

VICEPRESIDENTA DE BYD, PRODUCTOR LÍDER DE BATERÍAS RECARGABLES EN EL MUNDO:

Stella Li, la ejecutiva china que enfrenta al Gobierno por el litio: "No compramos a Chile, porque no es súper competitivo"

La empresaria cree que Chile está desaprovechando su oportunidad de extraer litio, y que hay otras regiones que se han vuelto más interesantes para proveer el recurso. En materia ambiental, ve poca planificación del Gobierno para abordar la transición energética.

La ejecutiva china es la mujer con mayor poder de BYD.

CATALINA MUÑOZ-KAPPES
 Desde México

Como una de las principales mujeres en la transición energética, Stella Li dirige una empresa con 700 mil empleados a nivel mundial—de los cuales 100 mil son ingenieros— y que en un día laboral promedio ingresa 32 solicitudes de patentes de innovación. Son datos que ella no pierde la oportunidad de destacar. Li es la vicepresidenta ejecutiva de BYD Company Limited y CEO de BYD Americas. BYD es líder mundial en la fabricación de baterías recargables, y de vehículos híbridos y eléctricos (superó a Tesla en la venta global de eléctricos).

Li, radicada desde 2011 en Los Ángeles, EE.UU., ha visitado Chile varias veces y se ha reunido con el Presidente Gabriel Boric. Esta semana, participó del primer lanzamiento de un producto fuera de China, una camioneta híbrida que competirá con las tradicionales. Los ejecutivos de BYD México la presentaron como "nuestra querida Stella" durante el evento.

"El Mercurio" conversó con ella en Ciudad de México.

—¿Qué esperan del Gobierno para promover la industria del litio?

"Creo que el Gobierno debería ser un poco más agresivo, porque Chile es uno de los países con ricos recursos de litio. Pero cada vez que necesitas depender del Gobierno, como una licitación, necesitas que el Gobierno te dé una autorización. Esto bloquea la etapa de desarrollo y creo que eso debería cambiar".

Al comparar la trayectoria de Li en BYD, se entiende su impaciencia con el Gobierno de Chile. La ejecutiva ingresó a la empresa en 1996, solo un año después de su creación. Ya en 2002 ayudó a la compañía a establecer alianzas con gigantes tecnológicos como Motorola y Nokia. En la última década supervisó la apertura del segmento de buses eléctricos—de los cuales 500 operan en Chile, incluidos los primeros buses de dos pisos— y la expansión de BYD a 20 países en el continente americano.

—¿Qué rol juega el litio de Chile en la cadena de producción de BYD?

"Juega un papel muy importante. Pero últimamente otras regiones son más competitivas (que Chile). Siempre BYD acude al mercado para seleccionar al mejor y más competitivo proveedor. Enton-

ces, en los últimos meses, tal vez medio año, realmente no compramos a proveedores en Chile, porque no es súper competitivo".

—¿Cree que las reservas de litio de Chile se están aprovechando?

"Los salares son el mejor recurso para (extraer) litio. Entonces, si no aprovechas la oportunidad ahora, la perderás. De repente, encontrarán muchos recursos ricos en otros países, en Brasil, incluso en México. Toda la gente (invertirá) dinero para desarrollar el recurso de litio. Y luego, tal vez esté el exceso de oferta en los mercados. Entonces, perderán un poco más de posibilidades para que Chile desarrolle esta cadena de suministro".

Esta semana su impaciencia le costó un enfrentamiento con Corfo. En entrevista con "El Mercurio" en México, la ejecutiva señaló que el proyecto de una planta de cátodos de litio estaba "de cierta forma, en pausa". Los dichos de Li, explicó luego la *country head* de BYD Chile, Tamara Berríos, se debían a que ha habido retrasos en la negociación entre SQM y Codelco, de la cual dependen para la realización de este proyecto, entre otros factores. Corfo conminaría después a BYD a desarrollar su proyecto.

Li destacó el liderazgo de Berríos en Chile, que es parte de una tendencia mayor presencia femenina en la industria automotriz. "Uno ve a nivel global más mujeres en posiciones de liderazgo, especialmente de Asia. Incluso en Chile, nuestra *country manager* es la mejor", afirmó.

—¿Está Chile comprometido con los objetivos de transición energética?

"Vemos muchas empresas privadas impulsadas por los criterios ASG. Son más agresivos, pero del Gobierno no veo la función, la estructura y un enfoque sistemático. Deberían tener el mandato de en qué año deben electrificarse los vehículos comerciales, como autobuses y camiones. La flota de taxis debería electrificarse en los próximos cinco años, porque Chile está preparado para eso. Y luego, como en Canadá, se construye una pila de automóviles sustentables. Chile es el país que necesita eso y también es el país que puede hacer que eso suceda".

—Recientemente Chile aplicó una sobretasa a las importaciones de acero chino. ¿Cómo ve este tipo de medidas?

"No sé sobre este tema, pero creo que Chile siempre ha tenido una buena relación con China. Ahora, cuando comercias con China, se debe tener cuidado; se pueden también perder oportunidades de vender productos a China. Y a los chinos les encanta el vino chileno y también la carne chilena".



BYD/RODRIGO VALDÉS