

La carga bidireccional busca convencer a los conductores

- Un estudio europeo muestra que la carga bidireccional despierta interés, aunque los conductores siguen priorizando el ahorro y la simplicidad.



El coche puede convertirse en una pila rodante.

<https://elperiodicodelaenergia.com/la-carga-bidireccional-busca-convencer-a-los-conductores/>

Karam El Shenawy

Miércoles, 17 junio 2026

Ningún comentario

Una de las grandes cuestiones relativas al vehículo eléctrico ha sido siempre cuántos kilómetros puede recorrer con una carga. Sin embargo, fabricantes, eléctricas y operadores de red empiezan a poner el **foco en otro aspecto: las baterías**. Y no lo decimos únicamente en tono de autonomía o de capacidad, sino de aprovechamiento energético. Porque un coche que se tira aparcado frente a una vivienda durante toda la noche o en el parking de una oficina durante ocho horas, representa una capacidad de almacenamiento que, utilizada de forma inteligente, puede convertirse en un recurso para todo el sistema energético.

Sobre esa idea se apoya la **carga bidireccional**, de la que ya te hemos hablado con anterioridad aquí pero que ahora vuelve a salir a la palestra con un nuevo estudio. A modo de recordatorio, te decimos que esta tecnología permite que la electricidad no solo entre en el vehículo, sino que también pueda salir de él para alimentar una vivienda (**Vehicle-to-Home**), un edificio (**Vehicle-to-Building**) o incluso la propia red eléctrica (**Vehicle-to-Grid**). La tecnología existe, cada vez son más los fabricantes que la incorporan y Europa trabaja para crear un marco común que facilite su despliegue. Lo que todavía no está tan claro es si los usuarios están preparados para dar ese paso.

La economía doméstica pesa más que la transición energética

Elli (Volkswagen) comienza a reclutar participantes para un programa piloto de recarga bidireccional. Elli

Un estudio elaborado por **USCALE** entre **11.177 conductores** de Alemania, Francia, Reino Unido, Países Bajos y Suecia permite entender cómo perciben esta tecnología quienes tendrán que utilizarla. Y la principal conclusión es que la motivación no es tecnológica ni medioambiental, sino mucho más práctica: ahorrar dinero.

Los propietarios de vehículos eléctricos muestran un mayor interés por utilizar la batería para reducir el consumo de electricidad del hogar, aprovechar mejor una instalación fotovoltaica o disponer de una fuente de energía de respaldo durante un corte de suministro que por participar en servicios de estabilización de la red.

Estos son los mejores cargadores para coches eléctricos y solo hay uno españolLa plataforma danesa Monta ha revelado su ranking con los cargadores de coches eléctricos más fiables en Europa con Wallbox como único representante nacional.

La diferencia resulta significativa porque marca también el camino que probablemente seguirá el mercado. La industria habla de flexibilidad energética y de integración de renovables, mientras que el consumidor quiere saber cuánto puede reducir su factura mensual.

Una tecnología sencilla sobre el papel, compleja en la práctica

KIA es una de las marcas que más ha apostado por esta tecnología. KIA

La carga bidireccional suele presentarse como una evolución natural del coche eléctrico, pero su funcionamiento depende de un ecosistema mucho más amplio que el propio vehículo. **Hace falta un automóvil compatible, un cargador preparado para operar en ambos sentidos**, un sistema de gestión energética, una comercializadora capaz de integrar esos servicios y una regulación que permita remunerar la energía que vuelve a la red.

Ante otro apagón, ¿cuánto podrías vivir gracias a tu coche eléctrico?No todos cuentan con ella pero en caso de que tengan la función V2H dentro de la carga bidireccional, este es el tiempo que tu eléctrico podría suministrarte energía en casa.

Ese nivel de complejidad explica otro de los resultados del estudio. La mayoría de los usuarios prefiere **contratar una solución integrada gestionada por un único proveedor** antes que coordinar distintos servicios y aplicaciones. La conclusión tiene implicaciones importantes para fabricantes y compañías energéticas. No bastará con desarrollar una tecnología eficiente; también será necesario simplificar su utilización hasta hacerla prácticamente transparente para el usuario.

La intención de Europa

Cargador bidireccional de Wallbox. Wallbox

Y ojo, porque el interés institucional por esta tecnología también está creciendo. Hace apenas unas semanas, grupos de trabajo de la **Comisión Europea** presentaron un conjunto de recomendaciones destinadas a facilitar el intercambio de datos y el desarrollo de servicios de carga inteligente y

bidireccional, con el objetivo de integrar mejor la generación renovable y ofrecer nuevos servicios energéticos a los consumidores.

Paralelamente, estudios desarrollados por **Fraunhofer ISI e ISE** siguen apuntando que una implantación masiva del **Vehicle-to-Grid (V2G)** podría reducir la necesidad de reforzar determinadas redes eléctricas y disminuir parte de las inversiones asociadas a la transición energética, incluso en escenarios donde la penetración del vehículo eléctrico avance a un ritmo inferior al previsto hace unos años.

España, a la cola también en la implantación de la carga bidireccional. Mientras que Europa necesita una mayor coordinación sobre los requisitos técnicos de carga bidireccional para favorecer la flexibilidad energética en el continente, España está plenamente preparada en cuanto a regulación aunque todavía tiene tareas pendientes en materia de infraestructura.

No es casualidad que fabricantes como **Renault**, **Volkswagen**, **Polestar**, **KIA** o **BYD** hayan incorporado esta función a sus estrategias de desarrollo. De esta forma, la batería deja de ser un elemento pasivo y pasa a convertirse en un activo energético con capacidad para generar nuevos modelos de negocio. La carga bidireccional parece encontrarse ahora en ese mismo punto. El potencial técnico está ampliamente demostrado y el interés del sector es evidente. Sin embargo, el estudio de USCALE refleja que **la adopción dependerá de factores mucho más cotidianos**: una instalación sencilla, una propuesta económica comprensible y la confianza de que la batería del vehículo puede trabajar para el sistema energético sin complicar la vida de quien la utiliza.