
Svolta green in Cina: Shenzhen è sul tetto del mondo per il trasporto elettrico

È Shenzhen, la metropoli cinese di circa 13 milioni di abitanti, situata nella regione meridionale del Guandong a classificarsi come prima città al mondo in cui tutti gli autobus e taxi sono completamente elettrici.

Di Edoardo Desiderio

A partire dal 1980, la Repubblica Popolare Cinese ha dato inizio ad un piano riformatorio per trasformare il modello economico tradizionale in un modello più liberale e aperto a investimenti provenienti da compagnie estere e permettere a quest'ultime di potersi insediare e operare all'interno della prima "Zona Economica Speciale" in Cina (ZES).

Grazie alla creazione della Zona Economica Speciale e alle nuove opportunità economiche, la popolazione è cresciuta esponenzialmente a partire dal 1978, tanto che si tratta dell'area urbana che ha registrato la crescita più veloce al mondo nella seconda metà del XX secolo¹. Shenzhen è passata da circa 20000 a 13,5 milioni di abitanti in trent'anni. Il minor costo del lavoro di Shenzhen rispetto alla vicina Hong Kong ha contribuito al sostenuto sviluppo economico.

¹ Shenzhen è una città sub-provinciale della Repubblica Popolare Cinese appartenente alla provincia di Guangdong nella Cina continentale meridionale. Shenzhen, trovandosi immediatamente a nord della Regione Amministrativa Speciale di Hong Kong, detiene lo stato amministrativo sub-provinciale che gli attribuisce poteri leggermente diversi e limitati rispetto alla Provincia di appartenenza. La municipalità di Shenzhen è costituita da sei distretti: Luohu (羅湖), Futian (福田), Nanshan (南山), Yantian (鹽田), Bao'an (寶安), e Longgang (龍崗). Gli ultimi due distretti non fanno parte della Zona Economica Speciale.

<https://it.wikipedia.org/wiki/Shenzhen>

Questa enorme metropoli, che occupa una superficie di 78,89 km² ha raggiunto l'obiettivo di riconversione dei propri mezzi di trasporto pubblico diventati ad oggi tutti veicoli elettrici. La città di Shenzhen infatti conta, ad oggi, 16.000 autobus e 22.000 taxi, tutti completamente elettrificati.

Per rifornire tutti questi mezzi elettrici sono state disposte circa 40.000 stazioni di ricarica per tutta la città.

La svolta green di Shenzhen è inoltre, totalmente in linea con il programma del governo 'Made in China 2025'², che ha avviato un importante piano per la riduzione delle emissioni di CO2 nel Paese portando la Cina tra i principali Paesi sensibili alle tematiche ambientali.

Questa enorme città, la cui popolazione è salita rapidamente a 13 milioni di abitanti, fino agli anni 80 era abitata solo da 3000 persone. Fino ad allora, era una Città-Mercato lungo la rotta ferroviaria di Kowloon-Canton. Nel 1979 fu ufficialmente nominata città e successivamente, a maggio del 1980, Deng Xiaoping decise di lanciare uno dei più audaci esperimenti economici mai tentati prima. La città provò a unire il modello economico cinese tradizionale a uno più liberale, con investimenti provenienti dall'estero.

Shenzhen oggi è a tutti gli effetti il simbolo della spinta cinese sull'innovazione e sul settore elettrico.

Ma non solo Shenzhen, oggi più di 30 città cinesi si stanno organizzando per apportare importanti innovazioni in questo settore. In particolare, città come Guangzhou, Zhuhai, Dongguan, Foshan e Zhongshan, nel delta del Fiume delle Perle, e Nanjing,

² Made in China 2025 è un piano strategico della Cina pubblicato nel maggio 2015. Il piano si concentra su settori ad alta tecnologia, tra cui l'industria farmaceutica, l'industria automobilistica, l'industria aerospaziale, i semiconduttori, l'informatica e la robotica, che attualmente sono di competenza di società straniere. Il Centro per gli studi strategici e internazionali lo descrive come "un'iniziativa per l'aggiornamento completo dell'industria cinese", direttamente ispirata all'industria tedesca 4.0. Si tratta di un tentativo di spostare la produzione del paese sulla catena del valore e diventare una grande potenza manifatturiera in concorrenza diretta con gli Stati Uniti.

Hangzhou, così come le regioni dello Shaanxi e Shandong puntano ad una totale conversione dell'elettrico entro il 2020. Tutto questo grazie al Governo che ha disposto importanti sussidi ad ogni municipalità, circa 150.000 dollari per ogni mezzo.

“Ora gli autobus sono così silenziosi che ci sono arrivate richieste di dotarli di un cicalino, in modo che le persone possano sentirli arrivare” queste le parole di Joseph Ma, responsabile del progetto di elettrificazione dello Shenzhen Bus Group³, la più grande delle tre principali compagnie di autobus della città.

Come riportato da “Il Sole 24 Ore” i vantaggi del passaggio dai bus diesel a quelli elettrici sono molteplici perché riguardano sia la questione dell'inquinamento acustico e quindi un taglio delle emissioni di CO₂ del 48% ma anche a importanti riduzioni dell'inquinamento da ossidi di azoto e particolato.

“Quando un diesel si avvicina a una fermata, il calore, il rumore e i gas di scarico d'estate lo rendono quasi insopportabile - spiega Ma - Non c'è confronto con gli autobus elettrici”³.

Lo Shenzhen Bus Group⁴ stima inoltre, di aver dimezzato i costi di carburante che incidono in modo consistente sul bilancio della società. Shenzhen è diventata l'emblema della transizione elettrica cinese con 385.000 bus elettrici complessivi, il Paese impiega il 99 per cento dei bus elettrici del mondo e la sua flotta cresce di 10.000 autobus a emissioni zero ogni cinque settimane, equivalenti all'intera flotta di autobus di Londra.

Come anticipato, oltre 30 città cinesi hanno in programma la riconversione all'elettrico del 100% dei mezzi pubblici. La corsa al

³ <https://www.ilsole24ore.com/art/tecnologie/2018-12-28/svolta-verde-cina-shenzhen-tutti-autobus-e-poi-taxi-saranno-elettrici-163547.shtml?uuid=AEiU4H6G>

⁴ Shenzhen Bus Group Co. Ltd. è un fornitore di servizi di trasporto su autobus. La compagnia offre principalmente servizi di trasporto passeggeri per autobus. Shenzhen Bus Group fornisce anche servizi di manutenzione e pubblicità automobilistica.

green è sempre più rapida, anche perché il governo centrale prevede di ritirare i sussidi entro il 2020. In Europa per Londra e Parigi, che hanno fissato il 2025 come termine entro il quale completare il passaggio della flotta di autobus cittadini all'elettrico (Milano si è data come termine ultimo il 2030), i costi saranno infatti molto più gravosi.

E' comunque ormai appurato che conteggiando tutti i costi degli autobus elettrici si valuta che questi risultano essere meno costosi rispetto agli autobus standard nel corso della vita di ciascun veicolo, a causa dei costi operativi e di manutenzione molto più bassi.

Al di là della rapidità di conversione all'elettrico dei bus, Shenzhen, come altre città cinesi, punta su un approccio olistico all'ecosistema dei trasporti, che cresce organicamente verso l'obiettivo di emissioni zero, aggiungendo linee di metropolitana, flotte di car-sharing, bike-sharing, colonnine di ricarica elettrica e restringendo rapidamente le possibilità di accesso al centro per i veicoli privati.

Lo Shenzhen Bus Group ha 180 depositi dotati di punti di ricarica: come affermato da Ma: *“La maggior parte degli autobus vengono ricaricati durante la notte e poi possono coprire l'intero servizio, poiché hanno 200 chilometri di autonomia”*.

Il governo ha previsto infine di realizzare un'app molto utile soprattutto per i tassisti dove saranno indicate tutte le colonnine libere più vicine.