

LOS AUTOS ELÉCTRICOS DEJAN UNA CIUDAD EN SILENCIO (El Financiero 24/09/18)

LOS AUTOS ELÉCTRICOS DEJAN UNA CIUDAD EN SILENCIO (El Financiero 24/09/18) BLAKE SCHMIDT
Bloomberg Businessweek En una parada de camión en el distrito comercial de Nanshan en Shenzhen, China, el aire estaba saturado con el sonido de pájaros. La calle estaba silenciosa, con excepción de algún camión diésel, una resistencia al futuro que llegó casi sin hacer ruido: el camión eléctrico. Una mujer que revisaba su celular mientras esperaba no notó que el vehículo había llegado, hasta que se abrieron las puertas y salió un hombre que gritaba en su teléfono. Los pasajeros pasaban y pagaban con WeChat, de Tencent Holdings Ltd., el gigante chino de redes sociales.

Cada megaciudad puede contar su historia en incrementos de decibeles. Para la mayoría, el punto de inflexión fue la Revolución Industrial. Pero en Shenzhen, con más de 20 millones de personas y fábricas de hardware de alta tecnología, la era silenciosa está cuatro décadas atrás. Entonces, la respuesta a Silicon Valley de China fue una serie de tranquilas aldeas pesqueras al otro lado del río de Hong Kong. En 1980, Deng Xiaoping declaró a Shenzhen la primera zona económica especial de China. El ruido urbano llegó de golpe. La nueva metrópolis rápidamente ocupó su lugar en la producción eterna de ruido. Un plan maestro creó 14 complejos industriales locales para distribuir el riesgo del experimento del gobierno. Los trabajadores de la primera fábrica dependían de unas 300 aldeas pesqueras y agrícolas para suministros básicos como agua y comida. Por ello, el Shenzhen moderno tiene varios centros con complejos a distancias caminables, según Juan Du, profesor de arquitectura de la Universidad de Hong Kong. La ciudad experimentó con infraestructura: carreteras, corredores de camión y un metro que ahora tiene una tercera parte de las paradas que el de Nueva York. Trenes bala, ferris y un nuevo aeropuerto la conectan con el mundo. Por la forma en que se urbanizó, la mitad de los residentes no necesitan autos propios. La nueva Shenzhen mezcla de autobuses, scooters, bicis y taxis, todos eléctricos, y se ha vuelto la ciudad más silenciosa. Para el reemplazo a nivel metrópolis del motor de combustión, BYD Co. es el nuevo Ford de Shenzhen. El productor de vehículos eléctricos, respaldado por subsidiarias chinas y una inversión de 232 millones de dólares de Warren Buffett en 2008, ha opacado a Tesla como principal productor de vehículos eléctricos enchufables. Prácticamente solo, BYD electrificó la flota de Shenzhen de 16 mil camiones y ahora trabaja en un reemplazo a gran escala de los taxis y camiones de la ciudad. En la sede de la compañía en Shenzhen, más de 37 mil empleados fabrican partes para autos, camiones y taxis eléctricos. La mayoría se venderán en China. El fundador de BYD, Wang Chuanfu, concibe para 2030 una flota china con 300 millones de vehículos totalmente electrificados. Las metas para Beijing intentan llegar a un 20 por ciento de electrificación para 2025. Pero Wang insiste. "Sucederá antes de lo esperado". El plan de China de convertirse a lo eléctrico le dará a BYD un fuerte cimiento nacional para su ambición de volverse marca global. Para ello, Wang contrató al actor y activista Leonardo DiCaprio en 2017 como embajador de la marca y comenzó a exportar sus vehículos a EU. BYD logró un acuerdo para proveer autobuses eléctricos a la sede de Facebook en California, la autoridad de tránsito en Long Beach y los campus de las universidades de Stanford y de California en Los Ángeles (UCLA). En agosto, ganó una licitación para proveer vehículos eléctricos a todas las entidades gubernamentales de Georgia. La compañía utiliza a su favor el apoyo financiero en casa. Una línea de crédito de 9 mil millones de dólares del Banco de Desarrollo Chino, por ejemplo, ayuda a BYD a colocar monorraíles en Brasil, Egipto y Filipinas. Pero el apoyo económico del gobierno podría no durar para siempre. Los incentivos que alguna vez cubrieron la mitad del millón de yuanes (147 mil dólares) necesarios para producir un autobús eléctrico en 2015, ahora solo cubren una tercera parte del costo. Uno de los obstáculos para el éxito de BYD en casa y el extranjero es encontrar espacio para estaciones de carga. Conforme los precios de las viviendas en Shenzhen se disparan para rivalizar con Hong Kong, no es fácil hallar lugares para estaciones de carga y luego deben ser conectadas a la red eléctrica, dijo el vocero de BYD, Xiao Haiping. En Shenzhen Eastern Bus Co., uno de los tres socios de flotas de camiones de BYD, la cuenta mensual de electricidad de 17 millones de yuanes es una tercera parte de lo que era la de diésel. La firma tiene 15 mil empleados y 5 mil 800 camiones, que usan siete estaciones de carga. Un camión toma aproximadamente tres horas para una carga completa y tiene una autonomía de 250 kilómetros. Las medidas anticontaminación del gobierno también impulsan a las ciudades chinas hacia un futuro eléctrico y silencioso. Comenzaron en 2013, bajo el Plan de Acción de Contaminación Ambiental, y limitaron el uso del carbón y las partículas finas en regiones clave. Un nuevo plan, publicado en julio, puso la meta de 2 millones de autos eléctricos vendidos al año para 2020. Shenzhen aplicó elevadas tarifas para licencias de vehículos a gasolina y ofreció estacionamiento gratis e incentivos fiscales para motivar la compra de vehículos eléctricos. También ha exigido que todos los nuevos camiones sean eléctricos y que 20 mil vehículos diésel sean desechados. Los servicios para compartir viajes ya también deben usar unidades eléctricas. "Los autos eléctricos definitivamente pueden reducir el ruido", dijo Tao Liu, director de Clozell Corp., compañía que creó un mapa de sonido del transitado distrito Futian, de Shenzhen, para ayudar al gobierno a atacar la contaminación auditiva. Quizás el hito del cambio de Shenzhen hacia el silencio llegó en 2003, cuando la ciudad comenzó a prohibir motocicletas con gasolina. Shenzhen también evidencia que la limpieza urbana tiene sus límites. La planta de carbón Mawan les recuerda que dos terceras partes de la electricidad de China viene del carbón. Esos eléctricos siguen conectados a una red sucia y ruidosa.