

MARCO CONCEPTUAL

ASPECTOS POLITICOS: INTRODUCCIÓN

Desde el punto de vista de política pública, el enfoque estará consignado en el Plan Maestro de Electromovilidad. En nuestro país, la ley “por ahora” cita que deben haber dos electrolineras en ciudades con poblaciones mayores a 60.000 habitantes, además de 20 o más puntos de carga en la ciudad capital.

El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones tiene bajo sus dependencias a los viceministerios de transporte y “minas y energía”. Éstos deberían trabajar con la ANDE en una primera instancia y con el INTN en una segunda instancia para contribuir a los objetivos citados por la ley.

El desarrollo de la infraestructura de carga pública en Paraguay todavía es limitado, así como el conocimiento sobre la electromovilidad y las diversas instancias que un ciudadano propietario de un vehículo eléctrico debe tener en cuenta no está claro ni acotado en una sola guía.

Si bien se requiere aumentar significativamente la red de carga de acceso público, también debemos concienciar a la ciudadanía y trabajar al unísono con los tomadores de decisión técnica y política de la ANDE, sobre todo para establecer no solo normas, sino directrices que faciliten el diseño, la adquisición, la puesta a punto y en marcha, así como la operación y mantenimiento de las redes de cargadores en ciudades y en rutas.

Para establecer un mecanismo de actuación, nuestro estudio propone algunas soluciones y un Iplan específico a nivel de políticas públicas tomando en cuenta el Manual de Políticas Públicas para la integración de Infraestructura de Carga de Vehículos Eléctricos, elaborado por la IEA y proyectado a nuestra realidad por nuestros especialistas.

Sin embargo, antes de un análisis de cómo se debe llevar a cabo los proyectos y su implementación debemos tomar en cuenta estos detalles:

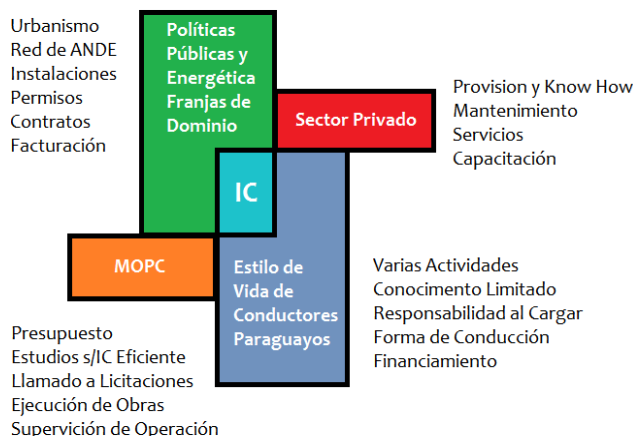
- No toda la información para tomar decisiones está disponible y/o es de buena calidad.
- Las proyecciones sobre el futuro tienen un alto grado de incertidumbre.
- Se deben definir algoritmos de decisión ex-ante, pero solamente ex-post podremos comprobar si son correctos.
- Debemos definir pesos para cada criterio, lo que es altamente subjetivo.

Para finalizar, en las decisiones que abarcan distintos ámbitos (e.g. económico, social, ambiental) no existe un acuerdo sobre si es correcto combinar diferentes criterios en una métrica común, por tanto debemos equilibrar las pautas que deben ser discutidos en un ámbito público-privado.

Aunque un programa de políticas públicas es pasible de errores y modificaciones, algunas definiciones claves sobre la infraestructura de carga y la necesidad de abordarla de manera holística es un paso inicial que tomamos, no sometidos a ningún estudio, estadística o criterio científico, sino a la lógica que nos lleva a pensar un esquema de procesos que aparecerán siempre.

La infraestructura de carga es como un sistema que interactúa con otros sistemas. En ese sentido, interactúa con el estilo de vida de las personas, múltiples actores e instituciones, la política energética, infraestructura existente, entre otros.

Por tanto, no es posible comprender ni considerar tecnicismos sin considerar que esta depende/ influye al entorno y que la forma de abordar su despliegue debe ser interdisciplinaria sea su implementación hecha en ciudades o en rutas que unen ciudades.



En la figura podemos distinguir los procesos vinculados a la infraestructura de carga (IC), los cuales pueden desarrollarse de diversas formas, sean en APP o no.

- **Proyectos orientados a la demanda actual:** específico para las rutas nacionales, en un mercado inmaduro aún.
- **Proyectos orientados a la planificación:** en donde se consideran múltiples criterios, específico para ciudades.
- **Proyectos especiales para el sector privado:** que se van generando por la expectativa propia. En estos casos el MOPC debe trabajar con la ANDE y los demandantes, sean industrias, comercios o vendedores de servicios que tienen un componente logístico relevante.

Desde cualquier perspectiva, diseñar un plan organizacional para el MOPC y la ANDE en una primera instancia requerirá no solo del compromiso del Poder Ejecutivo, sino también del Congreso Nacional, para facilitar el financiamiento que permita desplegar los proyectos con la formalidad y rigor requerido en varios aspectos.