

Created	12/07/2023 23:00
¿En calidad de qué o en representación de quién participa en esta consulta pública?	Usuario o consumidor

Nombre completo (del particular o de la institución representada)

¿Desea hacer público su nombre junto a su respuesta o mantenerlo confidencial (en cuyo caso se publicará como respuesta anónima)?

Confidencial

1. Valore la relevancia de las ubicaciones como factor competitivo en la actividad de recarga de vehículos eléctricos. Indique si a su juicio existen diferencias relevantes en las condiciones de competencia según la ubicación de los puntos de recarga (por ejemplo, entre zonas urbanas, vías interurbanas, etc.) y según la potencia de los puntos de recarga (recarga rápida, normal, lenta, etc.) y, de ser así, explique y valore dichas diferencias (máximo 500 palabras).	Debido a los tiempos de carga usualmente prolongados de los vehículos eléctricos, aquellos puntos de recarga que se encuentran cerca de una actividad comercial o de una zona residencial se les da un mayor uso que aquellos ubicados en zonas menos pobladas o vías interurbanas. La potencia de los puntos de recarga tienen cierto valor siempre y cuando aquellos vehículos que hagan uso de esas cargas puedan utilizar cargas de grandes amperajes o en corriente continua. Por ejemplo, para los usuarios de motos eléctricas la potencia del cargador no es tan importante ya que estas suelen tener (de serie) cargas en monofasica de hasta 16 A. Sin embargo en coches si se sufre una mayor distinción ya que los coches de alta gama son capaces de cargar en corriente continua con los cargadores CSS COMBO (por ejemplo) pudiendo acceder a cargas de mas de 50kW, sin embargo coches mas accesibles para la mayoría de consumidores suelen tener cargas como mucho de 32 A en trifásica (unos 13kW) como carga máxima. En resumen, con respecto a las potencias de cargas, es mucho mas valido el ofrecer TODOS los posibles modos de carga a una potencia menor, que el de ubicar puntos de "carga rápida" en corriente continua, los cuales no disponen todos los vehículos.
2. Valore el diseño y funcionamiento de los procedimientos administrativos competitivos (como los concursos públicos) para la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en localizaciones de titularidad pública (como las calles o vías públicas, entre otras) e indique si, a su juicio, existen barreras desproporcionadas o injustificadas que dificulten la participación en dichos procedimientos y si existen elementos susceptibles de mejora (por ejemplo, en relación con la facilidad para participar en los procedimientos, la duración de los contratos, la división en lotes, etc.). En su caso, indique si existen diferencias en función de la localización o la potencia de los puntos (máximo 500 palabras).	En el caso que a mi me atañe, isla de Gran Canaria, provincia de Las Palmas, la red de cargadores públicos facilitada por el Cabildo de Gran Canaria ha sido pionera y una de las bases para el uso temprano del vehículo eléctrico en esta isla. Por desgracia se ha quedado corta, el numero de cargadores en las ubicaciones apenas a aumentado significativamente, desde el año 2018-2019. Pero si que han aumentado el numero de VE en la isla, por lo que el número de cargadores disponibles con respecto a los VE es bastante bajo, y eso se transforma en colas o imposibilidad para realizar la carga en estos cargadores. Otra barrera es el precio del kWh por la carga. El cual no esta ligado al mercado eléctrico, es un precio fijo que han dictaminado, el cual hace que en muchos momentos la diferencia con el mercado eléctrico regulado (PVPC) sea mayúsculo. En un estado tan en ciernes del cambio del vehículo eléctrico y con una red pública que sale de los impuestos, el afán recaudatorio debería de quedar en segundo plano

3. Valore los procedimientos y condiciones de obtención de licencias o permisos para instalar y poner en funcionamiento puntos de recarga en localizaciones de titularidad pública (como las calles o vías públicas, entre otras) y, en particular, si a su juicio existen requisitos injustificados o desproporcionados para su obtención. En su caso, indique si los procedimientos y condiciones son diferentes en función de la localización (vías urbanas, interurbanas etc.) o la potencia de los puntos (recarga rápida, normal, lenta, etc.) (máximo 500 palabras).	Actualmente, desconozco que exista en la ordenanza municipal de cualquier municipio de esta isla (Gran Canaria) un procedimiento para solicitar un punto de recarga en localización de titularidad pública.
4. Valore si existen trámites innecesarios o desproporcionados durante el proceso de instalación y puesta en marcha de puntos de recarga de acceso público. Si existen, indique el/los procedimiento/s identificado/s y la norma/s de la que emana/n, justifique por qué lo/s considera innecesario/s o desproporcionado/s, e indique cómo, a su juicio, se podría mejorar en este aspecto. En su caso, indique si los procedimientos y condiciones son diferentes en función de la localización y/o potencia que se desea instalar (máximo 500 palabras).	

5. Valore si existen trámites innecesarios o desproporcionados durante el proceso de instalación y puesta en marcha de puntos de recarga localizados en espacios privados no accesibles al público general (en domicilios particulares o centros de trabajo, entre otros). Si existen, indique el/los procedimiento/s identificado/s y la norma/s de la que emana/n, justifique por qué lo/s considera innecesario/s o desproporcionado/s, e indique cómo, a su juicio, se podría mejorar en este aspecto. En su caso, indique si los procedimientos y condiciones son diferentes en función de la localización y/o potencia que se desea instalar (máximo 500 palabras).	En este caso los trámites que mas dificultan la puesta en marcha de estos puntos es la normativa eléctrica A pesar de las facilidades dispuestas en la ITC BT 52, en el ámbito de la autonomía de canarias hay que contar con el decreto 141/2009, el cual regula los procesos administrativos de las puestas en marcha de la baja tensión en Canarias. Este decreto no ha sufrido muchas modificaciones a lo largo del tiempo, por lo que en los casos de viviendas antiguas, se puede dar el caso de que la instalación de un punto de recarga se considere como una modificación mayor de la instalación eléctrica de la vivienda teniendo que adecuar esta al REBT, lo cual es un mayor desembolso para el futuro usuario de VE
6. Valore la regulación, trámites y requisitos para la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en estaciones de servicio ya existentes, indicando en particular si a su juicio existen requisitos o condiciones injustificadas o desproporcionadas. Indique, asimismo, si los trámites o condiciones de los operadores privados de estaciones de servicio pueden introducir obstáculos a la competencia injustificados o desproporcionados (máximo 500 palabras).	

7. Valore la regulación, trámites y requisitos para la creación y puesta en funcionamiento de electrolineras en vías interurbanas y para la instalación de puntos de recarga fuera de las estaciones de servicio ya existentes, indicando en particular si a su juicio existen requisitos o condiciones injustificadas o desproporcionadas. En su caso, indique si afectan de forma diferente a la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga según su potencia (recarga rápida, normal, lenta, etc.) (máximo 500 palabras).	
8. Valore el conjunto de medidas de apoyo público para la instalación y explotación de puntos de recarga, en particular si considera que pueden plantear algún problema desde el punto de vista de la competencia y si son adecuados los procedimientos, plazos, condiciones, etc. En su caso, indique si, a su juicio, podrían adoptarse mejoras y cuáles serían. Señale si los instrumentos de apoyo público son diferentes en función de la localización, de la potencia u otras características de los puntos (máximo 500 palabras).	En mi opinión como técnico, necesitaríamos un marco estatal el cual indique cómo solicitar la instalación de estos puntos de recarga en vías públicas. Desde los propios ayuntamientos desconocen si existe un procedimiento y cómo lidiar con el. También una herramienta pública con todos los puntos de recarga pública dados de alta hasta hoy sería util Por ultimo, debido a que en los distintos planes tanto estatales como autonómicos se fijan una serie de numero de cargadores en según que fechas del futuro para poder llegar al año 2030, de los cuales estamos muy lejos, no es solo por la falta de vehículos eléctricos que puedan justificar un mayor numero de cargadores en la vía pública, también influye que los precios de la electricidad no dan tanto margen a aquellos que quieran explotar económicamente estas instalaciones

9. Valore las regulaciones relativas a la instalación y puesta en funcionamiento de puntos de recarga en localizaciones de propiedad privada como estaciones de servicio, aparcamientos y edificios no residenciales, incluyendo las referidas a obligaciones de instalación en determinados lugares (máximo 500 palabras).	Por lo que he podido leer del RD 21/2021 y otros, creo que es un sobrecojo para los propietarios de esos aparcamientos (en particular en estos) que no van a poder amortizar en el corto plazo. Sin contar que muchas veces se encuentran con dificultades para poder aumentar la potencia debido a la red de distribución existente en determinadas zonas
10. Valore si, a su juicio, los acuerdos entre agentes privados relacionados con el acceso a ubicaciones para puntos de recarga en espacios privados (hoteles, centros comerciales, estaciones de servicio, etc.) pueden introducir restricciones injustificadas o desproporcionadas que limiten la competencia (máximo 500 palabras).	Aquellos agentes privados que dentro de su propiedad limiten o restringen su uso a los usuarios que crea adecuados esta en su derecho

11. Si lo desea, puede proveer comentarios adicionales a sus respuestas en este bloque de preguntas (máximo 1.000 palabras).

12. Valore el proceso de conexión a la red eléctrica con la potencia deseada, indicando si a su juicio existen barreras o dificultades injustificadas o desproporcionadas a nivel regulatorio, administrativo o en la relación y trámites con las distribuidoras de electricidad (máximo 500 palabras).

Las problemáticas con las distribuidoras serán en cada comunidad autónoma distinta, ya que varían. En el caso de canarias hablamos de e-distribución.

La distribuidora en cuestión utiliza en muchos casos métodos cuestionables para retrasar la respuesta al usuario sobre un punto de suministro o aumento de potencia, retrasando la planificación del mismo.

En muchos casos nos encontramos con redes en mal estado, tensiones antiguas (123/230V) o directamente distribución sin potencia suficiente para poder absorber dichos puntos de recarga de VE.

13. Indique si, a su juicio, las reglas actuales sobre acceso y conexión a las redes de electricidad fomentan un reparto adecuado de la capacidad disponible entre todos los operadores interesados en instalar puntos de recarga (máximo 500 palabras).	Actualmente la capacidad es muy limitada, el aumento de la electrificación de los procesos industriales mas la mayor necesidad eléctrica en hogares (debido por ejemplo a un punto de recarga) absorbe parte de la capacidad de las redes. Estas no han sufrido actualizaciones suficientes. Sin contar que las normas particulares de las empresas distribuidoras aprobadas por el ministerio de industria, restringen (mas si cabe) la capacidad de realizar nuevas instalaciones de potencias, teniendo como limite para baja tensión 100kw (cualquier planta fotovoltaica mediana o 2 cargadores de continua ya tienen dicha potencia) por lo que la distribuidora opta por darte el suministro en Media Tensión, suponiendo esto un sobrecoste en forma de Centro de Transformación.
14. En relación con los acuerdos entre operadores, comercializadoras de energía, etc., para el suministro de electricidad al punto de recarga, indique si, a su juicio, existe algún aspecto con potencial para restringir la competencia de forma injustificada o desproporcionada, y valore la posibilidad de adquirir electricidad directamente en el mercado de producción (sin adquirirla a una comercializadora) o participar en los mecanismos de flexibilidad del mercado (máximo 500 palabras).	

15. Valore el sistema de reparto de costes de adaptación de la red de distribución eléctrica y los plazos de adaptación de la red (máximo 500 palabras).	Creo que con lo descrito en el apartado 13 se puede entender mi valoración. Aunque sobre los plazos me gustaría volver a repetir que las distribuidoras son libres de "torear" al usuario.
16. Valore si, a su juicio, existen diferencias relevantes entre diferentes partes del territorio español o entre diferentes gestores de redes en cuanto al acceso y conexión a las redes de electricidad (máximo 500 palabras).	Sin duda, con leer las normas particulares aprobadas por el ministerio de las distintas distribuidoras se puede entender como cada una de ellas trata la problemática de manera distinta. Un ejemplo son los esquemas para autoconsumo. Magníficamente explicadas por algunas y otras como e-distribución ni siquiera incluyen las previstas en la ITC BT 40

17. Si lo desea, puede proveer comentarios adicionales a sus respuestas en este bloque de preguntas (máximo 1.000 palabras).

18. Valore la accesibilidad y calidad de la información sobre la localización y disponibilidad de los puntos de recarga. Indique cómo, a su juicio, se podría mejorar en este aspecto (máximo 500 palabras).

Tal como indique en apartados anteriores.
Una web/app que nivel nacional pueda indicar los distintos cargadores que están al público, tipos de cargas, potencias y precios.

19. Valore el grado de competencia en el sector de la prestación de servicios de recarga para vehículos eléctricos (en su caso, indique los segmentos del mercado o las actividades concretas que estén sujetos a problemas de competencia) (máximo 500 palabras).	Actualmente los puntos de recarga de vehículos eléctricos están absorbidos por 3 agentes: - Administración Pública (cabildos, gobiernos autonomos) - Electricas (enel, Naturgy y otros) - Gasolineras (Debido a la obligatoriedad que tienen de instalar estos puntos) Las administraciones públicas dan un servicio el cual no busca la eficiencia ya que detrás no hay una empresa que espere resultados, busca dar el servicio de cualquier manera y es lento a la hora de adaptarse a cambios. Las gasolineras sirven por obligación, no tienen a priori mayor interés en dar un gran servicio Las eléctricas tienen la gestión, la distribución en algunos casos y la generación, al final si no cargas en sus cargadores utilizas su Energia de alguna manera. Creo que falta algún actor en este mercado que de manera competitiva ofrezca a la recarga de vehículos eléctricos en lugares públicos un elemento diferenciativo y de valor suficiente para justificar los precios de carga.
20. Valore la existencia de obstáculos técnicos para la utilización de cualquier punto de recarga por parte de cualquier tipo de vehículo eléctrico. En su caso, especifique los obstáculos e indique cómo se podría mejorar en este aspecto. Indique, además, si a su juicio, estos obstáculos técnicos afectan de forma diferente a los puntos de recarga según su localización o potencia (máximo 500 palabras).	Hay varios tipos de cargadores. Schuko, SAE, Mennekes, CSS Combo y Chamo, y seguro que me dejo alguno mas. No todos los cargadores en la vía publica tienen para todos ellos. Los de Corriente continua, CSS y Chamo, siempre tienen en la estación de carga la manguera incluida (por motivos de seguridad), pero muchas veces no tienen opción a conectar un Schuko o un Mennekes. Creo que todos los cargadores en la vía pública deberían de tener los cargadores más básicos, para de esta manera asegurar que como mínimo dan el servicio básico a todos los vehículos.

21. Valore cuáles son los elementos y costes principales para la instalación, puesta en funcionamiento y mantenimiento de los puntos de recarga para vehículo eléctrico, indicando si, a su juicio, algunos suponen una barrera injustificada o desproporcionada para ejercer dicha actividad. En particular, indique si, a su juicio, existen diferencias relevantes en este sentido en función de la localización o potencia de los puntos (máximo 500 palabras).

22. Valore si existen obstáculos injustificados o desproporcionados para la prestación de servicios de recarga como empresa proveedora de servicios para la movilidad eléctrica (e-Mobility Service Provider, EMSP) sin ser titular de la infraestructura de recarga (máximo 500 palabras).

23. Valore si existen dificultades injustificadas o desproporcionadas relacionadas con el uso de puntos de recarga operados por diferentes empresas respecto, por ejemplo, a la transparencia en condiciones del servicio, necesidad de aplicaciones o cuentas de usuario, etc. (máximo 500 palabras).

24. Valore los procedimientos de pago en los puntos de recarga, en particular si existen obstáculos injustificados o desproporcionados relacionados con la interoperabilidad de los medios de pago En su caso, indique cómo, a su juicio, se podría mejorar en este aspecto (máximo 500 palabras).

25. Valore la transparencia de las tarifas aplicadas en los puntos de recarga, en particular si resulta sencillo comparar entre los precios de diferentes operadores. En su caso, indique cómo se podría mejorar en este aspecto. (máximo 500 palabras).

26. Explique y valore las estrategias de discriminación en tarifas o condiciones del servicio según el medio de pago, app o plataforma empleado por el usuario (máximo 500 palabras).

Actualmente existen dos formas de pago. Por consumo y por tiempo.
Las cargas por tiempo tienen sentido para el usuario siempre que las cargas sean lo mas rápidas posibles (cargas en corriente continua)

Las de consumo sin embargo se basan en los kWh que se consumen en la carga sin importar en cuanto tiempo.
Sin embargo, creo que sería interesante el poder discriminar de manera horaria estas cargas, ya que un vehículo que carga 1h para seguir con su ruta dejando libre el cargador no debería de pagar lo mismo por kWh que uno que esta 5h en el cargador cargando.
Ya el cabildo de Gran Canaria en el inicio de su red de cargas utilizo este método, ofreciendo un precio mas bajo del kWh en la primera hora de carga, lo cual me pareció de lo mas acertado

27. Valore si las estrategias comerciales de los proveedores de servicios de recarga eléctrica pueden contener elementos que supongan una barrera desproporcionada o injustificada a la competencia, tanto en el caso de la recarga en puntos de acceso público como para los puntos de acceso privado situados en hogares, centros de trabajo, etc. (máximo 500 palabras).	
28. Indique si, a su juicio, existen dificultades injustificadas o desproporcionadas para el uso de puntos de recarga por parte de usuarios de vehículos eléctricos procedentes de otros países (máximo 500 palabras).	

29. En relación con los puntos de recarga de acceso privado, valore la facilidad de cambio entre diferentes proveedores de energía eléctrica una vez el punto de recarga está ya en funcionamiento (máximo 500 palabras).

30. Si lo desea, puede proveer comentarios adicionales a sus respuestas en este bloque de preguntas (máximo 1.000 palabras).