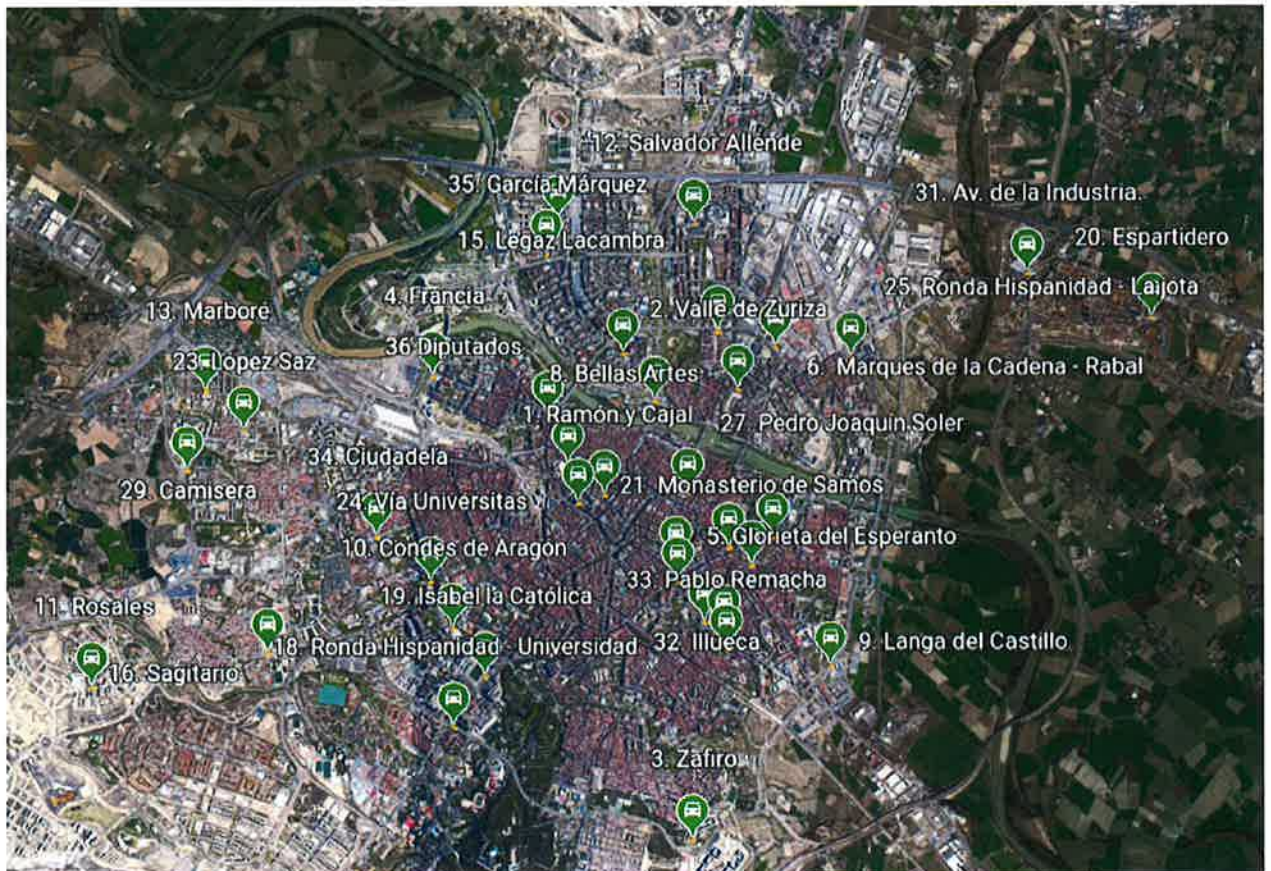


PLIEGO DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS PARA LA CONCESIÓN DEMANIAL PARA LA INSTALACIÓN, MANTENIMIENTO Y EXPLOTACIÓN DE UNA INFRAESTRUCTURA DE ESTACIONES DE RECARGA PÚBLICA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS PUROS EN ESPACIOS DE DOMINIO PÚBLICO DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE ZARAGOZA.



Zaragoza abril 2022

Sumario

1. Antecedentes.....	3
2. Objeto.....	3
3. Elementos de la concesión. Infraestructuras de recarga.....	4
3.1. Ubicaciones.....	4
3.2 Obras e Instalaciones.....	5
3.2.1 Obra civil.....	5
3.2.2. Señalización y pintura.....	6
3.2.3. Instalación eléctrica.....	7
3.2.4. Especificaciones de los cargadores de vehículos eléctricos.....	7
3.2.4.1. Especificaciones eléctricas de los cargadores.....	7
4. Condiciones de operación y prestación de la actividad de recarga.....	10
4.1. Condiciones generales.....	10
4.3. Provisión de la actividad de recarga.....	11
4.5. Legislación específica de obligado cumplimiento.....	12
ANEXO 1.....	14
PLANO GENERAL.....	32

1. Antecedentes

El Ayuntamiento de Zaragoza, en su compromiso de cumplir los objetivos para la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero fijados en el Pacto de Alcaldes suscrito por el Alcalde de Zaragoza en Bruselas el 10 de febrero de 2009, tiene la misión de fomentar la movilidad eléctrica en el Municipio como instrumento esencial de sostenibilidad ambiental.

El Gobierno de la Ciudad de Zaragoza aprobó en 2019 el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) que en su Estrategia de MOVILIDAD ELÉCTRICA en sus Objetivos Generales establecía como tal los siguientes: reducir la contaminación acústica y ambiental, impulsar e incentivar los vehículos menos contaminantes y fomentar el uso de energías limpias y renovables. Entre los programas de actuación del PMUS se encuentra el ME.01 *Plan de implantación de sistemas de recarga de VE (vehículos eléctricos)*. El plan preveía la instalación de 278 puntos de recarga.

Es por ello que se pretende impulsar la creación de infraestructuras de recarga pública para vehículos eléctricos de los ciudadanos.

Por otro lado, el Decreto-Ley 15/2018 de Medidas Urgentes para la transición energética y la protección de los consumidores, de 5 de octubre de 2018, incluye en su capítulo dedicado a la movilidad sostenible la liberalización de la figura del gestor de cargas, con objeto de simplificar y hacer más accesible la recarga y fomentar el despliegue de puntos de recarga.

Por último el Real Decreto 184/2022 de 8 de marzo, en cumplimiento del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia promueve la evolución del uso los vehículos con combustibles fósiles a vehículos eléctricos y para ello la implantación de puntos de carga de estos vehículos

En 2019, dentro del contrato de gestión de servicios como parte de una mejora se instalaron 16 puntos de recarga 8 para motos, 7 semirrápidos y 1 rápido. La gestión la realiza la empresa de estacionamiento regulado mediante una subcontratación.

Se pretende por lo tanto ahora incrementar y mejorar la dotación para ello se realiza el presente pliego técnico con el fin de realizar una concesión demanial. Con esta Concesión Demanial se pretende por tanto fomentar la instalación de estaciones de recarga ultra rápida, rápida y semirrápida en espacios públicos con el objeto de mejorar la cobertura para la recarga de vehículos eléctricos en el ámbito territorial del municipio.

2. Objeto

El objeto de este pliego de prescripciones técnicas es exponer clara y detalladamente las mejores condiciones para fijar las cláusulas correspondientes a una concesión demanial de uso privativo del espacio público urbano para la instalación, mantenimiento y explotación de una red de pública de recarga de vehículos eléctricos en el municipio de Zaragoza. Esta infraestructura de recarga también comprenderá la instalación completa de todos los elementos necesarios para que las estaciones puedan prestar la actividad de recarga de vehículos eléctricos, incluyendo las acometidas necesarias.

La instalación, mantenimiento y explotación de dicha infraestructura será asumida íntegramente por la empresa adjudicataria del concurso para la concesión demanial de uso privativo del espacio público que el Ayuntamiento de Zaragoza licitará a tal efecto.

El objetivo del despliegue de una infraestructura de cargadores eléctricos es el de ofrecer al ciudadano la posibilidad de realizar la recarga de sus vehículos eléctricos puros. Para ello se pretende cubrir la casi totalidad de los distritos de la ciudad con cargadores semi-rápidos, rápidos y ultra rápidos.

3. Elementos de la concesión. Infraestructuras de recarga

3.1. Ubicaciones

La implantación de las estaciones de recarga se realizará en 37 ubicaciones agrupadas en tres lotes. Cada uno de ellos con las ubicaciones que se indican a continuación.

Cada estación dispondrá de las plazas de aparcamiento y de las unidades y tipos de cargadores para vehículo eléctrico que se reflejan en el ANEXO 1 de este pliego técnico.



Totalidad de puntos de recarga

La concesión se plantea en tres lotes. El concesionario de cada lote deberá realizar la instalación en los puntos seleccionados y cuyo detalle se puede observar en el ANEXO 1 de este pliego técnico.

En caso de imposibilidad en la ubicación planteada por razones de disponibilidad de red eléctrica u otros aspectos técnicos insalvables, el concesionario notificará al Ayuntamiento de Zaragoza las razones decidiendo el propio Ayuntamiento la nueva ubicación.

La ubicación definitiva estará sometida a la aprobación del Ayuntamiento de Zaragoza.

Cualquiera de las ubicaciones anteriores, por razones de interés público, se podrá cambiar de emplazamiento por otra localización diferente en la ciudad, siempre bajo común acuerdo entre el Concesionario y el Ayuntamiento de Zaragoza.

Cada cargador de vehículo eléctrico correspondiente a una ubicación deberá poder suministrar simultáneamente energía al menos a 2 vehículos eléctricos.

Los cargadores serán de tipo ultra rápido, rápido y/o semirrápido, según se describe en el apartado 3.2.

En caso de que exista alguna contingencia sobre la ubicación exacta, se definirá con los equipos técnicos municipales la posición final, sin que ésta puede diferir de la propuesta en el pliego, salvo leves desplazamientos.

3.2 Obras e Instalaciones

Las obras necesarias para la implantación definitiva de los punto de recarga correrán por cuenta del adjudicatario de la concesión.

Una vez concluido el proceso de licitación el adjudicatario solicitará la oportuna licencia municipal para llevar a cabo las obras necesarias en la vía pública. Para ello deberá presentar un Proyecto de Ejecución que defina de forma detallada las actuaciones a llevar a cabo en el dominio público. Se definirán, entre otros, los siguientes aspectos:

- Señalización horizontal y vertical.
- Adaptación de la urbanización.
- Acometida eléctrica: refuerzo y extensión de redes eléctricas necesarias de la red de distribución pública de baja tensión, incluyendo cableado y canalización. Se definirán los nuevos CUPS generados.
- Instalación receptora: equipos y elementos necesarios para la prestación del servicio, documentación técnica, CIE BT, OCA, etc..

Los trabajos se realizarán una vez presentada la declaración responsable ante la Gerencia de Urbanismo. La dirección de las obras será realizada por un técnico competente designado por el adjudicatario de la concesión.

La supervisión de la ejecución de los trabajos, así como el seguimiento de la prestación de la actividad de recarga a realizar por el adjudicatario de la concesión durante el periodo de la misma será realizada por el Ayuntamiento de Zaragoza.

Los cargadores se instalarán anclados al suelo permitiendo que, en caso necesario, sea fácil su desmontaje.

Se estará a lo dispuesto en las especificaciones de la "Ordenanza General de la Edificación", la "Normas sobre la concesión y uso de permisos especiales de circulación, estacionamiento y obras en la vía pública en el término Municipal de Zaragoza", así como las prescripciones de la Normativa Urbanística vigente.

3.2.1 Obra civil

Deberán respetarse todos los bienes de dominio público y de propiedad privada, procurando evitar cualquier deterioro en los mismos; siendo además obligatoria su reposición a su estado anterior, en el caso que se vieses afectados durante la realización de las obras.

Salvo que técnicamente no fuera viable, las canalizaciones discurrirán preferentemente por zonas terrizas, aceras y zonas de aparcamiento. De cualquier modo, tanto la conducción, como las arquetas u otros elementos a colocar deberán reunir las condiciones precisas de resistencia para soportar las cargas que pudieran producirse sobre los pavimentos. Si con la canalización fuera necesario atravesar la calzada, el cruce se realizará, siempre que sea posible,

perpendicularmente al eje de la misma. En todo caso, se evitará la colocación de arquetas y registros en calzada. Los cruces de calzada se realizarán por medias calzadas, de forma que no se interrumpa la circulación de vehículos, debiendo quedar terminados dentro de una jornada de trabajo y presentar su superficie adecuadas condiciones de seguridad para el tráfico. En el caso de que queden cubiertos con chapas metálicas, estas deberán ser suficientemente resistentes y estar bien asentadas y sujetas, evitando la producción de ruidos; para lo cual, se colocarán sobre una cama de arena.

Se cumplirán las de prescripciones que sean de aplicación contenidas en la legislación vigente en materia de accesibilidad en cuanto a las obras en vía pública.

La reposición de los pavimentos asfálticos se realizará con un sobreancho de 0,20 m a cada uno de los bordes de la zanja. Cuando la zanja sea en calzada y el borde interior de la misma se encuentre a menos de 50 cm del bordillo de la acera se deberá demoler todo el pavimento, desde el bordillo hasta el borde exterior de la zanja, asfaltándose posteriormente la totalidad del pavimento afectado más 20 cm en el lado exterior de la zanja. De la misma forma se actuará en el caso de pavimentos de adoquín.

La reposición de los pavimentos de sendas públicas para peatones, viario peatonal y viario de tráfico compartido, se harán comprendiendo paños enteros de la composición decorativa del mismo, evitando cualquier antiestético "parcheado" puntual.

De forma general, las zanjas necesarias deberán cumplir las condiciones particulares para instalaciones de distribución de energía eléctrica en baja tensión que establezca o tenga establecida la empresa de distribución.

Cuando las obras puedan afectar a los árboles existentes, se deberá seguir los preceptos establecidos en la Ordenanza de Protección del Arbolado Urbano.

Los cargadores de los vehículos eléctricos se instalarán en acera anclados al suelo y estarán debidamente homologados. Deberán estar situados junto a las plazas reservadas para vehículos eléctricos puros y respetar las disposiciones de la normativa de accesibilidad

Las canalizaciones en baja tensión se ajustarán a su normativa en vigor e irán subterráneas desde la estación de recarga hasta el punto de conexión de la compañía suministradora.

Se realizarán los trabajos necesarios para reponer las zonas afectadas por los trabajos de forma que queden en su estado original. El material de escombros irá a vertedero.

Asimismo, una vez finalizada la concesión, el Concesionario repondrá todas las ubicaciones de manera que se restablezca su estado original.

3.2.2. Señalización y pintura

El Ayuntamiento a través de su Servicio de Movilidad Urbana señalará las plazas de estacionamiento conforme a los establecido en la Ordenanza de Movilidad o en su defecto mediante la señal vertical R-308 con la plaqueta explicativa de las restricciones y vehículos autorizados. Las plazas se señalarán horizontalmente con el anagrama definido para vehículos eléctricos.

El uso de la reserva de estacionamiento en las plazas de carga estará limitado a vehículos eléctricos puros en proceso de carga, con una limitación de 60 minutos en carga rápida y ultra rápida y de 4 horas en carga semirrápida. En horario de 20:00 a 8:00 los residentes podrán usar

las plazas de carga semirrápida para cargar sus vehículos eléctricos puros sin la limitación de cuatro horas.

3.2.3. Instalación eléctrica

Las instalaciones para el suministro de electricidad a vehículos eléctricos se ejecutarán de conformidad con lo establecido en las ITC correspondientes del Reglamento Electrotécnico para Baja Tensión, y en particular en la (ITC) BT-52 “Instalaciones con fines especiales. Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos” y normativa asociada en vigor, así como con las normas particulares de las diferentes compañías distribuidoras de energía eléctrica.

La instalación eléctrica se realizará además sujeta a las siguientes condiciones:

- a) El Concesionario deberá ejecutar una acometida independiente para cada una de las estaciones de recarga.
- b) El Concesionario deberá presentar al Ayuntamiento de Zaragoza la documentación técnica correspondiente a cada instalación de recarga (proyecto, dirección de obra, boletines de instalador, inspección OCA y legalización correspondiente ante la autoridad competente).
- c) El Concesionario realizará las correspondientes inspecciones y verificación periódicas señaladas en el Reglamento para Baja Tensión, que se remitirán al Ayuntamiento de Zaragoza.
- d) Si la medición de toma de tierra no se corresponde con la fijada en el Reglamento citado, deberán realizarse, por el Concesionario y a su costa, las correcciones necesarias para su cumplimiento.

3.2.4. Especificaciones de los cargadores de vehículos eléctricos.

3.2.4.1. Especificaciones eléctricas de los cargadores.

A continuación, se especifican las características eléctricas de los cargadores eléctricos:

Corriente mínima de salida para carga semirrápida: 32 A.

Voltajes de entrada:

- Monofásico: AC 230V/50HZ (2P+T).
- Trifásico: AC 400V/50 Hz (3P+N+T).

Frecuencia: 50-60 Hz

Potencia mínima de salida:

- Carga semirrápida: 2 x 22 kW.= 44Kw
- Carga rápida: 50 kW.
- Carga ultrarrápida: 150 kW

Grados IP, IK: Grado de protección (interior o exterior) IP54 o IP55 y grado de protección IK10.

Conectores/Tomas de corriente:

- Carga semirápida: dispondrán al menos de 2 tomas de corriente para carga Mennekes IEC 62196-2.
- Carga rápida y ultrarápida. Dispondrá como mínimo de 2 tomas de corriente Tipo CCS2- Combo 2 (IEC-62196-3)

El sistema de protección de las tomas de corriente estará enclavado cuando los equipos de recarga no estén suministrando energía. Durante la carga del vehículo, las tomas de corriente estarán enclavadas de modo que sólo el usuario que haya iniciado la carga pueda desenclavarlas.

Gestión dinámica de cargas

Protecciones eléctricas:

- Contactos directos: Los equipos no tendrán partes activas accesibles para el usuario. Todas las partes activas deberán estar dentro de una envolvente o disponer de medios necesarios para evitar el contacto del usuario con las mismas.
- Contactos indirectos: Todos los equipos metálicos estarán conectados a tierra, para así proteger al usuario frente a contactos indirectos. Para ello los equipos de recarga deberán disponer de:
 - Protección diferencial trifásica tipo A de 400 V, 16 A y 30 mA de sensibilidad con rearme automático.
 - Interruptor magnetotérmico trifásico de 400 V, 16 A y curva C de disparo, con rearme automático.

Marcado: Incorporarán grabados todas las características técnicas del punto de recarga.

Indicador luminoso: La estación indicará el estado en que se encuentra mediante una indicación luminosa en su parte superior (disponible, en carga, error, etc.).

Sistema antirrobo de energía: Los equipos de recarga, dispondrán de los siguientes sistemas para evitar el robo de energía y el riesgo eléctrico:

- Contactores: Los cargadores deberán estar previstos de contactores para evitar que el usuario pueda acceder a una toma de corriente energizada, evitando de esta manera cualquier riesgo eléctrico.
- Sistema de bloqueo de conectores: Para evitar el acceso no autorizado a la toma de corriente y/o el robo de energía, los equipos incorporarán un sistema de bloqueo de conectores.

Indicador luminoso y pantalla-display: Toda la información que el usuario pueda precisar durante la actividad de recarga, será visible mediante un display en diferentes idiomas. El display mostrará al usuario la energía consumida, así como la potencia instantánea, pudiendo incluirse otros parámetros como el tiempo de duración de la recarga.

Medida y registro de cargas: Los cargadores estarán dotados de un sistema de medida que permita medir y registrar para cada carga, los siguientes parámetros:

- Energía activa (kWh).
- Tensión de salida (V).
- Intensidad de salida (A).

- Potencia activa (W).
- Intervalo horario en el que se ha realizado la recarga.

Las medidas de los parámetros que intervienen en la facturación de la actividad de recarga al usuario final se realizarán mediante aparatos de medida debidamente homologados y acreditados conforme a la legislación metrológica en vigor.

Sistema de acceso y comunicación: Comunicación Ethernet, 4G o 5G y/o wifi, comunicaciones hacia servidor y hacia sistema de gestión y control.

Medios de carga y pago: La carga y el pago se deberán poder realizar con tarjetas RFID emitidas por el Concesionario, tarjetas del sistema bancario EMV, tarjeta ciudadana de Zaragoza y mediante tecnologías de pagos móviles. La aplicación de móvil para las comunicaciones entre cliente y sistema de gestión de recarga de vehículos eléctricos deberá cumplir con la interoperabilidad europea y ser multilingüe. El software de gestión del sistema tiene que ser interoperable mediante interfaces abiertas de conectividad con protocolos estándar para su futura integración con aplicaciones municipales para pago (tipo tarjeta monedero o tarjeta de crédito). Todos los cargadores tendrán que estar monitorizados en tiempo real, pudiéndose acceder a través de web o plataforma telemática a información del tipo estado, recargas realizadas, energía suministrada, etc.

Alarmas: Las estaciones de recarga deberán ser capaces de detectar alarmas y mostrarlas en el display. En caso de averías la estación pasará al estado 'avería', indicando por display la incidencia, no permitiendo la carga a los usuarios. Las averías de los cargadores deberán ser resueltas en el plazo de 24 horas como máximo.

Imagen corporativa: Los cargadores independientemente de la empresa adjudicataria deberán estar serigrafiados o vinilados con la imagen corporativa del ayuntamiento de Zaragoza. La imagen o imágenes de los cargadores será acordada entre el Ayuntamiento el adjudicatario y en última instancia decidida por el Ayuntamiento

Energía suministrada La energía suministrada deberá ser 100% energía de origen renovable certificada.

Configuración de las localizaciones

Se prevén tres tipos de puntos de carga con la siguiente denominación

- QUICK → carga semirápida .2x22 kW corriente alterna trifásica: **potencia total 44 Kw**
- FAST → carga rápida. 50 kW corriente continua: **potencia total 50 Kw**
- ULTRAFAST → carga ultra rápida. 150 W corriente continua: **potencia total 150 Kw**

Las configuraciones serán de un tótem por cada dos puntos de carga. El número y tipo de puntos de carga por localización se describe en el ANEXO 1.

Se especifica la potencia de cada tipo de configuración establecida:

QUICK (1 plaza)= 1 punto semirápido 22Kw CA trifásica: **potencia total 22 Kw**

QUICK (2 plazas)= 2 puntos semirápidos: **potencia total 44 Kw**

FAST+QUICK (4 plazas) = 2 puntos rápidos y 2 puntos semi-rápidos:
potencia total 94 Kw

FAST + QUICK (6 plazas) = 2 puntos rápidos y 4 puntos semirápidos

potencia total 138 Kw.

ULTRAFast + QUICK (4 plazas) = 2 puntos ultrarrápidos y 2 puntos semirrápidos

potencia total 194 Kw

Centro de transformación.(CT) Cuando las condiciones de suministro obliguen a concesionario a la instalación de un centro de transformación, este irá por cuenta del concesionario o según acuerdo suscrito con la empresa suministradora. En su caso, el centro de transformación deberá estar soterrado quedando visible tan solo los sistemas de ventilación y las tapas de acceso. Cualquier solución distinta a la de CT enterrado, deberá ser acordada y aprobada por el Ayuntamiento. Se podrán aceptar soluciones de CT en superficie cuya estética encaje con la escena urbana y sirvan de soporte publicitario o similar. Dicha aceptación establecerá las condiciones concretas de la implantación de dicho CT y de su uso publicitario.

4. Condiciones de operación y prestación de la actividad de recarga.

4.1. Condiciones generales

Para la consecución de los objetivos propuestos se precisa la concesión de uso demanial del espacio público para la instalación, mantenimiento y explotación de una red pública de estaciones de recarga de vehículos eléctricos en Zaragoza.

El Ayuntamiento de Zaragoza a través de un técnico responsable, decidirá la ubicación definitiva de las estaciones de recarga.

El Ayuntamiento gozará de la facultad de inspeccionar el espacio público objeto de concesión, para garantizar que el mismo es usado de acuerdo con los términos de ésta.

Todos los gastos relativos a la implantación, el funcionamiento, señalización viaria, el mantenimiento (preventivo, correctivo, reglamentario y regenerativo), la gestión del sistema y atención al ciudadano correrán a cargo del Concesionario. También irán por cuenta del concesionario los gastos de los seguros de responsabilidad civil y seguros anti vandalismo, gastos de limpieza y mantenimiento estético de los totem, así como el pago de la factura eléctrica.

Asimismo, el Concesionario tendrá que disponer de un centro de atención telefónica multilinguaje al cliente 24 horas, 365 días al año.

Igualmente el concesionario del lote correspondiente deberá disponer de una plataforma para teléfonos inteligentes que informe de la localización de sus puntos de carga de los que es concesionario y de la de los puntos de los otros dos lotes, de la disponibilidad de ocupación y de funcionamiento de estos y se informará con precisión de los puntos de carga averiados o en mantenimiento, especificando del conjunto de cada ubicación cuantos están disponibles y cuantos averiados o en mantenimiento.

La aplicación mencionada deberá servir para el pago y conocimiento del estado de la carga y tiempo restante disponible.

El concesionario deberá facilitar a través de servicios web o API el futuro acceso de la plataforma MaaS municipal de forma que se compartan usuarios, modos de pago, localización y

estado de los cargadores, etc, de tal forma, que desde la plataforma MaaS se pueda realizar la operación de la carga del vehículo.

Igualmente, tanto los sistemas de carga como la aplicación de pago deben ser interoperables con otras plataformas, especialmente con las que se implanten en el resto de los lotes.

Asimismo, el Concesionario enviará con periodicidad mensual (dentro de los 15 primeros días de cada mes) al correo electrónico que le sea suministrado por el Ayuntamiento de Zaragoza una relación que contenga los datos y las estadísticas relevantes relacionados con la utilización de las estaciones de recarga para cada uno de los equipos (número de recargas realizadas, consumos, incidencias, averías, etc.), y demás información que pueda servir para la mejora de la explotación del sistema gracias al conocimiento de los datos de aprovechamiento. Igualmente, el Concesionario facilitará al Ayuntamiento de Zaragoza un acceso web para la consulta de los usos y consumos de los cargadores recogidos por la plataforma telemática destinada por el Concesionario a tal fin.

El concesionario queda obligado a la localización por su cuenta, de todas las averías que puedan originarse en las instalaciones objeto del contrato. Las averías de los cargadores deberán ser resueltas en el plazo de 24 horas como máximo. En caso contrario se justificará de forma adecuada. Si la justificación no se informa favorablemente por el Ayuntamiento de Zaragoza se podrán aplicar las penalidades oportunas.

El concesionario será responsable de las deficiencias en el funcionamiento de las instalaciones, tanto en lo que respecta a las interrupciones parciales o totales en el servicio que no sean imputables a falta de energía, causas de fuerza mayor, actuación de terceros, etc., como a la calidad de los trabajos que exige la conservación y en general del cumplimiento de este contrato.

El Excmo. Ayuntamiento podrá aplicar las sanciones oportunas cuando el servicio no se preste adecuadamente o se incumplan las cláusulas establecidas en los pliegos.

El concesionario será responsable de la conservación de todos y cada uno de sus componentes, así como de la calidad de los materiales y elementos empleados. Todos los recambios serán originales y, en su defecto, el material de sustitución deberá tener similares características y funcionalidades.

El concesionario queda obligado a llevar un inventario detallado de todos los equipos, de cuyo control, gestión y conservación se ha hecho cargo que deberá estar puesto al día en todo momento, efectuando cuantas modificaciones se requieran por altas y bajas. El contratista deberá entregar una copia de dicho inventario y de cuantas modificaciones experimente al Ayuntamiento cada vez que se produzca un cambio.

Todas las estaciones de recarga deberán permanecer operativas hasta el final del periodo de la concesión.

4.2. Proyecto de instalación, dirección y supervisión de las obras

Los trabajos se realizarán previa declaración responsable presentada ante la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Zaragoza. La dirección de obras de la ejecución de los trabajos de ejecución será realizada por un técnico competente designado por el adjudicatario de la concesión.

La supervisión de la ejecución de los trabajos, así como el seguimiento de la prestación de la actividad de recarga a realizar por el adjudicatario de la concesión durante el periodo de la misma será realizada por técnico competente designado por el Ayuntamiento de Zaragoza.

Por su parte, antes de iniciar las obras de instalación, y con un mínimo de diez (10) días hábiles de antelación al comienzo de las mismas, el Concesionario designará un representante que será su interlocutor ante el Ayuntamiento de Zaragoza y tendrá poder suficiente para adoptar y ejecutar las decisiones que convenga. Este representante deberá estar permanentemente localizable para despachar con el Ayuntamiento de Zaragoza cuando se le requiera.

El concesionario deberá desmontar los puntos de recarga existentes en lote adjudicado y sustituirlos por los nuevos equipos. Los equipos desmontados serán trasladados a las naves municipales o en su caso, a criterio del Ayuntamiento, trasladados a un punto de reciclado.

4.3. Provisión de la actividad de recarga

Las tomas de corriente estarán desactivadas, y solo se activarán tras una correcta identificación del usuario y la comprobación de que el vehículo está correctamente conectado (según condiciones descritas en la norma IEC 61851).

En caso de avería, la estación interrumpirá el proceso iniciado por el usuario y pasará a indicar la misma.

En caso de desconexión del cable, en el terminal o en el vehículo, se suspenderá el proceso de carga hasta que el usuario registrado vuelva a activarla. En esta situación, el terminal mantendrá enclavado el conector del cable en el terminal hasta que el usuario vuelva a identificarse y cierre la sesión con objeto de evitar la sustracción del cable.

En caso de fin de carga, se suspenderá el suministro de energía hasta que se inicie un nuevo proceso de carga. Mientras el terminal de recarga esté en uso no se permitirá el acceso o uso de la toma de corriente a nuevos usuarios.

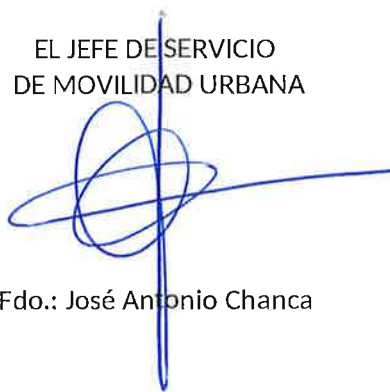
4.5. Legislación específica de obligado cumplimiento

- Especificación UNE 0048 'Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos. Sistema de protección de la línea general de alimentación (SPL)'.
- UNE 62196-1 'Bases, clavijas, acopladores de vehículo y entradas de vehículo. Carga Conductiva de vehículos eléctricos. Parte 1: Carga de vehículos eléctricos hasta 250 A en corriente alterna y 400 A en corriente continua.
- UNE 62196-2 Bases, clavijas, acopladores de vehículo y entradas de vehículo. Carga Conductiva de vehículos eléctricos. Parte 2: Compatibilidad dimensional y requisitos de intercambiabilidad para los accesorios de espigas y alvéolos en corriente alterna.
- UNE 61851 1 'Sistema Conductivo de carga para vehículos eléctricos. Parte 1: Requisitos generales'. Diciembre 2002.
- UNE 61851-21 'Sistema Conductivo de carga para vehículos eléctricos. Parte 21: Requisitos del vehículo eléctrico para conexión conductora en c.a./c.c.'. Diciembre 2002.
- UNE 61851-22 'Sistema Conductivo de carga para vehículos eléctricos. Parte 22: Estación de carga en c.a. para vehículos eléctricos'. Diciembre 2002.

- UNE 20324/1M:2000 'Grados de protección proporcionados por las envolventes (Código IP).
- Normas UNE-EN 61000 'Compatibilidad electromagnética (CEM)' de aplicación.
- Real Decreto Ley 15/2018 de 5 de octubre, de medidas urgentes para la transición energética y la protección de los consumidores.
- Real Decreto 1053/2014, de 12 de diciembre, por el que se aprueba una nueva Instrucción Técnica Complementaria (ITC) BT 52 "Instalaciones con fines especiales. Infraestructura para la recarga de vehículos eléctricos", del Reglamento electrotécnico para baja tensión, aprobado por Real Decreto 842/2002, de 2 de agosto, y se modifican otras instrucciones técnicas complementarias del mismo.
- Real Decreto 560/2010, de 7 de mayo, por el que se modifican diversas normas reglamentarias en materia de seguridad industrial para adecuarlas a la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, y a la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.
- Real Decreto 1110/2007, de 24 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento unificado de puntos de medida del sistema eléctrico (RPM).
- Real Decreto 842/2002, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento electrotécnico para baja tensión (Corregido por el Real Decreto 1053/2014 y el Real Decreto 560/2010).
- Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.
- Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.
- Directiva 2015/2366/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de noviembre de 2015 sobre servicios de pago en el mercado interior.
- Reglamento 2016/679/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos).

Zaragoza , abril 2022

EL JEFE DE SERVICIO
DE MOVILIDAD URBANA



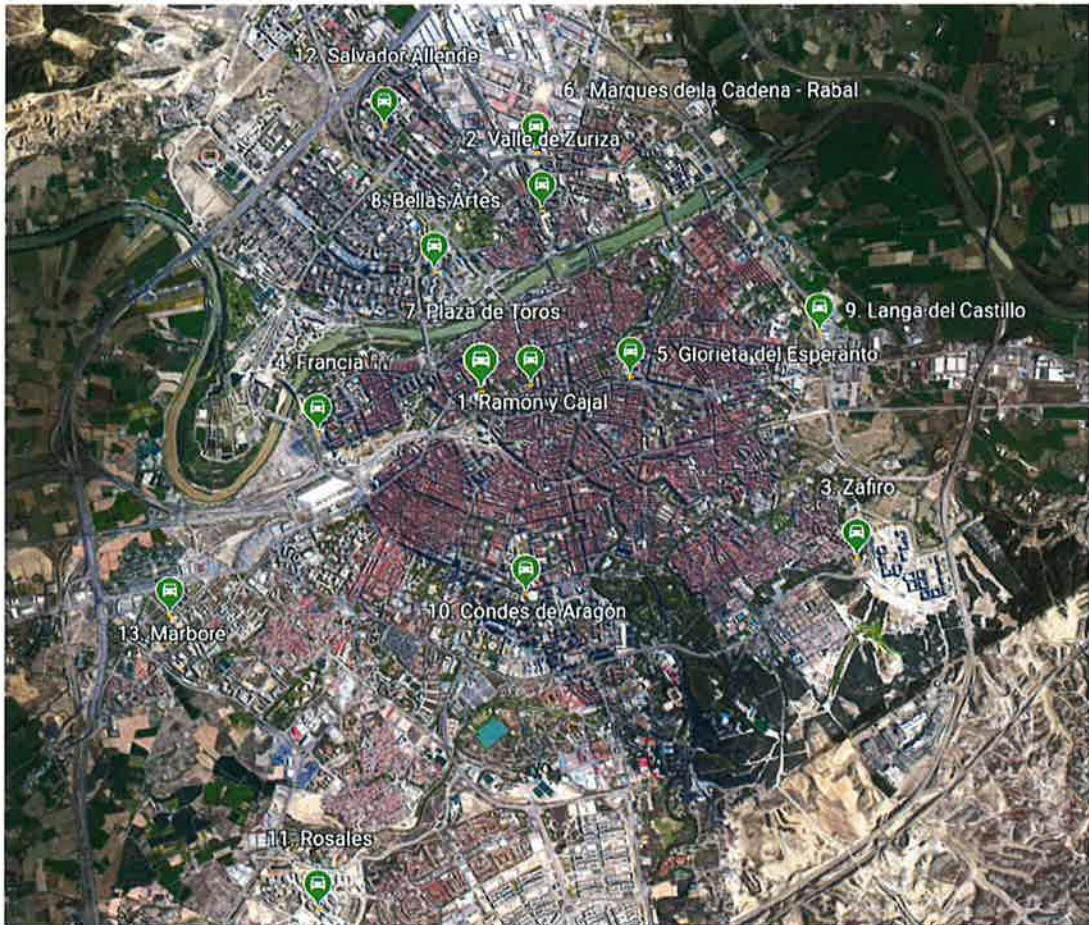
Fdo.: José Antonio Chanca

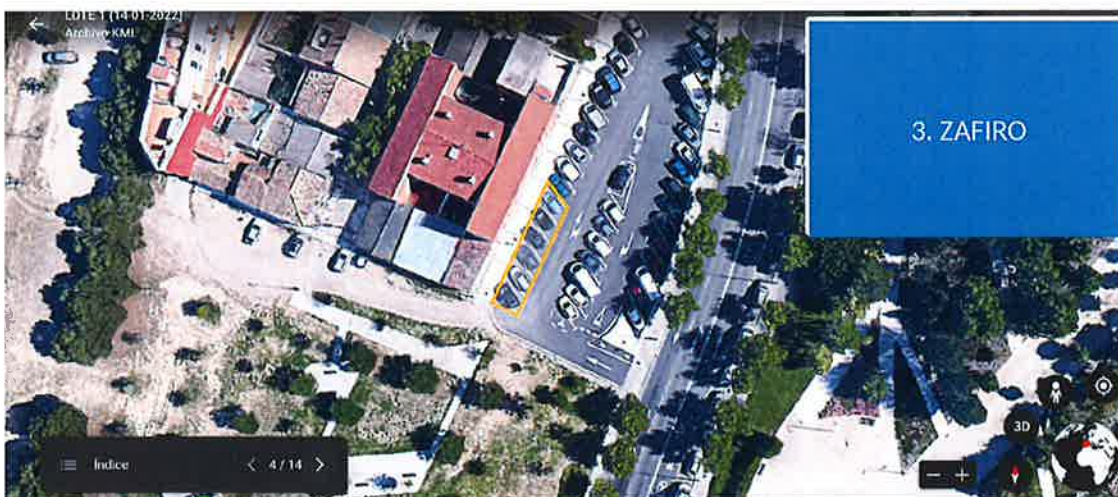
ANEXO 1 LOTES Y LOCALIZACIONES

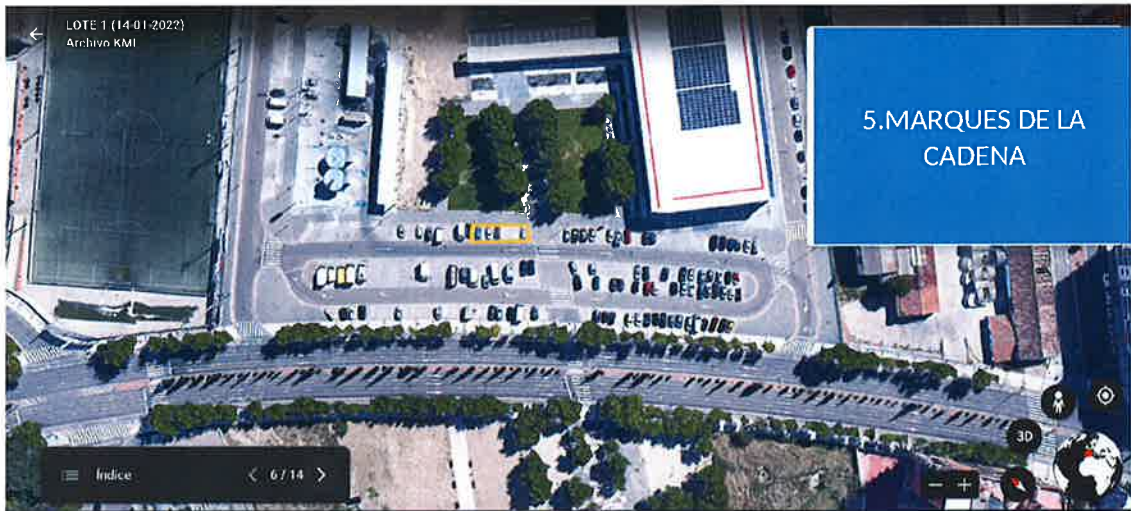
LOTE	Nº	N.º Conc.	DISTRITO	DIRECCION	TECNOLOGIA
1	1	C-00237	Casco Histórico	Ramón y Cajal, Santiago, 60	QUICK (2 PLAZAS) sustituir
	2	C-00238	Rabal	Zuriza, Valle de, 23	2 QUICK (4 PLAZAS)
	3	C-00239	Torrero-La Paz	Zafiro, 40	2 QUICK (4 PLAZAS)
	4	C-00240	Almozara	Francia, Av de , 4 - esq. Avenida Pablo Gargallo	ULTRAFAST + QUICK (4 PZ)
	5	C-00241	Rabal	Cadena, Marqués de la, 64	ULTRAFAST + QUICK (4 PZ)
	6	C-00242	Centro	Glorieta Esperanto (Constitución, Paseo de la, 9)	FAST + QUICK (4 PLAZAS)
	7	C-00243	Casco Histórico	Plaza de Toros (Pignatelli, Ramón, 101)	FAST + QUICK (4 PLAZAS) sustituir y quitar motos
	8	C-00244	Actur	Escuela Bellas Artes (Zambrano, María (Poeta), 5)	FAST + 2 QUICK (6 PZAS)
	9	C-00245	Las fuentes	Langa del Castillo, 8	FAST + 2 QUICK (6 PZAS)
	10	C-00246	Universidad	Aragón (Condes de), 5	FAST + QUICK (4 PLAZAS)
	11	C-00247	Dístrito Sur	Rosales (Granados, Enrique, s/n)	FAST + QUICK (4 PLAZAS)
	12	C-00248	Rabal	Salvador Allende (Rotellar, Manuel, 56)	FAST + QUICK (4 PLAZAS)
	2	13	C-00249	Míralbueno	Marboré (Ibón de), 3
14		C-00250	Centro	Fleming (Doctor), 2	QUICK (2 PLAZAS) sustituir
15		C-00251	Actur	Legaz Lacambra, Luis, 9	2 QUICK (4 PLAZAS)
16		C-00252	Valdefierro	Sagitario, 8	2 QUICK (4 PLAZAS)
17		C-00253	Rabal	Macanaz Figuera, Luis de la (arquitecto), s/n) Hispanidad, Ronda – Universidad	ULTRAFAST + QUICK (4 PZ)
18		C-00254	Universidad	Hispanidad, Ronda – Universidad	ULTRAFAST + QUICK (4 PZ)
19		C-00255	Universidad	Isabel La Católica, Paseo de, 4	FAST + 2 QUICK (6 PZAS)
20		C-00256	Sta Isabel	Avd. Real Zaragoza aparcamiento Espartidero (Torrente, Gaspar, 40)	FAST + QUICK (4 PLAZAS)
21		C-00257	Las fuentes	Samos, Monasterio de, 44	FAST + QUICK (4 PLAZAS)
22		C-00258	San Jose	Mor de Fuentes, 2	FAST + QUICK (4 PLAZAS)
23		C-00259	Míralbueno	Lopez Saz, Sergio, 32	FAST + QUICK (4 PLAZAS)
24		C-00260	Delicias	Universitas, Vía, 13	FAST + QUICK (4 PLAZAS)
3		25	C-00261	Rabal	Ronda Hispanidad-La Jota (Caballero, Fco (Alcalde) Pg, s/n)
	26	C-00262	Centro	Torres, Camino de las, 4 (c/ Salvador Madariaga)	QUICK (1 PLAZA) sustituir
	27	C-00263	Casco	Soler, Pedro Joaquín, 20	QUICK (2 PLAZAS) sustituir
	28	C-00264	Las fuentes	Chiprana, Villa de, 64	2 QUICK (4 PLAZAS)
	29	C-00265	Míralbueno	Camisera (Barbarisa, Lago de, 22)	2 QUICK (4 PLAZAS)
	30	C-00266	Centro	Torres, Camino de las, 35	ULTRAFAST + QUICK (4 PZ)
	31	C-00267	Sta Isabel	Industria, Av. De la, 49	ULTRAFAST + QUICK (4 PZ)
	32	C-00268	Centro	Calle Illueca (Alierta, Avenida Cesáreo (Alcalde), 46)	FAST + 2 QUICK (6 PZ)
	33	C-00269	San Jose	Remacha, Pablo, 2	FAST + 2 QUICK (6 PZS)
	34	C-00270	Delicias	Ciudadela, s/n	FAST + QUICK (4 PLAZAS)
	35	C-00271	Actur	García Márquez, Gabriel, s/n	FAST + QUICK (4 PLAZAS)
	36	C-00272	Almozara	Diputados de los, s/n	FAST + QUICK (4 PLAZAS)
	37	C-00273	Rabal	Supermercado Balsas Ebro Viejo (Broto, Valle de), 13	FAST + QUICK (4 PLAZAS)

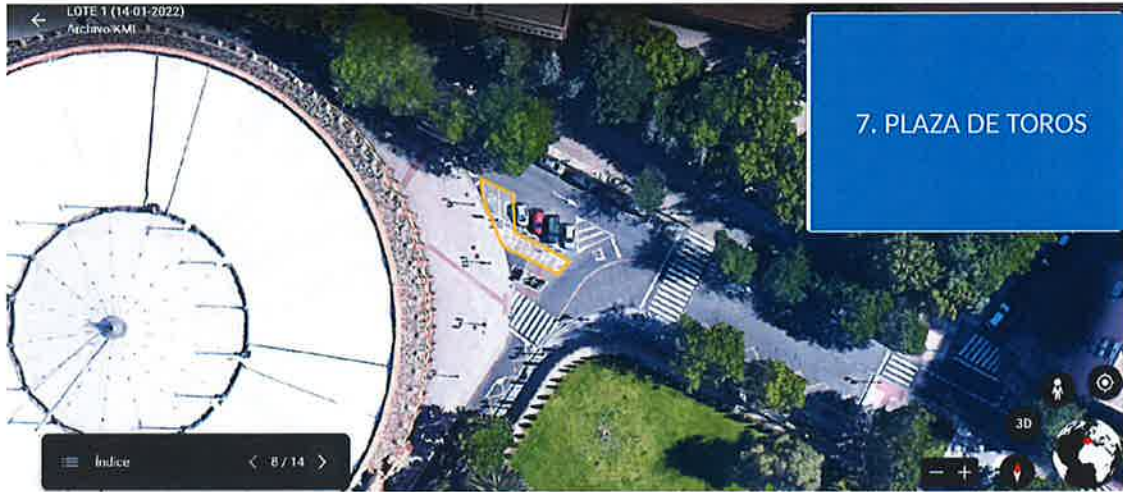
LOTE 1

PUNTOS DE RECARGA VEHICULO ELECTRICO AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA











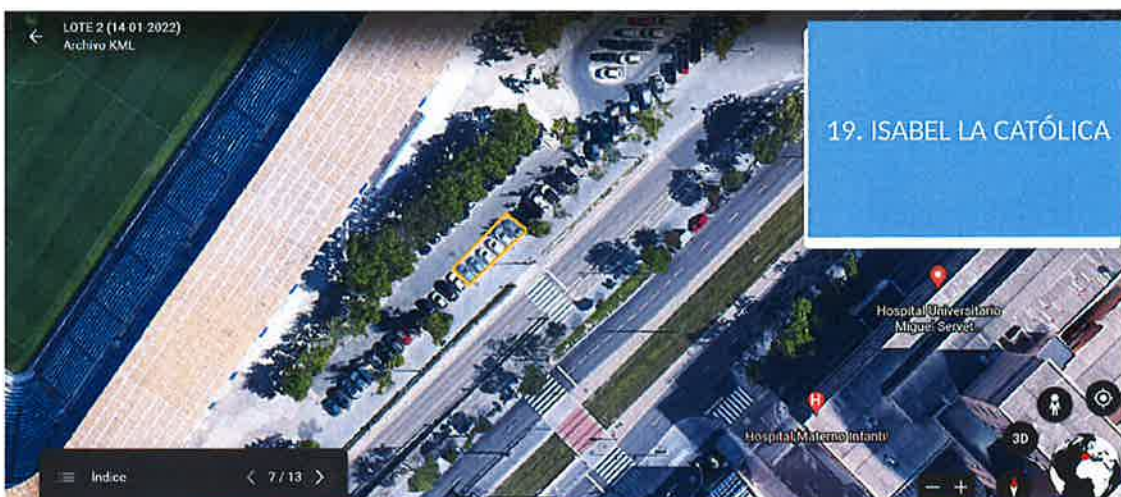
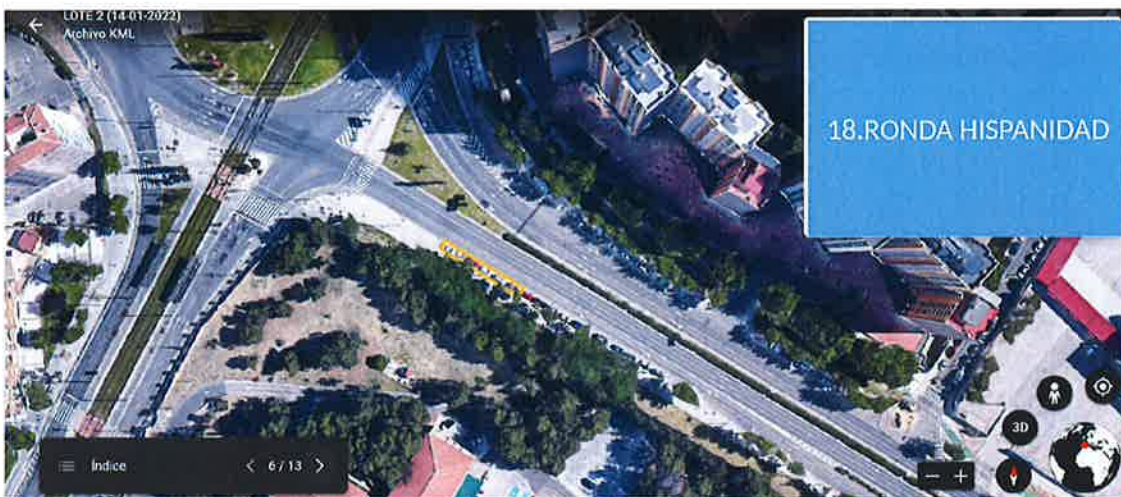


LOTE 2

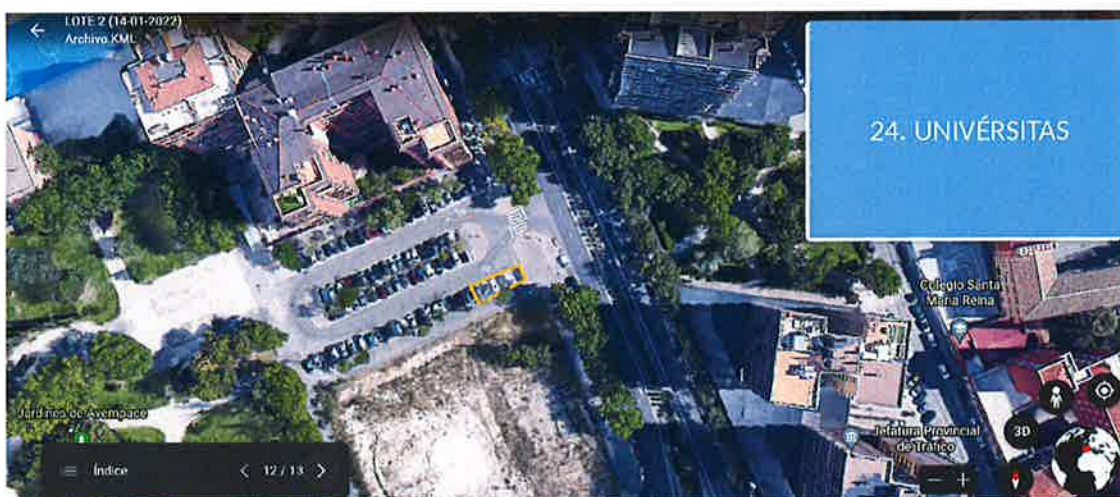
PUNTOS DE RECARGA VEHICULO ELECTRICO AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA













LOTE 3

PUNTOS DE RECARGA VEHICULO ELECTRICO AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA

