

10 RAZONES POR LAS QUE LA ITC-BT-52 IMPULSARÁ EL SECTOR DEL VEHÍCULO ELÉCTRICO EN ESPAÑA

La definición de este marco regulatorio para infraestructuras de recarga del vehículo eléctrico significará, sin lugar a dudas, un empuje definitivo para el sector.

El pasado 31 de diciembre de 2014 se publicó el Real Decreto 1053/2014 del 12 de diciembre, mediante el cual quedaba aprobada la nueva Instrucción Técnica Complementaria (ITC) BT 52 "Instalaciones con fines especiales. Infraestructura para recarga de vehículos eléctricos", del Reglamento electrotécnico para baja tensión, la cual entrará en vigor el próximo 1 de julio.

En Circontrol entendemos este hecho como algo muy positivo, ya que la definición de este marco regulatorio para infraestructuras de recarga del vehículo eléctrico significará, sin lugar a dudas, un empuje definitivo para el sector y, en definitiva, un nicho de mercado para las soluciones de las que ya disponemos y que cumplen la mencionada ITC-BT-52.

Pero, ¿qué aspectos entendemos como positivos para la propulsión del mercado del vehículo eléctrico? Se los detallamos a continuación:

1. Las instalaciones para recarga de vehículo eléctrico que a 1 de julio estén en fase de ejecución, dispondrán de tres años para su puesta en marcha; en el caso de superar este tiempo, tendrán que adaptarse a la nueva ITC.
2. No será necesaria la contratación de un gestor de recarga para la mayoría de instalaciones; tan sólo para aquellas en la que haya una transacción comercial por la entrega de energía para recarga de vehículos eléctricos.
3. No será necesaria la ejecución de proyecto ni, por lo tanto, la inspección previa, para nuevas instalaciones para recar-

ga de vehículo eléctrico que no superen los 50kW y, en exterior, para las que no excedan los 10kW. En el caso de ampliaciones de instalaciones para recarga de vehículo existentes, tampoco se exigirá ni proyecto, ni inspección si la potencia prevista en el nuevo proyecto no supera el 50% de la potencia definida en el proyecto original.

4. En aparcamientos colectivos en edificios de nueva construcción y régimen de propiedad horizontal, se deberá realizar una conducción por zonas comunes, de modo que puedan hacerse las derivaciones oportunas hasta las estaciones de recarga ubicadas en las plazas de aparcamiento.
5. En aparcamientos o estacionamientos de flotas privadas, cooperativas o de empresas, o los de oficinas, o depósitos municipales de vehículos y en aparcamientos públicos permanentes de nueva construcción se deberán acometer las instalaciones necesarias para suministrar a una estación de recarga por cada 40 plazas.
6. En la vía pública, se deberán ejecutar las instalaciones necesarias para dar servicio a las estaciones de recarga ubicadas en las plazas destinadas a vehículos eléctricos que estén previstas en los Planes de Movilidad Sostenible supramunicipales o municipales.
7. Se aprueba el esquema de instalación individual con un contador común para la vivienda y estación de recarga (nº 2), que permitirá abaratar costes en la instalación de la línea destinada a la recar-



ga del vehículo eléctrico, ya que podrá aprovecharse el contador existente.

8. Se permite conectar un Sistema de Protección de Línea (SPL) en los esquemas colectivos con contador principal común (del tipo 1a, 1b, 1c), por el que el Factor de Simultaneidad (FS) se reduce a 0,3 y, en consecuencia, la potencia prevista para la línea de recarga del vehículo eléctrico se reduce un 70%, lo cual disminuye el coste de la instalación considerablemente. Circontrol dispone de una solución de mercado que cumple con la funcionalidad requerida por la ITC-BT-52.
9. En viviendas unifamiliares y aparcamientos en edificios de viviendas se pueden instalar Sistemas de Alimentación de Vehículo Eléctrico (SAVE) en modo 3 de hasta 32A en trifásico, lo cual permitiría, por ejemplo, cargar un Renault Zoe en 1h, o un Tesla en menos de 4h.
10. En instalaciones para la recarga de vehículo eléctrico de nueva construcción y ampliaciones de instalaciones existentes, antes de la ejecución de la instalación, el instalador o el proyectista deben preparar una memoria técnica o proyecto, según proceda, indicando el esquema de conexión a utilizar, en aras de garantizar que dichas instalaciones sean siempre seguras para el usuario final •