

MARCO CONCEPTUAL

ASPECTOS POLITICOS: OPERACION

FEASIBILITY STUDY



ON eMOBILITY
WITH EMPHASIS ON
CHARGING INFRASTRUCTURE
in PARAGUAY

En el caso de las redes públicas de cargadores, pensar en una empresa societaria del estado para operar puntos de carga y proveer servicios de mantenimiento puede ser impensado por la propia burocracia, pero en nuestro mercado donde las cosas deben ir creciendo paulatinamente, administrar y habilitar operaciones diarias desde un centro de monitoreo estatal puede ser viable sin costos honerosos, usando las tecnologías de información y comunicación.

Esta empresas también puede ser responsable de establecer la arquitectura, los protocolos y los procesos del marco para permitir la gestión centralizada de las instalaciones de carga y su comunicación con los proveedores de tecnología, garantizando un acceso eficiente a los servicios de carga de vehículos eléctricos para los consumidores.



En muchas partes del mundo, las empresas de servicios públicos de energía están asumiendo un papel de liderazgo en la implementación y operación de la infraestructura de carga pública, debido a su ventaja en la gestión de la infraestructura energética, no obstante debemos entablar las relaciones técnica suficientes para implementar la operación desde una empresa o agencia independiente, pero que si esté en constante co-gobernanza con MOPC y la ANDE

Las ventajas de poseer una empresa operadora estatal:

- Autonomía
- Innovación
- Escalabilidad
- Poder institucional

Las desventajas:

- Burocracia para crear y operar la misma.
- Transparencia.
- Ineficiencia en ciertos casos.

LAS RESPONSABILIDADES DE OPERACIÓN INCLUIRÍAN:

PLANIFICACIÓN Y PERMISOS

- Evaluar los requisitos de espacio y energía para la carga de vehículos eléctricos en cada sitio, en relación con la disponibilidad, a fin de operar las instalaciones de carga de manera óptima.
- Coordinar con las autoridades locales para obtener los permisos, conexiones, aprobaciones y certificaciones necesarias para las instalaciones de carga de vehículos eléctricos.

INSTALACIÓN Y PUESTA EN MARCHA

- En todos los casos se debe adquirir un hardware que cumpla con las especificaciones requeridas, según la demanda de carga, los patrones de carga y las funcionalidades de carga requeridas.
- Instalar un software de administración de sistemas centralizados para la administración de la red de back-end, incluido el registro de usuarios y la administración de permisos, clasificación de cargadores de vehículos eléctricos (por ubicación y tipo de cargador) y monitoreo remoto son parte de lo que llamamos “sistematización”, y que a fin de la operación debe ser compartida con el MOPC y la ANDE de alguna forma.

OPERATION AND FACTURACIÓN

- Administrar las funciones operativas, incluida la programación de la disponibilidad de carga, la recaudación de ingresos, el seguimiento en vivo del uso del cargador, el equilibrio de carga, el diagnóstico de rendimiento, etc.
- Establecer tarifas de servicio para la carga de vehículos eléctricos, con base a la normativa de la ANDE.
- Proporcionar datos específicos a los proveedores y otras instituciones gubernamentales, según lo exija la ley.

CAPACITACION

- Según la ley se debe trabajar con el SNPP y el programa SINAFOCAL para formar personal técnico adecuado a los servicios operacionales de la red de carga pública. Esto implica poseer una infraestructura mínima que puede ser propuesta por el Parque Tecnológico Itaipú, por ejemplo.
- Así mismo debemos importar a nuestro país, profesionales del sector para dotar de conocimiento específico a nuestros ingenieros mediante el apoyo de las Universidades Nacionales e, incluso las privadas.