

Escrito por Horacio Pucheta

Lunes, 06 de Mayo de 2024 12:03 -



La importante firma Master Bus analiza locaciones y un plan de negocios con miras a instalar una planta de ensamblaje de buses eléctricos que generaría unos 2.600 puestos de trabajo en el país.

El impacto de la inversión ayudaría al desarrollo profesional y técnico de nuestro país. Los inversores desean abastecer el mercado interno y también exportar a países vecinos. Estudiantes paraguayos de la Universidad Politécnica Taiwán-Paraguay (UPTP) fueron seleccionados para cubrir distintos departamentos de la fábrica.

Con reuniones en Asunción y Taipéi viene avanzando la posibilidad de la instalación de una importante fábrica que se suma al desarrollo de la electromovilidad en el país. Los representantes de Master Bus señalaron en estos encuentros que se ha avanzado en la investigación de potenciales necesidades, costos y servicios, destacando las importantes ventajas económicas que Paraguay puede obtener con la adopción de autobuses eléctricos.

En febrero pasado, el ministro de Industria y Comercio (MIC), Javier Giménez, junto con la viceministra de Industria, Lorena Méndez, recibieron a representantes de Master Transportation de Taiwán, así como al embajador del país asiático, José Chih-Cheng Han, quien presentó el proyecto de inversión para la fabricación de autobuses eléctricos.

Escrito por Horacio Pucheta

Lunes, 06 de Mayo de 2024 12:03 -



En febrero pasado se realizó una reunión en nuestro país entre autoridades nacionales, representantes de la empresa y de la Embajada de Taiwán en Paraguay. Foto: Gentileza “**Es**

algo que viene ganando espacio en los últimos años, hay iniciativas desde cargadores, bicicletas y scooters eléctricos”, comentó la viceministra de Industria al analizar el crecimiento del sector y la importancia de esta oferta.

“Desde el punto de vista industrial, para el país representa la introducción de una nueva tecnología, la formación técnica de la mano de obra, la generación de empleos, el desarrollo de proveedores, así como de nuevos productos y servicios afines como los centros de recargas, las paradas, el sistema de gestión de batería, así como todo lo que hace al software y las aplicaciones que derivan de este nuevo sistema”, expuso.



RELEVAMIENTO

“Esto surge debido al relevamiento y al interés que tiene Master Bus. El presidente de la República, Santiago Peña, y el ministro de Industria y Comercio, Javier Giménez, visitaron la planta en Taiwán antes de haber asumido el mandato presidencial. Ahí surgió la intención de contribuir de esta empresa. Así fue que ya vinieron más de cuatro o cinco veces visitando aliados posibles,

haciendo relevamiento de la necesidad del transporte público, conociendo nuestra realidad”, relató Méndez.

“Tuvieron varias reuniones con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), el Viceministerio de Transporte, el Viceministerio de Minas y Energía para conocer la intención que tiene nuestro país de introducir los buses eléctricos. La situación actual es que el MOPC debe definir el modelo de negocio en cuanto a la concesión de los buses, las líneas, etc.”, informó.

“Es importante determinar quién va a comprar los buses. Si se va a dar en leasing o el sector privado va a realizar la inversión. Está dependiendo de una consultoría, una asistencia técnica que entregará este modelo de negocio que sugiere la mejor forma para nuestro país”, precisó.

ALIADOS Y PLAN PILOTO

En el proyecto surgieron importantes aliados, indicó la viceministra: “Master Bus ya tiene avanzadas las negociaciones con la empresa brasileña Marcopolo. La intención es hacer una alianza para producir en nuestro país con la tecnología taiwanesa de lo que es la producción de buses eléctricos, lo que es el sistema de baterías, que es una tecnología japonesa de Hitachi”. Según dijo, la empresa y el Gobierno de Taiwán entregarían en concepto de donación “una primera partida de buses eléctricos, las paradas de carga, centros de carga, parada de buses con todo un sistema de software de gestión y la aplicación de la app que tendrían los usuarios del transporte público en una ruta que ya determinaron. Ellos consideran que en Asunción hay una ruta principal a la que se destinarían en principio 30 buses eléctricos”. “Esto serviría de plan piloto de gestión y también de ver cómo se comporta esto. Serían buses adicionales a los que ya existen en nuestro país porque todavía no hablamos de reemplazar ningún bus”, agregó.

Tras recordar la falta de eficiencia del vigente sistema de transporte público, indicó que una vez que el MOPC envíe “una nota de conformidad y de aceptación a este ofrecimiento que se

trabajaría a nivel de embajada, ya se podría poner en marcha”.

FINANCIAMIENTO

Indicó también que, una vez decidido el modelo de negocios, las empresas podrían tomar créditos a bajas tasas para adquirir los buses eléctricos.

“El nuevo viceministro de Transporte, Emiliano Fernández, desde la Agencia Financiera de Desarrollo (AFD) había trabajado en líneas de crédito que están disponibles para el sector privado. Hoy la oferta de crédito es muy amplia, porque tenemos oferta en el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) vía AFD y también hay recursos vía Banco Interamericano de Desarrollo (BID), pero vuelvo a insistir que dependemos del modelo de negocio que adopte el MOPC para la gestión del transporte urbano con movilidad eléctrica”, apuntó.

CAPACITACIONES Y OPORTUNIDADES

La empresa Master Bus “también está comprometida con la educación y formación técnica de nuestros estudiantes. En el mes de abril ellos seleccionaron a 14 de un total de 51 personas de la Universidad Politécnica Taiwán-Paraguay (UPTP) que están haciendo sus estudios allá. Ellos fueron seleccionados para cubrir distintos departamentos de la fábrica de buses eléctricos y empezarían a trabajar ahora en el mes de mayo”, comentó la viceministra Méndez.

“Son unas pasantías remuneradas y el entrenamiento a estos jóvenes que están ya formados en carreras de ingeniería bien técnicas es muy importante para que puedan tener además el expertise, el trabajo en planta y ser propulsores de todo esto”, agregó.

Sin fechas ciertas todavía para la implementación y cantidades de producción, el plan sigue en marcha y, de hecho, Master Bus “sigue hablando con empresas de transporte de mediana y larga distancia en nuestro país haciendo la oferta de la tecnología porque quieren poner un pie en América y consideran que Paraguay es un aliado válido y con muy buenos costos, y también

con regímenes de promoción que los ayudarían no solo en el mercado local, sino también en la posibilidad de exportación al Brasil”.

“TAMBIÉN QUEREMOS EXPORTAR AL EXTERIOR”

Terence Shen, vicepresidente ejecutivo para negocios en el extranjero de Master Bus, contó en diálogo con La Nación/Nación Media que “la fábrica de autobuses eléctricos contará con dos plantas de montaje, planta de chasis y planta de montaje de carrocerías. Master tiene pensado ensamblar buses eléctricos no solo para el mercado interno de Paraguay, sino también para exportar a otros mercados”.

Shen expresó que se dieron cuenta del potencial que tiene Paraguay en el transporte eléctrico, ya sea para uso local o para exportación dentro del Mercado Común del Sur.

Según indicó, para la ubicación de la fábrica manejan dos alternativas, una en Asunción y otra en Ciudad del Este. “El punto a considerar es la logística y la exportación, que debe discutirse con más detalle con nuestros socios potenciales en el tercer trimestre de 2024”, anticipó Shen.



Una vez instalados, “según la hoja de ruta, el inicio de la producción en Paraguay será en el año 2026 y estimamos que la fábrica de autobuses eléctricos puede crear 525 puestos de trabajo en dos líneas de montaje, así como otros 2.100 puestos de trabajo en la cadena de suministro, operación y logística correspondientes”.

En lo que hace a la formación de recursos humanos, ahora hay 14 pasantes paraguayos en la central de Master en Taiwán. “Este programa de pasantías se realizará de agosto a diciembre de 2024

en Taiwán, los estudiantes tendrán el programa de pasantías en la línea de producción, el departamento técnico, el centro de servicio posventa y el almacén de repuestos” de la empresa como una manera de ir preparando personal.

Por su parte, Aníbal Giménez, subdirector de Política Industrial del Ministerio de Industria, expresó un panorama muy positivo indicando que se espera continuar el trabajo colaborativo entre ambas partes, afinando los detalles de potenciales inversiones. Además, se destacó que Master se mantiene en contacto con otras empresas de la región, lo que brinda perspectivas prometedoras para introducir esta innovadora tecnología en Paraguay y los mercados regionales.

UNA PLANTA MODELO

Inversión: USD 30 millones

Puestos de trabajo: unos 2.600 empleos directos

BENEFICIOS DE LOS BUSES ELÉCTRICOS

- Menor emisión de contaminantes en operación, que equivale a la reforestación de 40 hectáreas de bosques al año.
- Mayor eficiencia energética (95 % de rendimiento contra un 35 % de un bus a combustión diésel)
- Mantenimiento más simple y barato: el bus eléctrico no requiere cambios de aceite de motor, cambios de filtros de aire, aceite y combustible, cambios de líquido refrigerante.
- Poseen centro de gravedad más bajo debido a la distribución de pesos más favorables, contribuyendo esto a una mejor estabilidad y seguridad al rodar.
- Menor nivel de ruidos.
- Vida útil por lo menos dos veces mayor que un bus diésel.
- No tiene transmisión con sistema de accionamiento por embrague, que requiere mantenimientos periódicos para cambios de discos y platos y componentes periféricos.
- Presenta mejor desempeño debido a que el torque total se presenta desde el inicio del toque en el acelerador, sin presentar variaciones en su rendimiento.