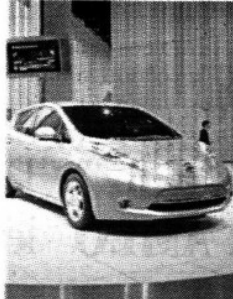


REPORTAJE

SOCIEDAD DE BAJO CARBONO

El desarrollo y consumo de energía renovable, que representa la solución al problema del calentamiento global, es una realidad en Japón. Para 2050 será una "sociedad de bajo carbono". (GM)



Japón navega en las aguas de la **energía renovable**

□ Para 2050 será una "sociedad de bajo carbono", con pocas emisiones contaminantes

- Obtiene de la fuente nuclear 34% del suministro eléctrico
- En estudio, impuesto anual de 20 mil mdd a **petróleo** y derivados

Gabriel Moysen / enviado

TOKIO, 6 de octubre.— El desarrollo y consumo de **energía renovable**, que representa la solución al problema del calentamiento global, es una realidad en Japón, la potencia que aportará la mitad de los 30 mil millones de dólares ofrecidos por los países ricos para enfrentar en los próximos tres años el efecto de ese fenómeno, mientras reduce de aquí a 2050, sobre los niveles de 1990, 80 por ciento de sus emisiones de gases de efecto invernadero.

Consciente de que el **cambio climático** es también una oportunidad para su avance tecnológico y económico, el gobierno del premier Naoto Kan regresó a la Dieta (Parlamento) el proyecto de Ley Básica en la materia, que no fue aprobado tras su presentación en marzo e incluye el comercio de emisiones para la industria y la posible creación de un impuesto por el calentamiento global en 2011, junto al impulso de nuevas empresas y de la eficiencia **energética**, según el "mapa del camino" trazado por el ministro de Medio Ambiente, Sankihiro Ozawa.

En la vida cotidiana, la **reforma** se percibirá en la Norma de Eficiencia

Energética para las nuevas **casas** y **edificios** que se **construyan** dentro de diez años, al tiempo que en 2030 deberán cumplir la meta de cero emisiones y se alcanzará la venta de 2.5 millones de vehículos no contaminantes; en el periodo 2020-50 disminuirá 10 por ciento el uso por pasajero de autos dentro de una "sociedad de bajo carbono", que espera obtener de fuentes renovables 10 por ciento de su abasto primario de **energía**, cuyo consumo caerá de 30 a 40 puntos en el caso de las manufacturas.

Dentro del sistema fiscal, se discute un impuesto anual de dos billones de yenes (20 mil millones de dólares) al **petróleo** y derivados como la gasolina, crudo ligero y pesado, keroseno, combustible para aviones y **gas natural** y licuado, a fin de desalentar su empleo y acelerar la transición a la **energía** limpia.

La campaña Desafío 25 (en referencia al recorte de gases en esa cifra para 2020) también alienta seis medidas prácticas para la población, que son un estilo de vida sostenible para el ambiente; el consumo de productos que ahorren **energía**; la selección de fuentes naturales y de edificaciones ecológicas; el apoyo a las actividades y productos que ayuden a disminuir emisiones, y la participación en acciones comunitarias que eviten el aumento de la temperatura global.

Solar

De igual forma, se impulsan la fuente



Fecha 07.10.2010	Sección Internacional	Página 2-29
---------------------	--------------------------	----------------

fotovoltaica (energía solar) para uso residencial y comercial en un país que ya tiene la mayor instalación acumulada del mundo; los automóviles híbridos y eléctricos; el empleo de baterías recargables y la iluminación eficiente.

Cabe destacar que la fuente atómica es desde 1973 prioritaria y que así se mantendrá, como en Francia y otras naciones europeas —Alemania aplazó su programa para cerrar reactores en 2020—, al aportar 34.5 por ciento de la electricidad en Japón, que todavía importa, en especial de Oriente Medio, 61 por ciento de su producción energética. En 2008 se abrieron ocho plantas (dos en Hokkaido, tres en Honshu y tres en Kyushu, Shikoku y Tanegashima) para sumar 53 en total, lo que representa el tercer lugar mundial. Para 2030 se habrán inaugurado otras 14.

En tanto, el espíritu innovador del pueblo japonés no descansa y en julio la Universidad de Ciencias Marinas y Tecnología de Tokio probó con éxito el bote eléctrico *Raicho I*, en un tramo de siete kilómetros entre las sedes de Etchujima y Shinagawa. Se trata de una nave de diez metros de eslora con capacidad para el mismo número de personas y velocidad de diez nudos (19 kilómetros por hora), que utiliza una batería de litio con sistema de conexión para carga rápida (media hora) y autonomía de 45 minutos.

Las experiencias con el *Raicho I* (Ave del Trueno) serán invaluable, asegura en el muelle de Etchujima el decano de la universidad, Tomoji Takamasa, ya que además de no contaminar con dióxido de carbono es capaz de navegar en mar abierto, donde el viento y las olas impiden el empleo de embarcaciones con baterías convencionales. Construido con respaldo técnico de las firmas

Tosén, Yamaha y Fuji, gracias a su escasa vibración y ruido puede ser el prototipo de modelos para salvamento, dirección del tráfico portuario, patrulla, pesca y cabotaje. Se calcula que hasta

160 mil barcos nipones, desde cruceros turísticos hasta yates, podrían ser readaptados para propulsión eléctrica.

Híbrido

Pero si los buques ecológicos están en etapa de ensayo, el poderoso sector automotriz emprendió de lleno el camino al futuro con unidades como el emblemático Toyota Prius híbrido (combina la batería eléctrica con un motor de gasolina), en venta desde 1997; el Honda IMA Type y el flamante Nissan Leaf, ciento por ciento eléctrico, que a partir de diciembre saldrá a la venta en Japón y Estados Unidos.

En plática con periodistas invitados en la sede de la empresa en Yokohama —un alarde de ingeniería “inteligente”, que brilla junto a la pasarela móvil de 232 metros propulsada por paneles solares en el distrito Minato Mirai 21 de esa ciudad—, Yoshimitsu Kaji, titular de Mercados y Comunicaciones, fue franco al reconocer que “nadie sabe si tendrá éxito” el automóvil eléctrico, que por el momento sigue siendo más caro que el convencional (en promedio tres millones de yenes contra dos) y requiere incentivos gubernamentales para abrirse paso, como la instalación, en este país; de dos millones de cargadores normales y cinco mil rápidos, un subsidio para el comprador y descuentos en autopistas.

Sin embargo, en Japón y EU ya hay más de 20 mil solicitudes de compra del Leaf —será lanzado en Europa el año próximo—, en cuyo desarrollo Nissan invirtió cinco millones de dólares con la mira puesta en el segmento C de clase media, interesado en un coche para cinco personas, silencioso, cómodo y bien equipado, con velocidad máxima de 140 kilómetros por hora. No obstante, sus obstáculos son el tiempo de carga, que es de ocho horas para alcanzar 80 por ciento, y la autonomía, que como dice Kaji, le impiden ser el carro ideal “para alguien acostumbrado a manejar más de cien kilómetros diarios”. ☒



La cabina del *Raicho I*, bote eléctrico propulsado por una batería de litio.



El bote eléctrico *Raicho I*, en el muelle de la Universidad de Ciencias Marinas y Tecnología de Tokio. (Fotos: Gabriel Moysen)