NOTA DEL EDITOR: Este texto es un extracto de una carta semestral a los inversores de Numantia Patrimonio Global.

* * *

La empresa con el mejor CEO que tenemos en el fondo, y el nivel está muy alto. Ojalá tuviéramos 25 como él. Recomendando como regalo de Reyes su biografía, que hay que leer con atención, subrayarla, poner notas al margen y mancharla con gotas de sudor, y hasta de sangre. Como hay que hacer con todo en realidad, leer con atención al detalle y no dejar los libros vírgenes.

Elon se crece con las crisis, los plazos imposibles y los aluviones salvajes de trabajo. Se deja la piel, el alma, la vida, todo por sacar adelante la empresa, aunque tenga que dormir en la fábrica bajo una mesa mientras los trabajadores lo ven tras un cristal al cambiar de turno.

Su síndrome de Asperger le permite un nivel de claridad mental y concentración muy superior a la media, tanto que ni siquiera te escucha cuando está pensando, y por eso se da cuenta de las cosas 15 años antes que el resto. Pero tampoco tiene habilidades sociales, así que puede caer mal, sobre todo para el que trabaja con él porque es un jefe exigente y duro.

No está programado para tener empatía, pero tiene una determinación feroz que te deja atónito, por eso consigue lo que nadie más consigue, son objetivos que requieren demasiado sufrimiento y perseverancia.

No os dejéis llevar por la caricatura del personaje que quieren mostraros los medios, leed la biografía y seguidle de cerca. Ya de niño se leyó enteras las 2 enciclopedias de su padre, citando datos de memoria, y nos habría superado a cualquiera en todo lo que le despertaba curiosidad, especialmente la física, la ingeniería y la programación.

“Elon sorprende a los ingenieros sabiendo mucho más que ellos mismos sobre su propia especialidad, y motiva a las personas con esas exhibiciones de perspicacia, que la gente simplemente no se espera de él, porque lo confunden con un embustero o con un memo.”

Y si no sabe algo de un tema, habla con un experto y lo bombardea a preguntas hasta que al poco tiempo el experto ya no sabe qué responder. Elon basa su pensamiento en los principios fundamentales de la física, y si la física lo permite y él está empeñado en algo, no descansará hasta conseguirlo.

Él no sólo atrae al mejor talento (es más difícil entrar en Tesla que en Harvard) sino que quiere gente dispuesta a hacer que las cosas ocurran, a resolver problemas complicados, sin jerarquías ni burocracia. Y si eres negativo o crees que algo no se puede hacer, eres despedido. Los equipos de diseño, fabricación e ingeniería están todos juntos. “Los trabajadores de la cadena de montaje deberían ser capaces de pescar inmediatamente a un diseñador o a un ingeniero y decirle: ¿por qué coño lo has hecho de esta forma?”

El inversor medio no aprecia la firmeza de la determinación de Elon, su agudeza para conseguir publicidad gratis generando controversia, o su sentido del humor.

Está obsesionado con minimizar costes para devolver ese ahorro al consumidor, integrando

la fabricación ellos mismos si hace falta, o inventando una nueva máquina que lo haga mejor.

“Lo que conduce al éxito no es el producto, es la capacidad de fabricar ese producto de forma eficaz, tiene que ver con ser capaz de construir la máquina que construye la máquina.” Construir un prototipo de coche eléctrico es fácil, construir la fábrica que produzca 1 millón de ese coche al año es mil veces más difícil, y conseguir flujo de caja positivo con ello, aún más difícil.

Con su obsesión por el diseño, los detalles y con su brutal sinceridad, Steve Jobs también tenía fama de ser en lo personal “un auténtico gilipollas”. Pero quizá hace falta gente así para conseguir estos logros. Tanto Jobs como Musk tienen trastorno obsesivo compulsivo, lo que es una de las razones de su éxito, porque se obsesionan con resolver un problema hasta que lo consiguen.

Pero Musk no sólo aplica esa obsesión al diseño sino también a la ciencia, la ingeniería y la manufactura. A Jobs le encantaba pasarse por el departamento de Apple diariamente, pero jamás visitó las fábricas de China. Elon pasa el tiempo en las fábricas, conoce cada detalle del proceso de fabricación, cosa que ningún otro CEO de un fabricante de coches sabe. No, no saben cómo se fabrica un coche de la empresa que dirigen.

En Tesla diseñan lo que nadie diseña con un ritmo de innovación en la fabricación y la ingeniería que es la verdadera ventaja competitiva.

Cuando invertimos en Tesla en 2018 los inversores decían: “qué pasa, ahora Tesla les va a enseñar a los fabricantes de toda la vida cómo se hace un coche?”

En 2023, Toyota ha dicho algo así como: “mierda, hemos despiezado un Tesla Model Y, y es una obra de arte, vamos 10 años tarde, no podemos competir! ”

A lo que Tesla ha respondido: “lo que Toyota llama una obra de arte ahora ya es el pasado, ya estamos diseñando la nueva plataforma, pero la conducción autónoma será algo aún más valioso, y los robots serán más valiosos que todo el negocio de coches.”

Mientras tanto el resto de los fabricantes lleva décadas adoptando el modelo de Toyota, que es frágil ante esta disrupción, pues exige minimizar el ritmo de innovación para lograr calidad, y han subcontratado las diferentes piezas a miles de proveedores, y usado redes de concesionarios como canales de venta y financiación.

Su cultura de trabajo e innovación es tan diferente que resulta deprimente lo injusta que es la batalla, si el mercado del transporte es tan gigantesco y esa es la competencia podemos dormir muy tranquilos sabiendo que el futuro de Tesla será brillante.

Dos de las últimas innovaciones de Tesla no son ni siquiera innovaciones, se trata de adaptar los coches al siglo XXI con lógica y tecnologías que ya existen en los ordenadores desde hace décadas. Estoy hablando del “loop” de cable ethernet que permite reducir enormemente la cantidad de cables del coche y acelerar la comunicación, y pasar todo el sistema de bajo voltaje de 12v a 48v, lo que requiere liderazgo e integración vertical, pero tiene tanta lógica como el uso de las piezas de fundición que ellos han liderado.

Por la Ley de Ohm sabemos que, si multiplicamos el voltaje del sistema por 4, podemos disminuir la intensidad del sistema por 4. Pero el calor generado en los conductores por efecto Joule es proporcional a la intensidad elevada al cuadrado, así que hemos reducido el calor generado en un factor de 16, lo que permite eliminar disipadores o reducir

enormemente la cantidad de cobre necesaria en cada coche. Es algo lógico, pero hay que ponerse manos a la obra para coordinar a proveedores o hacerlo tú mismo. Los competidores lo copiarán, si no han quebrado antes, muchos años después. La acción, en mi humilde opinión, está infravalorada y seguiremos siendo accionistas muchos años.