

A/A Subdirección General de Asuntos Industriales, Energéticos, de Transportes, Comunicaciones y Medio Ambiente.

Dirección General de Coordinación de Políticas Comunes y de Asuntos Generales de la Unión Europea.

Secretaría de Estado para la Unión Europea.

Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación.

**ALEGACIONES DEL CONSEJO GENERAL DE COLEGIOS OFICIALES DE INGENIEROS INDUSTRIALES SOBRE EL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL CÓDIGO TÉCNICO DE LA EDIFICACIÓN, APROBADO POR REAL DECRETO 314/2006, DE 17 DE MARZO**

Este **CONSEJO GENERAL DE COLEGIOS OFICIALES DE INGENIEROS INDUSTRIALES**, Corporación de Derecho Público, con CIF Q2820014E y sede en Madrid, en la Calle General Arrando, nº 38 ha tenido conocimiento de la consulta pública del *Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo*.

Una vez analizado el texto de dicha modificación, hacemos las siguientes alegaciones.

### **PREÁMBULO**

Estamos acostumbrados a la notable calidad de los distintos Reglamentos Electrotécnicos para BT y sus Instrucciones Técnicas Complementarias que hemos tenido -que tenemos- en nuestro país, de forma que a los RBT probablemente se les ha pedido ir más allá de lo que deberían, e incluir entre sus prescripciones de “*condiciones técnicas y garantías que deben reunir las instalaciones eléctricas...*”, otros extremos que no han venido incluidos en otra legislación. Los grupos de trabajo que elaboran propuestas al Ministerio para elaborar o modificar los RBT y sus ITCs, así lo han venido entendiendo y el Ministerio ha legislado en esa línea.

Con posterioridad a las ITCs, el Ministerio va publicando Guías Técnicas de Aplicación, con aclaraciones para la aplicación práctica de prescripciones de ITCs, pero las **Guías no son vinculantes, por lo que su aplicación es voluntaria**. A veces, las Guías van más allá de lo prescrito en la ITC que desarrollan, pero hay que considerar la voluntariedad de su aplicación que suele suponer un sobrecoste de proyecto no admisible para promotores e instaladores. En algunas Autonomías sí han elevado a vinculantes ciertas Guías.

Un claro ejemplo de todo lo anterior, puede ser el campo de aplicación de la ITC-29: Locales de Pública Concurrencia, que en su ap.1 incluye lo que se considera el ámbito de aplicación de la ITC-29, indicando muchos tipos de locales e inclusive las ocupaciones en personas por m<sup>2</sup> para que se considere un LPC. Posteriormente han ido saliendo Guías Técnicas de Aplicación sobre la ITC-28 con distintas interpretaciones.

Y así hasta que salió el documento DB SI Ocupación del CTE, que refiere el cálculo de ocupación y establece densidades de ocupación para muchos tipos de locales, de lo que infiere el concepto de Local de Pública Concurrencia. Hay también alguna sentencia del Tribunal Supremo que matiza ciertos extremos.

Creemos que el RBT debe contener y contiene “*condiciones técnicas y garantías que deben reunir las instalaciones eléctricas...*”. En legislación distinta al RBT, en el caso indicado es **el CTE el que debe definir los ámbitos de aplicación de las prescripciones del RBT**. Éste es el procedimiento más adecuado.

De otro lado, la lentitud de trasposición de las normativas comunitarias hace necesario acometer reformas actualizadas en los dos conceptos que desarrollamos a continuación.

### **RECARGA DE VEHÍCULO ELÉCTRICO**

Con esta misma perspectiva se puede encuadrar las necesidades de puntos de recarga para el Vehículo Eléctrico o Estaciones de Recarga según define la ITC-52.

En el RD 1053/2014 que contiene la ITC-52, figuran dotaciones mínimas de infraestructuras eléctricas en distintos tipos de aparcamientos en los que se debe prever instalaciones para recarga de VE. Dichas previsiones se pueden considerar raquíticas, y más aún en el actual 2022. Entre otros, prácticamente no obliga a las administraciones a hacer previsiones de estaciones de recarga. En los aparcamientos públicos y particulares las previsiones son muy menguadas. Respecto a las previsiones para los aparcamientos en las Administraciones, el reciente RDL 29/2021, puede remediar en parte el problema, veremos el recorrido que tiene.

Para poder cumplir las previsiones del PNIEC, con todo lo que incluye de bajar las emisiones de CO<sub>2</sub> y por el elevadísimo coste de los derechos de emisión, entre otros, creemos necesario dar un paso al frente y **establecer unas previsiones de presente y con futuro para las dotaciones mínimas de estaciones de recarga, elevar sustancialmente las dotaciones mínimas en todos los aparcamientos y especialmente las de puntos de recarga en la vía pública, no todos tienen plaza en un aparcamiento.**

El sitio idóneo para definir los mínimos es el CTE, al igual que lo fue con los LPC. El RBT –en este caso la ITC-52-, contendrá las prescripciones “*condiciones técnicas y garantías que deben reunir las instalaciones eléctricas...*”, pero los mínimos estarán en el CTE; Sección HE 6.

*¿En dónde se debe poner el listón de mínimos?*

Para poder cumplir las previsiones del PNIEC, o inclusive adelantar sus previsiones, como apuntan algunos escenarios, todas las plazas de aparcamiento que se habiliten, **en cualquier tipo de aparcamiento (coche parado = coche enchufado), deben estar dotadas de puntos de recarga Tipo 3** para potencia mínima de 3,6 kW, siendo deseable que el mínimo fuera de 7,2 kW. Además, han de **estar previstas para consignar la función V2G** (Vehicle to Grid), que permite al VE suministrar energía a la red, según desee el propietario o explotador del VE en cada momento en función de los niveles de oferta y demanda puntuales, desde su teléfono móvil.

Hasta llegar a que la gran mayoría de las nuevas plazas de aparcamiento estén dotadas de punto de recarga, se puede establecer un calendario, pero con previsiones realistas, considerando que los vehículos eléctricos serán los de uso habitual. Las matriculaciones de vehículos eléctricos van aumentando notablemente cada año con cifras significativas de dos dígitos. El coche con motor de combustión interna es una tecnología obsoleta.

En los aparcamientos de comunidades de vecinos, las previsiones de potencia para el conjunto del edificio, necesariamente no tienen que elevarse o porqué elevarse ampliamente si se emplea, cuando sea posible, el Esquema 2 de ITC-52 (el circuito de recarga sale desde los fusibles de la Derivación Individual en paralelo con ésta), si la vivienda es de grado de electrificación elevado, como ya viene siendo habitual.

No obstante, el titular del suministro contratará la potencia que desee igual o inferior a la máxima de su Certificado de Instalación. Disponiendo de **un control dinámico de carga**, que prioriza el consumo de la vivienda

y permite el resto disponible para la recarga, no se tiene que aumentar necesariamente la potencia máxima de la instalación. También hay otros interesantes esquemas posibles para no tener que aumentar la potencia prevista, como pueden ser los esquemas 4a ó 4b.

El abanico de posibilidades de instalaciones de recarga de ITC-52 es muy completo, inclusive admite mezclar distintos esquemas dentro del mismo edificio.

**El VE es una “batería con ruedas”**: al estar los vehículos estacionados la mayor parte de su tiempo, el sistema eléctrico contará con una inmensa red de baterías –de alta capacidad, como son las de los VE-, que podrá solventar la curva de carga en relación con la generación fotovoltaica y eólica. El **complemento de la generación distribuida** (DER, Recursos Energéticos Distribuidos), a la que vamos, puede ser perfectamente el almacenamiento distribuido, las baterías de los VE.

### **AUTOCONSUMO DE ENERGÍA ELÉCTRICA**

Es imprescindible facilitar las tediosas y lentas tramitaciones para instalaciones de autoconsumo de hasta 100 kW, y más aún las de hasta 15 kW. En general, se puede afirmar que hay que agilizar las trasposiciones de las normativas comunitarias.

En las viviendas unifamiliares, naves industriales e industrias en general que ocupan un solo edificio, la decisión es del propietario, inquilino o persona física o jurídica que ocupa el edificio. Pero la mitad de la población vive en ciudades, que ocupan menos del 3% del territorio y consumen más del 70% de la energía. Las construcciones de viviendas más habituales en las ciudades son los edificios de uso colectivo. En edificios de uso colectivo el problema del autoconsumo tiene otra magnitud.

Hay que facilitar la instalación de instalaciones de autoconsumo en edificios de uso colectivo. Puede servir como ejemplo la corrección de la Ley de Propiedad Horizontal 49/1960, modificada mediante la Ley 19/2009 para facilitar la instalación de recarga para VE en garajes comunitarios: *“Si se tratara de instalar en el aparcamiento del edificio un punto de recarga de vehículos eléctricos para uso privado, siempre que éste se ubicara en una plaza individual de garaje, **sólo se requerirá la comunicación previa a la comunidad** de que se procederá a su instalación. El coste de dicha instalación será asumido íntegramente por el o los interesados directos en la misma.”* Es decir, **no hay que solicitar permiso específico**.

En el ámbito de las instalaciones fotovoltaicas, para instalar paneles FV –o también aerogeneradores-, en el tejado o azotea de un edificio comunitario, el asunto puede no ser tan sencillo como el indicado para los puntos de recarga, pero para facilitar y proporcionar seguridad jurídica a los interesados y a los no interesados, creemos que algo **se puede y se debe legislar**, tanto si todos los propietarios del edificio están interesados (cuestión nada fácil en la mayoría de los casos), como si es para un autoconsumo colectivo de una parte de la totalidad, e inclusive para el autoconsumo individual de solamente los que estuvieran interesados en ello.

Según la modificación de la Ley de Propiedad Horizontal ya mencionada, para instalar autoconsumo para las zonas comunes, de interés para todos los propietarios, es necesario el apoyo de la mayoría de los propietarios, y aparte de las cuotas de participación, también incluye otros condicionantes económicos. Para instalar autoconsumo para una parte de los propietarios, se necesita la aprobación de un tercio de los propietarios, y un tercio de las cuotas de participación. Probablemente hay que abundar en legislación para allanar el camino del

autoconsumo en edificios de uso comunitario si se quiere que arranque el autoconsumo en edificios comunitarios.

Por otro lado, **la figura “comunidad energética”** aún no tiene definición legal en nuestro país. Su ausencia puede tener sus ventajas al posibilitar distintas fórmulas para su creación, pero también puede tener sus inconvenientes al quedar en un terreno poco definido.

En todo tipo de nuevas edificaciones, es cuasi imprescindible que **las modificaciones del CTE incluyan aprovechamiento de los recursos medioambientales del edificio, fundamentalmente FV en tejados o azoteas, e inclusive en fachadas**, según posibilidades de orientación y considerando un estudio de sombras previsible.

Dada la cantidad de variables que entran en juego, a priori sería aventurado cuantificar el asunto que debe ser objeto de estudio pormenorizado. Se puede establecer un calendario con previsiones realistas para su entrada en vigor.

### **CONCLUSIONES. RESUMEN**

Para las nuevas instalaciones, los requerimientos que se incorporen al CTE, con las modificaciones o añadidos que se adopten y con un calendario ágil, sí son claramente objeto del CTE, y por tanto pasarán a ser de obligado cumplimiento.

Pero para cumplir los objetivos medioambientales, y más concretamente los comprometidos en el PNIEC, hay que legislar también para las construcciones o instalaciones existentes. Ello puede implicar importantes subvenciones que en la actualidad son posibles con la “lluvia de millones” que están viniendo de la UE, entre otros.

Además, con la carencia total de combustibles fósiles que tenemos en nuestro país –por un lado-, y por otro con los recursos que disfrutamos -regalo de la naturaleza-, parece ineluctable avanzar con resolución, con la mayor agilidad posible, hacia una emancipación energética.

No podemos dejar de mencionar que el actual RBT de 2002, en su día emblema de innovación de los RBT europeos, está superado en no pocos extremos, además del desgaste “vegetativo” por la evolución de los nuevos materiales e instalaciones existentes desde hace 20 años.

Hace falta el nuevo RBT con profundas modificaciones y ampliado para las instalaciones actuales: Instalaciones de enlace –que se van complicando y saturando de componentes-, la corriente continua –a tensiones elevadas y por tanto con mayor potencial de riesgo-, las baterías –tratadas de forma superficial en el actual RBT-, los inversores..., además del contenido armónico, las sobretensiones, las corrientes de defecto y los tipos de DDR, y un largo etcétera de cuestiones que ya son de uso habitual.

La Administración central y los agentes destacados, han de agilizar el nuevo RBT y/ o las nuevas ITCs que sustituyan al modélico pero añoso RBT de 2002 que no recoge o ampara solo someramente las instalaciones actuales.

Por lo expuesto,

SOLICITO sea admitido este escrito y tengan en consideración las alegaciones aportadas.

Madrid, 17 de enero de 2022



Juan Blanco Lino  
Secretario Técnico

	INGENIEROS <b>INDUSTRIALES</b> CONSEJO GENERAL
Fecha:	17/01/2022
Nº Salida:	7