

EMPRESAS



STELLA LI
VICEPRESIDENTA EJECUTIVA DE BYD
Y LOS PLANES DE DESARROLLO EN
LITIO:

“Queremos
invertir en Chile
y no tenemos
límites en el
presupuesto”

■ “Queremos construir en Chile la cadena de valor agregado en litio más grande de Latinoamérica”, señaló la ejecutiva de la compañía china, quien enfatiza que “somos la empresa que el Gobierno necesita para liderar en esta tecnología”.

POR VALERIA IBARRA

Una intensa semana tuvo Stella Li, vicepresidenta ejecutiva de BYD en su periplo por Chile. Una reunión con el ministro de Hacienda, Mario Marcel, otra con su homólogo de Transportes, Juan Carlos Muñoz, y un encuentro con la histórica figura de la televisión Mario Kreutzberger fueron algunas de las postales que dejó la visita de la ejecutiva.

BYD es conocida en Chile por proveer de la flota de buses eléctricos –que ya llegan a 435 unidades– y por ganar la licitación para explotar litio durante el gobierno de Piñera, anulada luego por la justicia. En el mundo de las finanzas, su fama viene de Warren Buffett, el oráculo de Omaha, que apostó por la firma china hace 14 años.

– ¿Consideran invertir en

autos eléctricos en Chile?

– Actualmente, tenemos parte de esa producción aquí en Chile (se refiere a los buses y los autos que BYD comercializará con Astara). Pero estamos preparando más inversiones en Chile, las que se centrarán en el litio y el proceso de adición de valor. Queremos construir en Chile la cadena de valor agregado en litio más grande de Latinoamérica”

– ¿En qué, concretamente?

– Aquí, queremos producir materia prima para baterías. Producimos camiones eléctricos, autobuses eléctricos, taxis eléctricos y automóviles eléctricos. Y BYD también es un gran jugador en energía solar y almacenamiento de baterías. Así que esto es una especie de sistema ecológico. Queremos construir en Chile una alianza con diferentes socios aquí (para electro-

movilidad y energía solar)”.

– El Gobierno quiere industrializar el litio. ¿Cómo puede lograrlo?

– Es una pregunta cuya respuesta tiene diversos ángulos. Primero, Chile tiene las mayores reservas de litio y cobre, dos elementos muy importantes para los autos eléctricos en el futuro. Así que creo que el Gobierno chileno debería utilizar la tecnología más avanzada para agrandar, o tal vez construir, la mejor y más compacta industria minera del mundo.

Para que en estas dos áreas sean la número uno, primero necesita ampliar la capacidad tecnológica aquí, ponerse al día, de alguna manera traer nueva capacidad y estar entre los dos o tres primeros en la industria. Con la nueva tecnología aquí, más I+D, generar nuevas ideas. Por

CONTINUÁ PÁG.6



Elogios para Elon Musk, su competidor mundial en electromovilidad

■ BYD es competidor de Tesla en autos eléctricos, empresa a la cual superó en número de vehículos fabricados en el mundo, con estrategias distintas: a diferencia de la firma norteamericana, la fabricante china es un productor integrado –desde baterías de litio hasta buses eléctricos– y ofrece variadas gamas de precios.

Por eso, cuando se le preguntó cómo le irá a Elon Musk en Twitter, Stella Li sorprendió al responder que “creo que tendrá éxito, porque la forma en que maneja el negocio es muy dedicada, muy enfocada, muy motivada”.

La vicepresidenta de BYD enfatizó que este estilo de liderazgo quedó demostrado en cómo se hizo del control de

Twitter.

En su visita a Chile, suscribió la alianza con la española Astara para comercializar desde 2023 automóviles eléctricos para pasajeros. Se presentaron dos modelos –Tang EV y Han EV (que Stella Li está manejando en la foto) pero a lo largo del año aumentarán la oferta de city cars, sedán y SUV. Esto implica contar con toda la infraestructura para cargar los vehículos.

“Buscamos ser un socio a largo plazo en la transformación del país hacia la movilidad verde. Hoy, con más de 430 buses operando en Santiago, somos testigos de un nuevo hito con los vehículos de pasajeros de nueva energía BYD entrando al mercado chileno”, dijo.

VIENE DE PÁG.4

ejemplo, en BYD el 10% de los empleados son ingenieros y producen 11 patentes por día.

El Gobierno chileno debería dar la bienvenida a empresas como la nuestra: empresas de tecnología, que traigan mucha I+D, traigan mucha tecnología aquí para ayudar al Gobierno a alcanzar la posición de liderazgo para el litio y cobre. En litio, podríamos entregar licencias gratuitas al gobierno. Así que ése es

plo, durante la pandemia, ante la falta de mascarillas, fuimos la única compañía del mundo en construir una línea de producción en dos semanas. Y luego, en uno o dos meses, nos convertimos en la productora de mascarillas más grande del mundo. Ese es el tipo de capacidad que tiene BYD. Entonces, el Gobierno chileno debería actuar agresivamente y acelerar cualquier proceso legal o legislativo para asociarse

“No tenemos problemas para obtener la financiación ni para invertir en la extracción de litio aquí. Depende del proyecto”.

un paso muy importante”.
– En extracción de litio, Chile puede perder el liderazgo en los próximos años frente a Australia y Argentina...

– Y China...
– Y China. ¿Cómo puede recuperarlo?

– Somos la empresa de tecnología que el Gobierno chileno necesita para acelerar este proceso. Tenemos la capacidad para enfrentar cualquier desafío. Por ejem-

plado, con una empresa de tecnología, como BYD. Somos la empresa que el Gobierno de Chile necesita para liderar en tecnología del litio.

– ¿Ha demorado mucho la autoridad en crear una institucionalidad para el litio?

– Creo que la actual autoridad tiene la velocidad y el deseo de acelerar (el proceso).

– ¿Cuánto quieren invertir?

– No tenemos límites de presupuesto para inversión,



Stella Li se reunió el martes con el ministro de Hacienda Mario Marcel. También sostuvo un encuentro el lunes con el titular de Transportes Juan Carlos Muñoz.

depende del proyecto. No tenemos problemas para obtener la financiación y el dinero para invertir en la extracción de litio aquí.

– ¿Pero cuánto ve posible?

– No tenemos idea de qué tipo de oportunidad estará disponible aquí. Pero es

probable, al menos porque estamos hablando de minería, entonces estamos hablando de un valor agregado.

– ¿Y tener una fábrica de autos o buses eléctricos en Chile?

– Por transporte, por logística, Chile está en una mejor

posición para la actividad minera. Para una operación de fabricación aquí, la logística no es compatible con Chile.

– ¿Cuándo cree que la electromovilidad será la norma en el mundo?

– Es una muy buena pregunta y para responder hay que mirar qué está pasando país con país, tanto en el transporte público como en el privado. En Europa, en los autos eléctricos, en Noruega hay una penetración superior al 90%, en Francia es del 30%, en Suecia es de 40%. En los centros de las ciudades, sólo se permite el taxi eléctrico, los autobuses eléctricos. Entonces, país por país, comenzaron a impulsar más autos eléctricos.

Y luego, Chile es un país líder aquí: hay 800 autobuses eléctricos (435 de BYD), es algo muy, muy exitoso. Ahora es el momento de escalar para lograr una electrificación del 100% para el transporte público en dos o tres años y luego pasar al taxi eléctrico. Luego, una vez que construya una infraestructura de carga (para autos), seguirá el consumidor. Estamos en Chile presentando el automóvil eléctrico, que cambiará las reglas del juego.

“El gobierno chino es más abierto”

Respecto de la reciente ola de protestas en China por la política de Covid o del gobierno de Xi Jinping, la vicepresidenta de BYD explicó que la realidad del país es un poco más compleja de lo que se ve en los medios.

Por un lado, explica, “China es un país grande, no es fácil hacer la cuarentena, tampoco es fácil que te guste” y, por otro lado, los cambios de dirección tampoco son simples de implementar, expresó.

También opinó que es incorrecto decir que no hay apertura de las autoridades chinas.

“Hay más comunicación entre el gobierno y la gente de China, la gente de negocios, con el exterior. Hay un montón de malentendidos. De hecho, el gobierno chino es más abierto que antes, son más abiertos a aceptar la inversión extranjera”.

“Somos una compañía que invertimos mucho en China y por mi forma de trabajar, hablo mucho con el gobierno local. Me siento bien, es un gobierno muy abierto. La autoridad en China es muy diferente de lo que lees en el periódico”, concluyó.