

Tipo de conector para la infraestructura de recarga en Europa. ¿Habrá “fumata blanca” en 2013?

Por Arturo Pérez de Lucía, Director Gerente de AEDIVE



A más tardar en 2013, la Comisión Europea propondrá una medida legislativa para garantizar que, con respecto a la infraestructura de la interfaz de recarga para VE, se apliquen en toda la UE soluciones prácticas y satisfactorias, en caso de que no se alcance un acuerdo voluntario entre las partes interesadas implicadas mediante el proceso de normalización, teniendo en cuenta las sinergias entre el sistema eléctrico y los vehículos eléctricos.

Así se pronunció Ferrán Tarradellas Espuny, responsable de Asuntos Energéticos en la Representación de la CE en España y Ex Portavoz de Energía de la CE, en la jornada sobre Vehículos Ecoeficientes y Oportunidades ante la crisis, organizada en Sevilla el 29 de noviembre por El Correo de Andalucía, donde expertos vinculados a este mercado analizaron cómo la movilidad eléctrica se presenta como motor industrial, tecnológico y de creación de puestos de trabajo.



Ferran Tarradellas Espuny

El anuncio de Tarradellas supone, entre otras cosas, poner una fecha concreta y hoja de ruta a la situación de indefinición

que desde hace mucho tiempo mantiene la Unión Europea con respecto a la decisión sobre el tipo de conector que debe predominar en las infraestructuras vinculadas a la alimentación de vehículos eléctricos.



Sistema Mennekes

En Europa existen dos tipos de conectores normalizados en el lado de la infraestructura, completamente diferentes en su diseño.

Por un lado el conocido como tipo 2, de origen alemán (Mennekes), y el tipo 3, de origen franco italiano, fruto de la alianza EV

Plug Alliance, impulsada por las empresas Schneider Electric, Legrand y Scame. Ambos están comercialmente disponibles y cuentan

con las garantías legalmente establecidas para su instalación.

El debate se centraba en la exigencia de algunos países a la hora de proporcionar obturadores como sistema de protección y seguridad para evitar el acceso del usuario a las partes eléctricas del conector, pues si bien la propuesta franco italiana incluye obturadores de serie, la propuesta alemana no.



EV-Plug Alliance

Desde Mennekes, la razón para no incluir obturadores se basaba en que la tensión sólo se añade cuando el sistema ha reconocido que las clavijas están completamente insertadas tanto en el interface del vehículo como en el del lado de la infraestructura, que los enchufes estén cerrados y que la conexión del conductor de tierra de protección es correcta. Si una de estas condiciones no se cumple, la carga no se iniciará. Este sistema integral de seguridad hace que los dispositivos de

protección adicionales para los contactos mecánicos sean innecesarios.

Aun así, Mennekes dio a conocer en la feria eCarTec de Munich, celebrada el pasado octubre, la opción de que el tipo 2 se pueda suministrar con o sin obturador, en función de las exigencias requeridas por cada país.

pueden ser cargados y conectados de forma segura en toda la UE”, garantizando así la interoperabilidad como eje para aumentar la aceptación de los consumidores respecto al vehículo eléctrico.

También señalaba Zourek la necesidad de ir hacia una verdadera solución única europea, basada en los principios del mercado interior, porque en caso



Tipo 2, con o sin obturador

Ya en noviembre de 2011, el director general de Energía e Industria de la Comisión Europea, Heinz Zourek, señalaba en una ponencia impartida en la Conferencia “Integrating e-vehicles into modern infrastructures” organizada por Orgalime en Bruselas, que “sólo con normas comunes europeas de gran calidad podemos estar seguros de que los vehículos eléctricos

contrario se podría generar un mercado fragmentado, malo para los consumidores y las empresas de la UE, abogando así por encontrar a través de la industria y la cooperación entre los Estados miembros una solución en la estandarización del tipo de conector. Sin embargo, la esperanza de alcanzar esa solución consensuada a nivel industrial ha sido siempre una quimera.



Heinz Zourek

Cierto es que en lo que se refiere a los vehículos, los fabricantes de automóviles sí han tomado decisiones respecto al tipo de conector a instalar en sus modelos eléctricos, puesto que esa decisión no afecta al producto final, el coche.

Pero en el caso de las infraestructuras (en el modo de carga 3 o más coloquialmente hablando, los equipos tipo wallbox para instalación en pared/columna y los postes de recarga en

superficie), la decisión sobre un tipo de conector u otro supone, *grosso modo*, sacar a unas empresas u otras del mercado en función de la tecnología por la que se opte.

Y evidentemente, esa fragmentación a la que hacía referencia Zourek es evidente, y la decisión por la implementación de un tipo de conector en cada país vendrá dada por el peso específico que una u otra industria tenga en ese país, no ya tanto por decisiones políticas.

Así, en España, por ejemplo, no será de extrañar que los

gestores de carga, que son los agentes que más tienen que decir, sobre todo en lo que a la infraestructura de recarga pública se refiere, acaben no imponiendo (pues sería actuar contra la libre competencia del mercado), pero sí haciendo recomendaciones” sobre un tipo de conector concreto a instalar del lado de la

infraestructura. Si no, al tiempo.

En cualquier caso, el anuncio de Ferrán Tarradellas en Sevilla es, cuando menos, indicador de que ***la Comisión Europea ha despertado, o quiere despertar, de su letargo en este asunto*** y habrá que esperar a ver si en verdad, a más tardar en 2013, pasa de la declaración de intenciones a la toma de decisiones.