

Fecha: 2024-02-09

Asunto: Subsanación del PPTP

Exp. 2972

A raíz de una consulta respondida el 8 de febrero, se ha detectado un error en el pliego.

En concreto, la carga diferida del poste no es obligatoria.

El apartado 4 del PPTP del contrato queda de la siguiente forma:

4. CARACTERÍSTICAS DE LOS POSTES

Según su montaje

Serán de suelo (o pío). Los de pie se fijarán a un dado de hormigón.

Según su número de puntos de recarga

Todos serán de dos puntos. Todos ellos serán monofásicos y estarán alimentados de una misma fase los de dos puntos de recarga.

Resto de características comunes a todos ellos

Estas son las características que deberán cumplir todos ellos:

- Todos serán para exterior. Protección exterior mínima IP 44.
- Protección interior mínima IP20 (sin riesgo de contacto directo al abrir la Puerta del poste que da acceso a la aparamenta).
- Carcasa resistente a los rayos ultravioletas.
- No es necesario una carcasa antivandálica, pero si un IK 10 mínimo.
- Modo de recarga tipo 3.
- Conector tipo 2 (mennekes) con cable "rizado" de 5 m y soporte para el mismo; o bien que el conector quede insertado en el poste y así el cable este recogido.
- Suministro eléctrico 1x230 Vac.
- Potencia de carga para una intensidad máxima de 32 A (corresponde con 7,4 kW) por punto (no por poste). A petición de la propiedad, se podrá modificar la configuración de forma que la máxima potencia de carga este limitada por el propio poste. Los valores a los que habrá que bajar estarán entre 12 y 32 A.
- Debe incorporar un sistema de carga dinámica que limite la carga de cada punto. **El equipo ajustará dinámicamente la intensidad total que puede absorber de la red entre las tomas en uso.** Concretamente:

- Si un vehículo no aprovecha su corriente asignada, se reparte en tiempo real al otro por si puede aprovecharla. Ejemplo: si se pide con una limitación de 32 A, y la boca de recarga A esta demandando 10 A, la boca de carga B del mismo poste podrá suministrar hasta 22 A.
 - Si los dos vehículos conectados demandan la máxima corriente que cada boca puede dar (32 A), se repartirá a parte iguales entre ambos. En el ejemplo de antes, si la limitación del poste son 64 A, no habrá limitación ya que llegará al máximo, pero si es de 32 A, se repartirán 16 A a cada vehículo.
- Por cada punto de recarga dispondrá de:
 - Un diferencial tipo A.
 - Medida del gasto de electricidad para aplicar en la Facturación de recarga de cada vehículo.
- Sistema de lectura mediante una tarjeta RFID para autorización de la carga e identificación del vehículo (de cara a los informes y facturación)
- Indicaciones del estado del poste que al menos distingan los siguientes:
 - Listo para la carga.
 - Cargando o en espera (carga diferida).
 - En fallo.
 - Sin tensión – cuando el resto de indicadores esté apagado.
- Apertura del poste con llave normalizada, a suministrar con el mismo.
- Modem para comunicar el poste.
- Gestión dinámica de cargas. El poste estará preparado para que, en un futuro, en aquellos circuitos en los que no se comparta con otros usos, **sin instalar un equipo de medida de cabecera ni otros elementos adicionales**, se podrá limitar la carga total del conjunto de cargadores en dicho circuito sin añadir más equipos, bastando la comunicación entre los mismos. Y cuándo se comparta el circuito con otros usos añadiendo un equipo de medida en cabecera comunicado con el poste.
- Debe disponer de marcaje, certificado CE e instrucciones de uso en alguna de las lenguas oficiales de la CAPV.

Según su montaje

Serán de suelo (o pío). Los de pie se fijarán a un dado de hormigón.

Según su número de puntos de recarga

Todos serán de dos puntos. Todos ellos serán monofásicos y estarán alimentados de una misma fase los de dos puntos de recarga.

Resto de características comunes a todos ellos

Estas son las características que deberán cumplir todos ellos:

- Todos serán para exterior. Protección exterior mínima IP 44.
- Protección interior mínima IP20 (sin riesgo de contacto directo al abrir la Puerta del poste que da acceso a la aparamenta).
- Carcasa resistente a los rayos ultravioletas.
- No es necesario una carcasa antivandálica, pero si un IK 10 mínimo.
- Modo de recarga tipo 3.
- Conector tipo 2 (mennekes) con cable "rizado" de 5 m y soporte para el mismo; o bien que el conector quede insertado en el poste y así el cable este recogido.
- Suministro eléctrico 1x230 Vac.
- Potencia de carga para una intensidad máxima de 32 A (corresponde con 7,4 kW) por punto (no por poste). A petición de la propiedad, se podrá modificar la configuración de forma que la máxima potencia de carga este limitada por el propio poste. Los valores a los que habrá que bajar estarán entre 12 y 32 A.
- Debe incorporar un sistema de carga dinámica que limite la carga de cada punto. **El equipo ajustará dinámicamente la intensidad total que puede absorber de la red entre las tomas en uso.**
Concretamente:
 - Si un vehículo no aprovecha su corriente asignada, se reparte en tiempo real al otro por si puede aprovecharla. Ejemplo: si se pide con una limitación de 32 A, y la boca de recarga A esta demandando 10 A, la boca de carga B del mismo poste podrá suministrar hasta 22 A.
 - Si los dos vehículos conectados demandan la máxima corriente que cada boca puede dar (32 A), se repartirá a parte iguales entre ambos. En el ejemplo de antes, si la limitación del poste son 64 A, no habrá limitación ya que llegará al máximo, pero si es de 32 A, se repartirán 16 A a cada vehículo.
- Por cada punto de recarga dispondrá de:
 - Un diferencial tipo A.
 - Medida del gasto de electricidad para aplicar en la Facturación de recarga de cada vehículo.
- Sistema de lectura mediante una tarjeta RFID para autorización de la carga e identificación del vehículo (de cara a los informes y facturación)
- Carga diferida:
 - Por defecto la recarga de los vehículos se activará en las horas del periodo 6 (según tarifa 6.0 TD zona peninsular). Esto significa que se iniciará la carga a las 00 h de cada día.
 - El poste debe incorporar alguna forma en la que se pueda

anular la carga diferida y pasar a la carga inmediata; y que el propio usuario pueda emplear de forma sencilla.

- Indicaciones del estado del poste que al menos distingan los siguientes:
 - Listo para la carga.
 - Cargando o en espera (carga diferida).
 - En fallo.
 - Sin tensión – cuando el resto de indicadores esté apagado.
- Apertura del poste con llave normalizada, a suministrar con el mismo.
- Modem para comunicar el poste.
- Gestión dinámica de cargas. El poste estará preparado para que, en un futuro, en aquellos circuitos en los que no se comparta con otros usos, **sin instalar un equipo de medida de cabecera ni otros elementos adicionales**, se podrá limitar la carga total del conjunto de cargadores en dicho circuito sin añadir más equipos, bastando la comunicación entre los mismos. Y cuándo se comparta el circuito con otros usos añadiendo un equipo de medida en cabecera comunicado con el poste.
- Debe disponer de marcaje, certificado CE e instrucciones de uso en alguna de las lenguas oficiales de la CAPV.

Este es el texto original del apartado 4 del PPTP del contrato.

4. CARACTERÍSTICAS DE LOS POSTES

Según su montaje

Serán de suelo (o pie). Los de pie se fijarán a un dado de hormigón.

Según su número de puntos de recarga

Todos serán de dos puntos. Todos ellos serán monofásicos y estarán alimentados de una misma fase los de dos puntos de recarga.

Resto de características comunes a todos ellos

Estas son las características que deberán cumplir todos ellos:

- Todos serán para exterior. Protección exterior mínima IP 44.
- Protección interior mínima IP20 (sin riesgo de contacto directo al abrir la Puerta del poste que da acceso a la aparamenta).
- Carcasa resistente a los rayos ultravioletas.
- No es necesario una carcasa antivandálica, pero si un IK 10 mínimo.

- Modo de recarga tipo 3.
- Conector tipo 2 (mennekes) con cable "rizado" de 5 m y soporte para el mismo; o bien que el conector quede insertado en el poste y así el cable este recogido.
- Suministro eléctrico 1x230 Vac.
- Potencia de carga para una intensidad máxima de 32 A (corresponde con 7,4 kW) por punto (no por poste). A petición de la propiedad, se podrá modificar la configuración de forma que la máxima potencia de carga este limitada por el propio poste. Los valores a los que habrá que bajar estarán entre 12 y 32 A.
- Debe incorporar un sistema de carga dinámica que limite la carga de cada punto. **El equipo ajustará dinámicamente la intensidad total que puede absorber de la red entre las tomas en uso.** Concretamente:
 - Si un vehículo no aprovecha su corriente asignada, se reparte en tiempo real al otro por si puede aprovecharla. Ejemplo: si se pide con una limitación de 32 A, y la boca de recarga A esta demandando 10 A, la boca de carga B del mismo poste podrá suministrar hasta 22 A.
 - Si los dos vehículos conectados demandan la máxima corriente que cada boca puede dar (32 A), se repartirá a parte iguales entre ambos. En el ejemplo de antes, si la limitación del poste son 64 A, no habrá limitación ya que llegará al máximo, pero si es de 32 A, se repartirán 16 A a cada vehículo.
- Por cada punto de recarga dispondrá de:
 - Un diferencial tipo A.
 - Medida del gasto de electricidad para aplicar en la Facturación de recarga de cada vehículo.
- Sistema de lectura mediante una tarjeta RFID para autorización de la carga e identificación del vehículo (de cara a los informes y facturación)
- **Carga diferida:**
 - Por defecto la recarga de los vehículos se activará en las horas del periodo 6 (según tarifa 6.0 TD zona peninsular). Esto significa que se iniciará la carga a las 00 h de cada día.
 - El poste debe incorporar alguna forma en la que se pueda anular la carga diferida y pasar a la carga inmediata; y que el propio usuario pueda emplear de forma sencilla.
- Indicaciones del estado del poste que al menos distingan los siguientes:
 - Listo para la carga.
 - Cargando o en espera (carga diferida).
 - En fallo.
 - Sin tensión – cuando el resto de indicadores esté apagado.
- Apertura del poste con llave normalizada, a suministrar con el mismo.
- Modem para comunicar el poste.
- Gestión dinámica de cargas. El poste estará preparado para que, en un futuro, en aquellos circuitos en los que no se comparta con otros usos, **sin instalar un equipo de medida de cabecera ni otros elementos adicionales**, se podrá limitar la carga total del conjunto

de cargadores en dicho circuito sin añadir más equipos, bastando la comunicación entre los mismos. Y cuándo se comparta el circuito con otros usos añadiendo un equipo de medida en cabecera comunicado con el poste.

- Debe disponer de marcaje, certificado CE e instrucciones de uso en alguna de las lenguas oficiales de la CAPV.

Según su montaje

Serán de suelo (o pie). Los de pie se fijarán a un dado de hormigón.

Según su número de puntos de recarga

Todos serán de dos puntos. Todos ellos serán monofásicos y estarán alimentados de una misma fase los de dos puntos de recarga.

Resto de características comunes a todos ellos

Estas son las características que deberán cumplir todos ellos:

- Todos serán para exterior. Protección exterior mínima IP 44.
- Protección interior mínima IP20 (sin riesgo de contacto directo al abrir la Puerta del poste que da acceso a la aparamenta).
- Carcasa resistente a los rayos ultravioletas.
- No es necesario una carcasa antivandálica, pero si un IK 10 mínimo.
- Modo de recarga tipo 3.
- Conector tipo 2 (mennekes) con cable "rizado" de 5 m y soporte para el mismo; o bien que el conector quede insertado en el poste y así el cable este recogido.
- Suministro eléctrico 1x230 Vac.
- Potencia de carga para una intensidad máxima de 32 A (corresponde con 7,4 kW) por punto (no por poste). A petición de la propiedad, se podrá modificar la configuración de forma que la máxima potencia de carga este limitada por el propio poste. Los valores a los que habrá que bajar estarán entre 12 y 32 A.
- Debe incorporar un sistema de carga dinámica que limite la carga de cada punto. **El equipo ajustará dinámicamente la intensidad total que puede absorber de la red entre las tomas en uso.**
Concretamente:
 - Si un vehículo no aprovecha su corriente asignada, se reparte en tiempo real al otro por si puede aprovecharla. Ejemplo: si

se pide con una limitación de 32 A, y la boca de recarga A esta demandando 10 A, la boca de carga B del mismo poste podrá suministrar hasta 22 A.

- Si los dos vehículos conectados demandan la máxima corriente que cada boca puede dar (32 A), se repartirá a parte iguales entre ambos. En el ejemplo de antes, si la limitación del poste son 64 A, no habrá limitación ya que llegará al máximo, pero si es de 32 A, se repartirán 16 A a cada vehículo.
- Por cada punto de recarga dispondrá de:
 - Un diferencial tipo A.
 - Medida del gasto de electricidad para aplicar en la Facturación de recarga de cada vehículo.
- Sistema de lectura mediante una tarjeta RFID para autorización de la carga e identificación del vehículo (de cara a los informes y facturación)
- Carga diferida:
 - Por defecto la recarga de los vehículos se activará en las horas del periodo 6 (según tarifa 6.0 TD zona peninsular). Esto significa que se iniciará la carga a las 00 h de cada día.
 - El poste debe incorporar alguna forma en la que se pueda anular la carga diferida y pasar a la carga inmediata; y que el propio usuario pueda emplear de forma sencilla.
- Indicaciones del estado del poste que al menos distingan los siguientes:
 - Listo para la carga.
 - Cargando o en espera (carga diferida).
 - En fallo.
 - Sin tensión – cuando el resto de indicadores esté apagado.
- Apertura del poste con llave normalizada, a suministrar con el mismo.
- Modem para comunicar el poste.
- Gestión dinámica de cargas. El poste estará preparado para que, en un futuro, en aquellos circuitos en los que no se comparta con otros usos, **sin instalar un equipo de medida de cabecera ni otros elementos adicionales**, se podrá limitar la carga total del conjunto de cargadores en dicho circuito sin añadir más equipos, bastando la comunicación entre los mismos. Y cuándo se comparta el circuito con otros usos añadiendo un equipo de medida en cabecera comunicado con el poste.
- Debe disponer de marcaje, certificado CE e instrucciones de uso en alguna de las lenguas oficiales de la CAPV.