

Contacto CONAMER

De: Jorge A. Suarez <jorge.suarez@greenrocket.mx>
Enviado el: martes, 12 de marzo de 2024 08:25 p. m.
Para: Contacto CONAMER
CC: daniela.munozlevy@gmail.com
Asunto: Comentarios al Anteproyecto/56697
Datos adjuntos: Comentarios JS DM GR Anteproyecto_56697 CRE.pdf

Marca de seguimiento: Seguimiento
Estado de marca: Completado

Dr. Alberto Montaya Martín del Campo
Comisionado Nacional
Comisión Nacional de Mejora Regulatoria
P R E S E N T E

Mtro Leopoldo Melchi García
Comisionado Presidente
Comisión Reguladora de Energía
P R E S E N T E



Por medio de la presente, nos dirigimos a ustedes con el objetivo de presentar comentarios a la propuesta de “Acuerdo por el que la Comisión Reguladora de Energía expide las Disposiciones Administrativas de Carácter General en materia de Electromovilidad para la integración de infraestructura de carga de vehículos eléctricos y vehículos eléctricos híbridos conectables al Sistema Eléctrico Nacional como parte de una red eléctrica inteligente”, publicada el 14 de febrero de 2024 en el portal de la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER).

Con base en el Art. 70 de la Ley General de Mejora Regulatoria, los que suscriben consideramos fundamental que la CRE y la CONAMER, en el ámbito de sus atribuciones, agradecemos tomar en consideración los puntos de análisis incluidos en el documento adjunto.

--

Jorge A. Suárez
GreenRocket | *Cleantech Insights for Latam*
Founder
+52 55 7695 1907 | [WhatsApp Direct](#) | [My LinkedIn](#)

Ciudad de México, a 12 de marzo del 2024

Asunto: Comentarios al Anteproyecto/56697

Dr. Alberto Montaya Martín del Campo
Comisionado Nacional
Comisión Nacional de Mejora Regulatoria
P R E S E N T E

Mtro Leopoldo Melchi García
Comisionado Presidente
Comisión Reguladora de Energía
P R E S E N T E

Por medio de la presente, nos dirigimos a ustedes con el objetivo de presentar comentarios a la propuesta de “Acuerdo por el que la Comisión Reguladora de Energía expide las Disposiciones Administrativas de Carácter General en materia de Electromovilidad para la integración de infraestructura de carga de vehículos eléctricos y vehículos eléctricos híbridos conectables al Sistema Eléctrico Nacional como parte de una red eléctrica inteligente”, publicada el 14 de febrero de 2024 en el portal de la Comisión Nacional de Mejora Regulatoria (CONAMER).

Con base en el Art. 70 de la Ley General de Mejora Regulatoria, los que suscriben consideramos fundamental que la CRE y la CONAMER, en el ámbito de sus atribuciones, agradecemos tomar en consideración los siguientes puntos de análisis.

Definiciones propuestas

El término “Carga” definido en el punto 3.3 genera confusión con el término “transporte de carga”, por lo que se sugiere emplear el concepto de “recarga eléctrica” para designar todas las funciones necesarias para acondicionar la tensión y/o corriente proporcionada por la red de alimentación de CA o CC para asegurar el suministro de energía eléctrica al VE y VEHCEE.

En el punto 3.1 se define “Personal Calificado: Una persona física que cumple con los requisitos y entrenamiento en un campo específico por una autoridad competente y vigente”. Sin embargo, en el Acuerdo no se hace mención de cuál es la autoridad competente para ello, generando incertidumbre legal para la aplicación de la dicha disposición.

La definición de Transporte Público de Pasajeros del punto 3.34 hace caso omiso a la definición de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, a saber: “Servicio de transporte público: Actividad a través de la cual la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, los gobiernos de las entidades federativas, en coordinación con los municipios, satisfacen las necesidades de transporte accesible e

incluyente de pasajeros o carga en todas sus modalidades, dentro del área de su jurisdicción”.

Definición de Tipos de Instalación y Modalidades de Servicio: Se recomienda una definición clara y precisa de los tipos de instalación y las modalidades de servicio asociadas. Pareciera que las disposiciones se ocupan particularmente a instalaciones destinadas a "uso comercial", pero no diferencia de aquellas instalaciones de uso particular, particularmente aquellas de pequeña escala.

Definición de Estación de Carga Pública: Es necesario aclarar la definición de "estación de carga pública", especialmente en lo que respecta a su ubicación en vía pública y la operación gratuita. No puede equipararse la ubicación en vía pública con operación gratuita porque independientemente de la ubicación, todo punto de recarga requiere de una inversión y un costo de O&M.

Identificación de actores en la cadena de valor en la recarga pública: Se sugiere una definición clara de los actores que intervienen en la cadena de valor de la electromovilidad, incluyendo a los proveedores de Ingeniería, Procura y Construcción (EPC), Operadores de Punto de Carga (CPO) y Proveedores de Servicios de Gestión de la Energía (EMSP) en servicios de recarga pública, que son los términos normalmente utilizados en la industria a nivel internacional. Esto facilitará la comprensión de las responsabilidades y la coordinación entre los diferentes participantes.

Involucramiento de Stakeholders de Movilidad: Es fundamental involucrar a una amplia gama de stakeholders de movilidad, como entidades públicas de diferentes niveles de gobierno (SE, SCTI, SENER, secretarías estatales y municipales, IMT), fabricantes de vehículos eléctricos (OEMs), fabricantes de equipos de recarga (EVSE), organizaciones no gubernamentales (ONGs) y otros actores relevantes. Este paso es crucial para abordar temas como la interoperabilidad y garantizar una implementación exitosa de la electromovilidad.

Discusión sobre la Estructura del Pricing al Público: Se requiere una mayor discusión sobre la estructura del pricing al público. Es importante diferenciar entre el precio promedio por kWh, que promedia el valor de proveer el servicio, lo cual incluye infraestructura de recarga, sistemas y SG&A. Lo anterior es diferente del precio del kWh como tal, que no captura el valor de los activos involucrados para entregar la energía para uso en EVs.

Identificación de las posibles alternativas a la regulación

La CRE no identifica ni compara ninguna alternativa de regulación, salvo la opción de no emitir la regulación. Existen múltiples regulaciones internacionales que atienden esta problemática. Asimismo, se podría evaluar una regulación menos onerosa para los sujetos regulados.

Estimación de los costos y beneficios que supone la regulación para cada particular o grupo de particulares

El anteproyecto regulatorio solo estima el costo del nuevo trámite a presentar ante la CRE por parte del usuario final. Sin embargo, la propuesta de regulación genera múltiples costos adicionales al usuario final y a otras entidades públicas competentes.

Más concretamente, pensamos que el impacto de costo regulatorio podría ser significativo para instalaciones pequeñas, es decir de menos de 10 kW. Dependiendo del caso, el contrato independiente y la UVIE puede duplicar el costo de instalación.

Debe establecerse una clasificación por tamaño ($x < 10 \text{ kW} < y$) y propósito (uso privado vs público). El uso de medidor independiente es sustituto de contrato independiente para instalaciones pequeñas.

La verificación de cumplimiento se asigna a la CFE. Esto podría implicar mayor costo y demora de la conexión. Se sugiere una ventanilla de verificación de equipos y reasignar la responsabilidad de homologación al fabricante o distribuidor de los mismos en concordancia con la Ley de Infraestructura de la Calidad.

Convergencia con otras regulaciones e instituciones

El Proyecto plantea importantes consideraciones sobre la implementación de la electromovilidad, sin embargo, es fundamental abordar aspectos relacionados con las capacidades de implementación de los organismos públicos y entidades reguladoras involucradas en la materia. Dada la naturaleza interdisciplinaria del negocio de la electromovilidad, que presenta múltiples convergencias con diversas esferas regulatorias, es necesario garantizar una coordinación efectiva entre los distintos actores y normativas relevantes.

En este sentido, se sugiere contemplar los siguientes puntos:

Armonización Normativa: Es fundamental asegurar la armonización del marco normativo relacionado con la electromovilidad, incluyendo Normas Oficiales Mexicanas (NOMs), Normas Mexicanas (NMX), regulaciones de la Agencia de Seguridad, Energía y Ambiente (ASEA), y la Ley de Infraestructura de la Calidad. Asimismo, se deben considerar las competencias y atribuciones de entidades como la Secretaría de Economía, la Secretaría de Educación (en lo referente a certificación técnica), Aduanas, entre otros organismos certificadores.

Infraestructura Pública para la Electromovilidad: En coordinación con las políticas de desarrollo urbano y las entidades competentes del orden estatal y municipal, se propone establecer la destinación de un porcentaje de cajones de estacionamiento en ubicaciones públicas para la carga de vehículos eléctricos (EV). Además, se deben establecer normas constructivas para la reserva de espacios destinados a la instalación de puntos de carga y para el dimensionamiento de transformadores necesarios para el suministro de energía.

Incentivos a Concesionarios Carreteros: Se sugiere la implementación de incentivos para los concesionarios de carreteras con el fin de promover la destinación de zonas específicas para la instalación de estaciones de recarga de vehículos eléctricos a lo largo de las vías principales.

Análisis Territorial de Electromovilidad: Se propone realizar un análisis territorial de la electromovilidad con el objetivo de identificar y priorizar zonas que requieran refuerzos en la red de distribución eléctrica en las ciudades. Este análisis permitirá optimizar la planificación y la asignación de recursos para el desarrollo de la infraestructura de carga necesaria.

Fases de implementación de la regulación

Con el propósito de mejorar y fortalecer la implementación de las disposiciones relativas a los Usuarios Finales (UF), se considera oportuno establecer un plazo para que dichos UF "se pongan al día". Esta medida busca garantizar la adecuada actualización y cumplimiento de las normativas vigentes en relación con las UF, lo cual es fundamental para mantener la integridad y eficacia del sistema.

La definición de un plazo específico permitirá a las partes involucradas planificar y ejecutar las acciones necesarias para cumplir con las obligaciones establecidas. Esto incluye la actualización de registros, ajustes administrativos y cualquier otra medida requerida.

Asimismo, se propone la elaboración de un calendario detallado que especifique las fechas límite. Este calendario proporcionará claridad y orientación a todas las partes interesadas, facilitando la organización y el seguimiento del proceso de actualización.

Además, se sugiere la implementación de una fase piloto en la Zon Metropolitana del Valle de México, considerando que el 60% de las instalaciones se encuentran ubicadas en esta área. Esta fase piloto permitirá evaluar la efectividad de las medidas propuestas en un entorno controlado antes de su implementación a gran escala. Además, servirá para identificar posibles desafíos y oportunidades de mejora específicos de esta región, contribuyendo así a una implementación más exitosa a nivel nacional.

Aspectos importantes para el desarrollo del sector no considerados en el anteproyecto

Fragmentación en las zonas de distribución de CFE y falta de digitalización en el proceso de solicitud de energía: La fragmentación en las zonas de la Comisión Federal de Electricidad (CFE) y la falta de digitalización del proceso de solicitud de energía representan barreras significativas para el desarrollo de la electromovilidad. Esta situación conlleva un trámite costoso y complejo para los usuarios interesados en instalar puntos de recarga para vehículos eléctricos. Se requiere una revisión exhaustiva de los procedimientos actuales y la implementación de soluciones digitales que simplifiquen y agilicen el proceso de solicitud de energía.

Incertidumbre sobre el costo y plazo de pago para la recalibración de la red de media tensión (MT): La falta de claridad sobre el costo y el plazo de pago para la recalibración de la red de media tensión (MT) representa un obstáculo importante para los proyectos de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos. Es necesario establecer políticas claras y transparentes que definan los costos asociados con estas obras específicas, así como plazos de pago adecuados que no representen una carga financiera excesiva para

los interesados.

Integración de un Equipo Especializado en Electromovilidad dentro de la CFE: Es necesario establecer un equipo especializado en electromovilidad dentro de la CFE, con la capacidad y experiencia necesarias para abordar los desafíos específicos relacionados con la infraestructura de carga de vehículos eléctricos. Este equipo deberá tener cobertura en las diferentes zonas del país, estar dedicado a brindar apoyo técnico y asesoramiento a los usuarios y desarrolladores de proyectos en este sector emergente y prestar servicios a las diferentes zonas de distribución.

Conclusiones

La propuesta regulatoria representa un avance significativo en la construcción de la agenda normativa relacionada con la electromovilidad. La regulación aborda dos barreras importantes para la integración de vehículos eléctricos (VE) y vehículos eléctricos híbridos (VEH), así como para el desarrollo del Sistema Eléctrico Nacional (SEN):

Estándares para la Integración de Cargadores Inteligentes al SEN:

La propuesta establece estándares para la integración de cargadores inteligentes al SEN, lo que facilitará la carga eficiente y segura de vehículos eléctricos. Esto es crucial para garantizar una transición exitosa hacia la electromovilidad y promover el desarrollo de una infraestructura de carga robusta y compatible con las redes eléctricas existentes.

Generación y Procesamiento de Información para la Planeación del SEN y de los Usuarios:

La regulación también aborda la generación y procesamiento de información necesaria para la planificación del SEN y para los usuarios de vehículos eléctricos. Esto permitirá una gestión más eficiente de la demanda de energía y una mejor integración de los vehículos eléctricos en el sistema eléctrico, contribuyendo así a la estabilidad y eficiencia del mismo.

A pesar de estos avances, el acuerdo presenta áreas de oportunidad para mejorar la simplificación del trámite y reducir los costos asociados para los usuarios finales. Se sugiere explorar opciones para simplificar los procesos administrativos y reducir los costos relacionados con la integración de vehículos eléctricos, lo cual podría fomentar una mayor adopción de esta tecnología.

Además, la regulación propuesta podría beneficiarse de la incorporación de normatividad existente y experiencias internacionales para fortalecer su marco normativo y mejores prácticas.

Por otra parte, es fundamental desarrollar una agenda pública de implementación y financiamiento que aborde los siguientes aspectos:

Altos Costos de Interconexión y Facilidades de Pago:

Es necesario buscar soluciones para reducir los altos costos de interconexión de vehículos eléctricos al SEN y facilitar opciones de pago accesibles para los usuarios.

Fragmentación en las Zonas de CFE y Falta de Digitalización:

Se requiere abordar la fragmentación en las zonas de la Comisión Federal de Electricidad (CFE) y promover la digitalización de los procesos relacionados con la electromovilidad para simplificar los trámites y mejorar la eficiencia.

Alto Costo del Trámite de Solicitud de Energía:

Es importante explorar medidas para reducir el costo del trámite de solicitud de energía, lo cual podría incluir la simplificación de los procesos administrativos.

Financiamiento y Capacidades de Gestión de la Plataforma Digital:

Se debe garantizar el financiamiento adecuado y desarrollar las capacidades necesarias para gestionar y mantener una plataforma digital eficiente para la gestión de la electromovilidad.

En resumen, la propuesta regulatoria sobre electromovilidad representa un paso importante hacia la transición hacia un sistema de transporte más sostenible y eficiente, pero requiere de acciones adicionales para abordar las áreas de oportunidad identificadas y garantizar su efectiva implementación.

Cordialmente,

Jorge A. Suárez

Fundador y Director

Green Rocket

jorge.suarez@greenrocket.mx

Daniela Muñoz Levy

Consultora en movilidad urbana y cadena de suministro

daniela.munozlevy@gmail.com