

MARCO CONCEPTUAL

ASPECTOS SOCIOECONOMICOS IMPACTO ECONÓMICO

Además de las centenas de miles de CO₂ al año, la transición a la electromovilidad en Paraguay tiene un impacto económico directo. Aquí, el uso de vehículos eléctricos puede mejorar la eficiencia energética, el cuidado del medio ambiente y la salud en el país.

Para el sector del transporte, esto significa un cambio radical de paradigma, tanto en la organización de las formas en que los ciudadanos y las mercancías se mueven, como con respecto a las "tecnologías" utilizadas. Una revolución que tiene como objetivos la reducción de la dependencia del petróleo importado, la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del sector y la reducción de la contaminación del aire, especialmente en las ciudades; todo ello con miras a relanzar la competitividad del sistema económico e industrial nacional.

El potencial de la movilidad eléctrica podría no explotarse plenamente debido a deficiencias organizativas e infraestructurales. Desde este punto de vista, habrá que verificar la adecuación efectiva de los fondos de apoyo a la movilidad sostenible, así como el seguimiento de la efectividad y solidez de los proyectos financiados y gestionados por la gobernanza.

Sería igualmente erróneo creer que no hay riesgos. Esto es particularmente cierto para Paraguay, considerando el papel de las cadenas de suministro de componentes en el sector automotriz, para el cual el próximo gobierno deberá desarrollar, de manera efectiva y rápida, políticas económicas que sigan cuatro líneas de acción inmediata:

- **Políticas fiscales:** que regulen de forma ordenada y clasificada las excepciones impositivas tanto para los empresarios como a los ciudadanos, incluidos programas de incentivos que favorezcan a la electromovilidad en detrimento a otros sectores desfavorables a la economía paraguaya.
- **Políticas financieras:** que sean transparentes y favorezcan específicamente a los futuros usuarios, dejando de lado el modelo "nefasto" de facilitar un negocio a los intermediarios financieros con fondos públicos o de cooperación.
- **Políticas comunicacionales:** para actualizar los conceptos formativos tanto en el uso de vehículos eléctricos como de cargadores, así como los beneficios de la electromovilidad.
- **Políticas laborales:** para reubicar a los trabajadores de las cadenas de suministro de componentes en riesgo a otros sectores, también a través de capacitación técnica en el sector, específicamente orientada a la concepción electromecánica/electrónica.

FEASIBILITY STUDY



ON **eMOBILITY**
WITH EMPHASIS ON
CHARGING
INFRASTRUCTURE
in **PARAGUAY**

Hoy en día llegaríamos a un universo de 2000 unidades, el cual debe crecer exponencialmente en diez años. Tomando en cuenta las expectativas y una buena articulación de la ley podríamos pensar en un crecimiento del 50% anual, lo que resultaría en unas

INCREMENTO DE VEHICULOS ELECTRICOS, PROYECCION AL 2030

MUY RAPIDO CRECIMIENTO
INCREMENTO DE 35% ANUAL

AÑO 2022	2.000
AÑO 2024	2.700
AÑO 2025	3.645
AÑO 2026	4.921
AÑO 2027	6.643
AÑO 2028	8.968
AÑO 2029	12.107
AÑO 2030	16.344

RAPIDO CRECIMIENTO
INCREMENTO DE 25% ANUAL

AÑO 2022	2.000
AÑO 2024	2.500
AÑO 2025	3.125
AÑO 2026	3.906
AÑO 2027	4.883
AÑO 2028	6.104
AÑO 2029	7.629
AÑO 2030	9.537

CRECIMIENTO REDUCIDO
INCREMENTO DE 15% ANUAL

AÑO 2022	2.000
AÑO 2024	2.300
AÑO 2025	2.645
AÑO 2026	3.042
AÑO 2027	3.498
AÑO 2028	4.023
AÑO 2029	4.626
AÑO 2030	5.320

Si bien estas proyecciones son tentativas y descriptas por nuestro equipo consultor sin ningún modelo matemático que sea aplicado, tomaremos como expectativa una fórmula simple y lógica para el cálculo de expectativa relativa = $\Sigma (MRC) + \Sigma (RC) + \Sigma (CR) / 3$, lo que proyecta una suma aproximada de 10.000 vehículos eléctricos en circulación como expectativa moderada al final del 2030.

El impacto económico directo en el usuario se dan por muchas variables, además del costo de combustible que varía entre 1,2 a 1,5 U\$ por cada 100 kms, dependiendo de varios factores, 5 a 8 veces menos que un vehículo a combustión.

- Mantenimiento cada 20.000 kms
- Eficiencia del motor: 90% en contraste al 35% de un motor a combustión
- Contaminación: acústica (casi nula), sin gases de efecto invernadero
- Practicidad: se usa de día, se carga de noche
- Ahorro: 400 U\$ mensuales en promedio

Con estos números, quedaría desarrollar estudios financieros que permitan elaborar proyectos piloto y sustentables en el tiempo, para que el impacto socio-económico permita una transformación exponencial de la electromovilidad.

- Establecer una agencia de electromovilidad que se ocupe de la gobernanza y trabaje dentro o con las instituciones involucradas en la ley.
- Definir los programas financieros estatales con responsabilidad y transparencia.
- Desburocratizar los procesos licitatorios.
- Mejorar las condiciones de acceso a crédito.
- Reutilizar tecnologías electromecánicas existentes en el país para reducción de costos.
- Dar prioridad a la mano de obra paraguaya.