





**¡Cargadores eléctricos abiertos a todos!**  
 Cuenta corriente,  
 Alicia Salgado > 5

Pasó de noche la publicación de las reglas en materia de electromovilidad de la Comisión Reguladora de Energía.




**Cuenta corriente**  
 Alicia Salgado  
 contacto@aliciasalgado.mx

**¡Cargadores eléctricos abiertos a todos!**  
 • Los mecanismos deben permitir la carga de todo tipo de vehículos, no sólo los Teslas.

En autos eléctricos e híbridos, la competencia va con todo. Con eso de la reforma judicial y los nombramientos de **Claudia Sheinbaum** que acaparan la atención y el espacio público, pasó de noche la publicación de la CRE del acuerdo que expide las reglas en materia de electromovilidad para la integración de infraestructura de carga de vehículos eléctricos e híbridos conectables al Sistema Eléctrico Nacional (SEN), como parte de una Red Inteligente. La regla establece los requisitos técnicos y administrativos generales que deben cumplir las personas o empresas que instalen los centros de carga eléctrica automotriz —se denomina infraestructura de carga de vehículos eléctricos (VE) y vehículos eléctricos híbridos conectables (VEHC)— al SEN, para que este proceso sea ordenado y seguro para los usuarios de la infraestructura de carga y para mantener la continuidad y confiabilidad del suministro eléctrico que se provee a la población.

También se establece la obligación de información mínima que deben proporcionar a la CRE y CFE los usuarios finales (representantes/propietarios de electrolinerías, estaciones de carga gratuita y electroterminales) y los suministradores, a efecto de integrar un sistema (Plataforma Electromovilidad) de información pública relevante para conocer de forma permanente, las características de la infraestructura de carga de VE y VEHC disponible al público, como tipo de conector, número de cargadores disponibles y precio ofertado por la carga del VE y VEHC.

En México, este mercado tiene prácticamente una década desde que llegó el primer vehículo completamente eléctrico (Leaf de Nissan) y el BMV VEHC, y aunque en materia de infraestructura pública se estima que apenas hay instalados unos tres mil conectores, no hay un registro administrativo de los mismos ni del monto de demanda real que generan en la red de distribución en México. Esto último es relevante para el SEN, pues la mismísima Agencia Internacional de Energía (AIE) aconseja monitorear los perfiles de demanda provenientes de esos centros de carga, el crecimiento de la variabilidad e incertidumbre en los patrones de demanda en las redes de distribución, dado que puede observarse la afectación en la estabilidad

de la red debido al comportamiento de la electrónica de potencia de los equipos de carga de vehículos eléctricos. El monitoreo advierte que éstos pueden causar apagones en cascada.

Las reglas suponen 24 meses para que el levantamiento de la información ocurra, pero ante el crecimiento del mercado de vehículos eléctricos, ligeros, de carga y de movilidad masiva, se considera fundamental tener la plataforma y el sistema listo antes de ese tiempo.

Lo más destacable de la regla es la decisión de que todos los cargadores, domésticos o callejeros que se instalen, tendrán que ser autorizados por la CFE para que puedan conectarse al sistema y deben permitir la carga de todo tipo de vehículos, no sólo los Teslas, lo que debe tener al equipo de **Terry Gutiérrez** algo molesta, porque querían mantener sus espacios exclusivos de carga en zonas públicas.

Al obligar al registro de conectores se permitirá que Economía, Semarnat, SICT y Sener definan una política pública clara sobre cuántos puntos de carga hay, cuántos sirven, cuántos se necesitan y en dónde se requieren (lo que incluye movilidad masiva), así como un registro de cuántas tomas domiciliarias tienen registro ante la CFE con sus centros de recarga, determinar si realizaron contrato especial o si están conectados sobre su servicio regular. Se trata de no obligar a que quien ponga un cargador tenga que colocar dos tipos de conectores, porque la regla deja en claro que pueden instalarse de todo tipo: americanos, europeos y asiáticos. De hecho, ya hay conversaciones en la mismísima OMC, para que se defina el tipo de estándar que puede convivir con otros, pero sin excluir la posibilidad de contar con adaptadores. Si me apura, hoy hablamos de menos de 7% del parque vehicular nuevo, pero el Prodesen estima que para 2037 podrían estar instalados más de 17 mil centros de carga públicos que demandarían 3.1% del consumo bruto del SEN.

Por último, una vez publicado el acuerdo en el *DOF*, se instalará el grupo de trabajo para redactar la NOM que regirá la producción en México (bueno, me vi muy optimista) o la importación hacia México de este tipo de conectores.