

PERSONAJE

POR SOFÍA GARCÍA-HUIDOBRO



MATIAS TRONCOSO, EL INGENIERO CHILENO QUE TRABAJA EN FERRARI

El gerente de pruebas de componentes híbridos de la prestigiosa casa automotriz italiana vive hace más de 8 años en la provincia de Módena y ha sido clave en el desarrollo de modelos híbridos de Ferrari.

Cuando dice a qué se dedica no pasa desapercibido. Matias Troncoso Cruz (36), ingeniero civil UC, trabaja en Ferrari y vive en Maranello. El pueblo con poco más de 15 mil habitantes está ubicado en el norte de Italia y fue la cuna de Enzo Ferrari, piloto de automovilismo y fundador de la Escudería Ferrari y más tarde de la casa automotriz que lleva su apellido. El chileno llegó por primera vez a esos lados en 2012. Estudiaba su doble titulación de ingeniería eléctrica en la UC y en el Politécnico de Turín, y surgió la posibilidad de realizar su tesis en Ferrari experimentando con baterías del modelo LaFerrari, el primer auto híbrido de la marca, lanzado en marzo de 2013. "Me tocaba trabajar en las salas de pruebas y estuve seis meses desarrollando un sistema que detectaba cómo estaba la salud de las baterías. Cuando terminé me ofrecieron quedarme, pero en ese momento no había ningún modelo eléctrico en desarrollo y mi entonces polola me había venido a buscar así que presenté mi tesis y nos volvimos a Chile", recuerda Matias. Entre 2013 y 2016 trabajó primero en una empresa pequeña de energías renovables y luego en la startup RT Electronics.

Volvieron a llamarlo desde Ferrari para que se sumara a un proyecto de innovación. Aceptó y partió a Maranello. "Cuando llegué empezó el boom de los autos híbridos y en ese tiempo Sergio Marchionne, CEO de Ferrari, dijo: 'Hagamos nuestro primer híbrido de

producción y hagámoslo en tiempo récord". Tres años fue el plazo. El equipo inicial era de cuatro personas. El jefe del departamento le asignó tareas a cada integrante: uno a cargo de las baterías, otro de las máquinas eléctricas, otro de la electrónica de potencia y Troncoso en experimentación, es decir, tomar todos estos componentes y probarlos. El resultado fue el SF90, primer híbrido de producción de la firma, que lanzaron en 2019.

Le ha tocado vivir el crecimiento de esta área en primera línea. Hoy en su departamento trabajan unas 120 personas, además de algunos consultores externos. En un comienzo la mayor parte de los componentes los compraban a proveedores externos, pero desde el lanzamiento del SF90 se decidió ir un paso más allá e internalizar la producción de componentes eléctricos ya que son elementos estratégicos.

Troncoso explica que Ferrari estrena un modelo de gama superior cada 10 años. Una década después del lanzamiento de LaFerrari vino el F80, el nuevo supercar de Ferrari que salió al mercado a fines de 2024: un auto de 1.200 caballos de fuerza que tiene un valor de 3,5 millones de euros. "Y la gracia que tiene es que todos los componentes fueron desarrollados por nosotros internamente". El F80, dice, es un modelo de hiper lujo que cuenta con producciones limitadas de 500 a 1.000 autos y que sirve para probar tecnología que luego pasará a producción más masiva.

Vivir en el Motor Valley

De niño no era especialmente fanático de la Fórmula 1, pero sí de la ingeniería eléctrica. Cuando partió a estudiar a Italia, uno de sus hermanos le dijo en broma que quizás terminaba trabajando en la Ferrari. Al recibir la propuesta para hacer la tesis en la marca automotriz, se impactó. Lo habían aceptado para estudiar un máster en Suiza, pero cambió de planes y se instaló en Maranello.

En esta época del año las temperaturas se empujan por sobre los 35° y la humedad llega a ser inhóspita, comenta Matias por Zoom. "En el pueblo hay dos pelagatos", dice.

Explica que la empresa ha ido creciendo de tal manera que casi absorbe la localidad. La compañía se divide entre la parte industrial, donde se fabrican los modelos deportivos. Ahí, en el edificio donde están las salas de prueba, en el Departamento de Investigación y Desarrollo, trabaja el chileno. Al otro lado, indica Matias en su pantalla donde comparte una vista aérea de Maranello en Google Maps, se fabrican los autos que corren en la Fórmula Uno. Y está la famosa Pista di Fiorano, donde se prueban históricamente los vehículos de carrera y que rodea la antigua casa de Enzo Ferrari.

Módena, a unos 18 kilómetros de distancia, además tiene la particularidad de ser cuna natal de Luciano Pavarotti y donde se encuentra la Ostería Franciscana -por varios años el mejor restaurante del mundo- del reconocido chef italiano Massimo Bottura.

La zona se denomina Motor Valley porque ahí también se producen otras grandes marcas de lujo como Lamborghini, Pagani, Maserati y Ducati. Todos los años se organiza una gran fiesta, el Motor Valley Fest, que atrae muchos turistas y que incluye un desfile de autos. La última edición fue hace un mes, entre el 5 y el 8 de junio. "Cuando ves toda la gente alrededor del auto que te tocó hacer, el piloto empieza a hacer ruido con el motor y la gente hace 'wow!' Es súper loco".

Su equipo prueba las baterías y está a cargo del prototipaje. "Mi rol es Assembly and Testing Manager. Me toca ejecutar todas las pruebas de confiabilidad", señala.

Aunque el diseño y la producción de un auto implica a muchas personas en sus distintas etapas, Troncoso reconoce que es inevitable sentirlos un poco propios: "Es algo en lo que se trabajó tanto y uno observa el

efecto que causa un auto así en las personas, una especie de éxtasis".

Matias recuerda cuando recién llegó a Módena y veía pasar esos autos de lujo, se quedaba mirándolos. Desde que trabaja en la fábrica de Ferrari, se fue acostumbrando. Ahí enfrenta problemas como en cualquier empleo, dice. "Pero el otro día vino un amigo de Talca y fuimos juntos a visitar el Museo Ferrari. Sus hijos estaban emocionados admirando los autos, y ahí uno recuerda que trabajar aquí es una experiencia única que hay que aprovechar. En eso estoy".

Le ha tocado presenciar cómo evolucionó el proceso de desarrollo de componentes nuevos en una empresa como Ferrari que tiene más de 80 años. "Ahora a fin de año debería salir el primer auto eléctrico de Ferrari, y con mi equipo ya estamos viendo qué viene después".

"Inventore" y la "scuderia"

Hace tres semanas Troncoso Cruz publicó en su cuenta de LinkedIn una foto que mostraba un trofeo con la inscripción de Inventore Ferrari 2024. Explica que se trata de un reconocimiento interno de la empresa, iniciativa que creó Benedetto Vigna, CEO de la marca desde 2021, para impulsar el desarrollo de patentes. "Es una gran política centrada en el desarrollo de patentes, algo innovador en un rubro que antes funcionaba con mayor secreto industrial. Vigna inventó estos premios anuales que además incluyen una cena especial que realmente vale la pena", cuenta. En esta oportunidad fueron 340 colegas premiados por más de 200 patentes. Ferrari hoy es la segunda empresa con más patentes presentadas en Italia.

En este momento, alrededor del 60% de los autos que se producen en Ferrari son híbridos. Troncoso comenta que han sido pioneros en el desarrollo de estos modelos.

- Al igual que la Fórmula 1, ¿hay una carrera constante con los competidores?

- Sí, la industria automotriz renueva su gama cada cinco años. Siempre hay un nuevo step. Eso lo hace muy entretenido. No hay pausa. Tienes que desarrollar algo nuevo, mejor, y que cueste menos. Ese es el desafío.

Cuando Matias volvió a vivir a Italia, hace más de ocho años, fue junto a su mujer. Hoy se preparan para recibir a su primer hijo. Vienen de visita a Chile todos los años para visitar a la familia y amigos, pero por el momento la vida se proyecta allá. Se compraron casa y están listos para iniciar esta nueva etapa. El año pasado Troncoso terminó de estudiar un doctorado en máquinas eléctricas multifase en el Politécnico de Turín. Durante ese tiempo trabajaba en Ferrari de lunes a viernes y los fines de semana se dedicaba a escribir papers y probar un prototipo en los mismos talleres de la empresa para su tesis.

Se ha hecho seguidor de la Fórmula 1. Algo inevitable estando ahí, afirma. Cada semana sigue atento las carreras y el desempeño de la escudería del "caballo rampante" con sus pilotos Charles Leclerc y Lewis Hamilton. Los resultados se sienten al interior de la firma, para bien y para mal. Trabajadores de su grupo, cuenta Matias, luego han hecho traspaso al equipo de Fórmula 1 y existe comunicación con ellos, aunque explica que con los nuevos reglamentos de límite presupuestario que deben seguir las escuderías, no se traspasa el desarrollo de componentes entre las distintas secciones de la marca. Están juntos, pero no revueltos. "Solo podemos deseárselos suerte", agrega. 🍀