

MARCO CONCEPTUAL

ASPECTOS SOCIOECONOMICOS

LA TRANSICIÓN A LA ELECTROMOVILIDAD



La elevada participación que tiene la energía hidroeléctrica en el mix eléctrico de Paraguay crea oportunidades para instalar otras energías renovables, en particular al aprovechar un conjunto de complementariedades.

Uno de los factores más fundamentales es la seguridad energética, que se manifiesta en dos efectos: la necesidad de reducir los efectos económicos adversos causados por la volatilidad de los precios del petróleo, y el riesgo de que se generen disrupciones en la oferta energética. En caso de nuestro país, afectar la red de transformación o distribución final de la ANDE, no así la generación, la cual la tenemos asegurada de forma sustentable en el tiempo gracias a las dos grandes hidroeléctricas: Itaipú y Yacyretá.

El punto crucial es que los beneficios socioeconómicos de las energías renovables se han convertido en una importante consideración para los responsables políticos.

Estos beneficios incluyen, además de la descarbonización, la inyección de capital al mercado paraguayo, la creación de empleo, el desarrollo de cadenas de valor locales y el acceso a las formas modernas de energía.

Sin embargo, para lograr el despliegue efectivo de las renovables, estos factores han de traducirse en objetivos concretos para usar vehículos eléctricos que se conecten a una red de cargadores optimizada que utilice la energía de la ANDE, con políticas de apoyo y un marco facilitador, que abarque al sector público y privado, que sea transparente e, independiente de los cambios políticos.

Según el informe sobre Energías Renovables en América Latina publicado por Agencia Internacional de Energías Renovables (IRENA) las instituciones financieras públicas desempeñan un papel crucial como catalizadores de la financiación de proyectos de energías renovables, al ofrecer productos financieros específicamente dirigidos a proyectos relacionados a energías renovables. [IRENA-1].

La Ley de Electromovilidad N° 6925/22 citan los incentivos pero también las inversiones que se deben desarrollar, desde infraestructura de carga y obras complementarias, hasta promover el ensamblaje de vehículos eléctricos en el territorio nacional.

Pero el factor clave se centra en la financiación pública que tiene limitaciones, en particular con respecto a la sostenibilidad a largo plazo de las políticas de desarrollo y de su posible impacto en las cuentas públicas.

Un instrumento importante para cubrir este déficit es utilizar el capital público disponible como catalizador de la financiación privada, una herramienta que en el país puede desarrollarse vía APP o vía AFD.

Sin duda las nuevas inversiones aprobadas como la adquisición pública de buses eléctricos para estimular al mercado a cambiar las unidades del Gran Asunción y Ciudad del Este puede ser lo primero, pero ¿estamos preparados para esta primera transición?.

Después de dos años de conversaciones, el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) confirmó el compromiso de destinar 231 millones de dólares para proyectos. En Paraguay, este proyecto propondrá una financiación accesible para la compra de autos cero emisiones a la población y facilitará la compra de buses eléctricos, mediante el programa de Movilidad Eléctrica y Transporte Bajo en Carbono (EMOTION), el cual busca acelerar el despliegue de vehículos no contaminantes a través de un cambio de paradigma bajo un enfoque holístico.

La reputación de la electromovilidad ante la sociedad puede generar confianza o echar por tierra cualquier proyecto, especialmente por una falta de planificación y una adecuada implementación. Hablando de números, unos 300 buses para Gran Asunción, significa reducir en 40% la contaminación generada por el transporte público, además de la reducción en compra de hidrocarburos y, una mejor calidad del servicio a la sociedad, con un posible impacto en el costo de la tarifa del pasaje.

Como un bus traslada en promedio unas 150.000 personas / pasajes por año, hablamos de unos 45.000.000 de traslados que se realizarán con mejores condiciones ambientales a un costo menor del combustible (energía eléctrica) 10-30% (dependiendo de factores como la infraestructura de carga, el clima, la metodología de carga y la conducción).



En todos estos aspectos, la instalación de una red de carga eficiente, que no solo se diseñe sino se opere con una metodología apropiada a las tecnologías y los factores en escena es FUNDAMENTAL para llegar al éxito.

En todo caso, el impacto que pueda tener la electromovilidad mediante su infraestructura, los incentivos y la gobernanza, depende de una unidad de trabajo, que debe ser experimentada y mantener estándares de calidad.