

EL CENTRO DE CONTROL DEL COCHE ELÉCTRICO DE REE YA ESTÁ PREPARADO PARA MONITORIZAR EN TIEMPO REAL LA RECARGA DE TODOS LOS VEHÍCULOS, PERO NECESITA QUE LOS OPERADORES SE SUMEN AL PROYECTO.

# Un centro neurálgico para impulsar las 'electrolíneas'

Iñaki de las Heras. Madrid

El sistema eléctrico tiene su particular centro neurálgico en una sala de la sede de Red Eléctrica de España (REE) en Alcobendas (Madrid). Allí se supervisa en tiempo real la evolución de la demanda eléctrica y también la disponibilidad de las centrales para cubrirla. Para ello, se utiliza la clásica escenografía de puestos de mando y grandes pantallas propia de la Nasa, solo que para mostrar mapas de España y gráficos de oferta y demanda. La sala alberga el centro de control eléctrico, el Cecovel, y el de las energías renovables, Cebre. Dos puntos críticos para el funcionamiento del país. Y, desde hace ya meses, también tiene un rincón para un modesto y prometedor inquilino: el centro de control del coche eléctrico, conocido como Cecovel.

Susana Bañares, jefa del departamento de gestión de demanda y redes inteligentes de REE, explica que el gestor de la red eléctrica se ha implicado de lleno en desarrollar este nuevo vigía de la movilidad eléctrica. La idea es que, en el futuro, cualquier persona también pueda disfrutar de los datos que allí se generan. "Estamos trabajando en publicar la curva de oferta y de demanda, y también en un futuro mapa para localizar los puntos de recarga del coche eléctrico", indica.

El Cecovel controla la actividad de los puntos públicos telegestionados de carga del coche eléctrico. Lo hace me-



REE

dante unos mapas que identifican los cargadores por provincias y su uso en cada momento. También muestra la cantidad de operadores de carga, su desempeño y una curva de oferta y demanda.

Sin embargo, la herramienta, al igual que el propio coche eléctrico, aún está en fase de despegue. La culpa no es de REE, que ya es técnicamente capaz de supervisar la carga de millones de vehículos. El problema es que necesita la contribución de los dueños de las *electrolíneas*.

La liberalización a finales del año pasado de la figura del gestor de carga fue una buena noticia porque permitirá la

## Ibil, GIC y los instaladores de Fenie ya permiten a REE que monitorice sus puntos de carga

proliferación de puntos públicos de carga, pero tiene el pequeño inconveniente de sacar del radar de REE la actividad de los operadores. "El Cecovel es un proyecto colaborativo y necesitamos que se sumen las empresas", resume Bañares.

Por el momento, las pantallas del Cecovel ofrecen una pequeña muestra de su potencial. De los 5.111 puntos pú-

blicos de carga repartidos por España, solo hay información de 1.315. Ibil, participada por Repsol, no es solo la empresa que se está tomando más en serio la instalación de puntos de carga, sino también una de las pioneras al colaborar con REE. De todos los puntos monitorizados, el 75% son suyos.

En Cecovel hay además información de otras dos empresas muy activas en *electrolíneas*. Son GIC, que levanta postes para Nissan, Endesa o Iberdrola, y Fenie, fundada por los instaladores eléctricos y volcada no solo en el coche eléctrico, sino también en la implantación del autoconsumo y en la comer-



## Recorrer España de punto en punto de recarga

La infraestructura de recarga y la autonomía de las baterías siguen siendo el talón de Aquiles del coche eléctrico, que a cambio ya experimenta una progresiva rebaja de precios y el interés de los fabricantes por lanzar nuevos modelos. Los 5.111 puntos de carga pública en España aún están lejos de los 24.850 de Francia o de los 27.459 de Alemania, y se concentran en ciudades. En las autovías, hay solo 5 postes por cada 100 kilómetros, frente a 32 en la media de la UE.

cialización de electricidad.

El centro de control del coche eléctrico es una de las grandes iniciativas en las que trabaja REE dentro de este ámbito. Otras actuaciones tienen que ver con Ibil, con la que se ha llegado a un acuerdo para instalar cargadores ultrarrápidos, y con la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP).

Para REE, el coche eléctrico no supone un gran problema técnico. Según sus cálculos, las actuales necesidades medias de estos vehículos rondan los 6 kilovatios hora (kWh) al día, que es lo necesario para recorrer unos 40 kilómetros. Cada millón de vehí-

culos requerirá 2.190 gigavatios hora (GWh) adicionales, apenas un 1% de la actual demanda de electricidad.

"El sistema eléctrico ya ha abordado en el pasado incrementos de demanda superiores", señala la directiva de REE. Las previsiones pasan por la incorporación de entre 2,5 y 4,5 millones de vehículos eléctricos hasta 2030 y por que en 2050 la cifra alcance los 24 millones de unidades -el actual parque automovilístico supera los 31 millones de vehículos-. La realidad es por el momento tozuda: por España circulan hoy 63.000 eléctricos, una cifra muy inferior a otros países europeos.