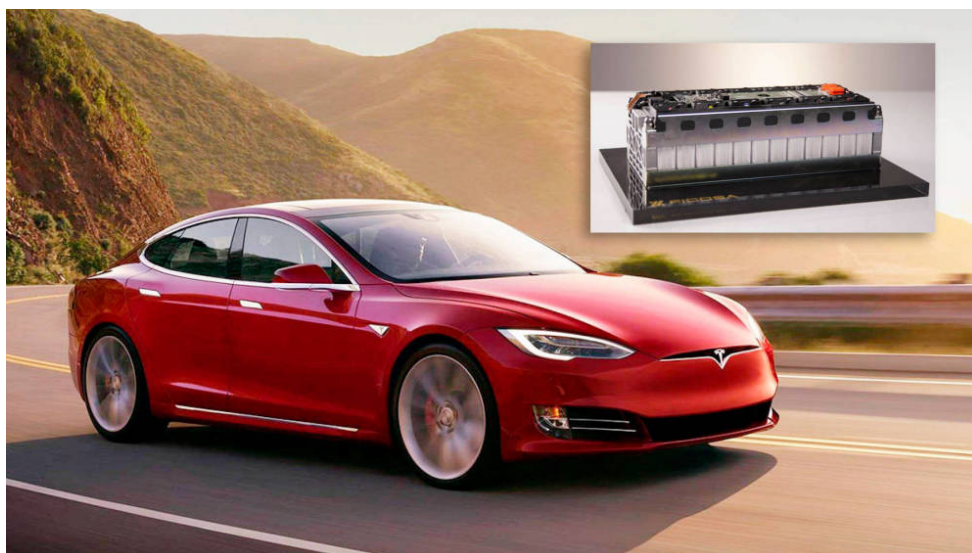


El Confidencial

Los catalanes que trabajan con Tesla en fabricar las baterías del futuro

Adquirida por el gigante Panasonic, que fabrica las baterías de los coches eléctricos de Tesla, la firma catalana Ficosa está desarrollando algunas de las piezas clave de los coches del futuro

**Autor**

Álvaro Hernández

Contacta al autor

@alvarohernandec

Tiempo de lectura 6 min

25.10.2017 – 05:00 H.

Más allá de su capacidad para asombrar al mundo con los logros de su piloto automático, el sistema que acerca cada vez más los Tesla a la experiencia del coche sin conductor, la clave de los vehículos eléctricos fabricados bajo la batuta de Elon Musk está en su batería. La firma ha logrado apilar miles de celdas de un tamaño similar al de unas pilas convencionales para dotar a sus coches de una gran autonomía. En concreto, hasta 900 kilómetros con el Model S (aunque el propio Musk asegura que, con las ruedas adecuadas, se puede superar el millar de kilómetros).

Pero esa eficacia no es algo que se deba solamente al trabajo de los ingenieros de Tesla. De hecho, es el gigante japonés Panasonic quien fabrica en exclusiva las baterías, aunque de momento es la empresa comandada por Musk la que se encarga de desarrollar el cerebro que procura exprimir todo su jugo: el Battery Management System (BMS), o sistema de gestión de baterías. Este 'software', que controla el funcionamiento de las baterías, es precisamente la especialidad de Ficosa, la compañía catalana que Panasonic ha comprado recientemente para llevar al siguiente nivel su colaboración con Tesla.



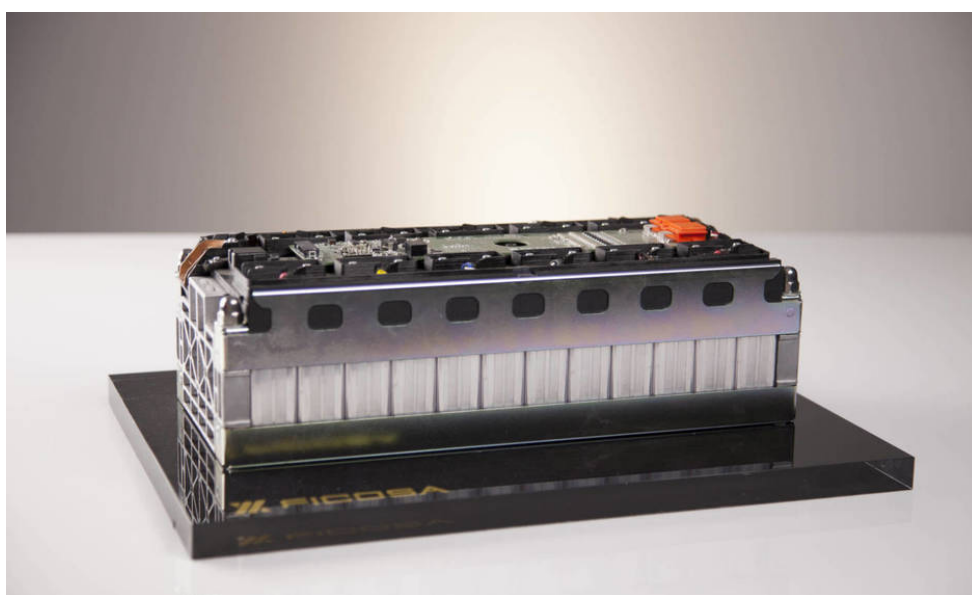
1.000 empleados y un cliente de lujo: la firma española que fabrica las llaves de los Tesla

José Manuel Blanco

La española Premo fabrica las llaves y antenas que abren automáticamente los coches de Tesla. Ambas empresas ya trabajan para desarrollar otros elementos, como cargadores de batería

“Panasonic es líder en baterías y es muy fuerte en las celdas de litio; nosotros somos muy fuertes en la gestión de la batería, en el BMS”, explica a Teknautas Javier Pujol, consejero delegado de Ficosa. Al pasar a formar parte de su grupo, Panasonic podrá recurrir a la experiencia y los conocimientos de la firma catalana para llevar “sus tecnologías a producción masiva, a economías de escala”. Es decir: si todo marcha bien, los catalanes de Ficosa serán clave para la creación de las baterías del futuro, más concretamente, el cerebro del cerebro de los coches eléctricos de Elon Musk.

Pero ¿qué es exactamente un sistema de gestión de baterías y por qué es tan importante para Tesla? El BMS es un circuito electrónico que se coloca junto a la batería y es el encargado de equilibrar las celdas para aprovechar al máximo la energía. Monitoriza en todo momento el estado de cada una para evitar sustos durante el proceso de carga y descarga si, por ejemplo, la tensión sube o baja de los límites que se consideran seguros o la temperatura se dispara. En un coche, otra de sus funciones habituales es redirigir la energía que se recupera por el freno regenerativo (el famoso KERS) para que sea almacenada y se pueda volver a utilizar. Ficosa, la firma creada en 1949 por José María Pujol y José María Tarragó, se ha convertido en un especialista justo en este frente.



La especialidad de la compañía catalana es el BMS, el ‘software’ que controla el funcionamiento de las baterías.

Dedicada originalmente a la fabricación de cables mecánicos para el mercado de los recambios de automóvil, Ficosa aspira ahora a ser un elemento clave en el devenir de los coches eléctricos. De hecho, su futuro va mucho más allá de las baterías que Panasonic fabrica para Tesla: la empresa catalana también ha firmado un acuerdo con el grupo Volkswagen para proveer el 'software' de sus baterías y, gracias a la adquisición por parte de Panasonic, Ficosa también trabajará "para Ford, Toyota, Honda y Nissan", entre otras.

No obstante, este no es un logro que se haya alcanzado de un día para otro. Panasonic ya había entrado a formar parte del accionariado de Ficosa en el año 2014. En aquel momento, el gigante tecnológico se hizo con el 49% de la compañía a cambio de 230 millones de euros: 185 millones destinados a una ampliación de capital y 45 millones para los bolsillos de las familias Pujol y Tarragó. Ahora, la firma asiática ha ampliado su presencia hasta hacerse con el 69% de las acciones de Ficosa.

La alianza del coche del futuro

Según Pujol, el vehículo del mañana no será cosa de 'startups', sino que se construirá en base a grandes acuerdos de multinacionales: "Esta liga del coche del futuro la van a liderar grandes consorcios", augura. "Nosotros hemos pasado de competir en el mercado con compañías de 5.000 millones de euros a estar compitiendo en el sector del coche conectado, seguro y eléctrico con compañías de entre 30.000 millones y 75.000 millones de euros, como Samsung, LG, Bosch...".



De izq. a dcha.: Javier Pujol, consejero delegado de Ficosa; Masahisa Shibata, 'senior vicepresident of' Automotive & Industrial Systems de Panasonic; José María Pujol, presidente de Ficosa; Kazuhiro Tsuga, presidente de Panasonic Corporation, y Yoshio Ito. (Ficosa)

Sin ir más lejos, y más allá de la relevancia que tenga la tecnología de Ficosa en el desarrollo de las baterías para los Tesla o los Ford, la compra de la empresa por parte de Panasonic también tiene ciertos tintes de alianza estratégica. Según los datos que proporciona el propio CEO, el 60% de las ventas de Panasonic en el mercado de la automoción tiene lugar en Asia, mientras que solo el 13% se produce en Europa. Sin embargo, para Ficosa, la situación era justo la contraria: el 57% de sus ventas tenía lugar hasta ahora en el Viejo Continente, mientras que a Asia solo llegaban un 13% de sus ventas.

El coche del futuro no tendrá retrovisores

"Para los accionistas de Ficosa habría sido mucho más fácil, seguramente, quedarnos pasivos y ordeñar la vaca, porque el negocio tradicional es el que hoy genera toda la caja del grupo", afirma Pujol. Sin embargo, decidieron arriesgarse, firmar la alianza con Panasonic y mirar hacia el mañana de la automoción. La apuesta viene de atrás. "Fuimos la primera compañía en Europa que pasó de cables mecánicos a sistemas de cambio de marcha o sistemas de freno, porque ya intuíamos que los cables mecánicos iban a desaparecer", rememora Pujol, que mantiene su puesto como director ejecutivo de la compañía tras el proceso de compra.

Algo similar sucede con otro de los componentes habituales de un coche, los retrovisores, que a día de hoy representan un 70% de las ventas de Ficosa. Aunque se trata de un movimiento arriesgado, el año que viene estarán detrás del lanzamiento del primer coche que prescindirá de espejos para sustituirlos por cámaras y pantallas.



El retrovisor ya no es un espejo: en el futuro serán cámaras y pantallas.

“Incluso canibalizando el negocio ‘core’ [principal] del grupo, preferimos intentar ser los primeros en hacer cambios que los segundos o los terceros”, razona el máximo responsable de la compañía, ahora propiedad de Panasonic.

Así, parece que la actividad del Centro Tecnológico de Viladecavalls de Ficosa (una fábrica que, curiosamente, la empresa catalana compró a Sony por un euro en el año 2010) parece tener asegurada la actividad de los próximos años. Si ya antes de la llegada de Panasonic las ventas de Ficosa habían crecido desde aproximadamente los 550 millones de euros de 2009 hasta los más de 1.000 millones en 2015, trabajar en el grupo del gigante japonés para hacer el coche del futuro al calor de Tesla y otros gigantes es un negocio más que prometedor.



Uno de los 'padres' del

Bitcoin prepara la criptomoneda que revolucionará el sector



Siguiente