ecodes
tiempo de actuar

Infraestructura de recarga para vehículos eléctricos en España

Un repaso informativo a su estado actual,
8 prioridades y 37 propuestas de ECODES para seguir impulsando su despliegue.

Julio 2026

www.ecodes.org

Estado de situación

La **electrificación del transporte por carretera** es uno de los pilares centrales de la transición ecológica en España y en Europa, y una condición imprescindible para que cumplir los objetivos y compromisos climáticos. ECODES defiende la **movilidad 100% eléctrica** como la vía más limpia, eficiente, madura y coherente con la neutralidad climática, y se opone a los planteamientos de **neutralidad tecnológica** que, bajo la apariencia de flexibilidad regulatoria, prolongan la dependencia de los combustibles fósiles a través de híbridos enchufable, gas, biocombustibles o e-fuels en el transporte por carretera. Una infraestructura de recarga suficiente, accesible y fiable en todo el territorio es, precisamente, la condición que hace posible y creíble esa apuesta por el vehículo eléctrico puro.

La Unión Europea aprobó el Reglamento sobre Infraestructura de Combustibles Alternativos (AFIR, por sus siglas en inglés) en 2023, que establece objetivos vinculantes a nivel nacional para el despliegue de infraestructura de combustibles alternativos en la UE para vehículos por carretera, barcos y aviones estacionados. En transporte por carretera, el Reglamento fija un mínimo de 1,3kW de potencia por cada vehículo eléctrico y 0,8kW por cada vehículo híbrido, así como estaciones de recarga rápida para turismos y furgonetas de al menos 150 kW cada 60km en los principales corredores de la red TEN-T. Sin embargo, aunque a nivel nacional se avanza en el despliegue de la infraestructura, todavía no se han sentado las bases del mandato para la aplicación de dicho reglamento en España. A nivel europeo ya se ha incluido en la agenda su revisión a finales de 2026.

A nivel europeo, esta transición avanza con fuerza: **los vehículos 100% eléctricos de batería (BEV) representaron más de un 20% de la cuota de mercado en mayo de 2026 en el Espacio Económico Europeo.** En España, el Plan MOVES primero, y el Plan Auto+ después, contribuyen a un crecimiento, aunque más gradual, sostenido en el tiempo: los BEV mantienen una cuota de mercado del 9% en julio de 2026, dos puntos más que en el mismo período de 2025, según ANFAC.

Para que esta transición sea efectiva, **la expansión del vehículo eléctrico debe ir acompañada de un despliegue suficiente, accesible y fiable de la infraestructura de recarga**. La disponibilidad de una red adecuada no solo condiciona la reducción de emisiones, sino también la confianza de la ciudadanía en la transición, la cohesión social y territorial. Además, es necesario garantizar la **democratización de la movilidad eléctrica** por su papel de vector clave para reducir las emisiones en un marco de transición ecológica justa e inclusiva.

A fecha de julio de 2026, **la red pública de recarga en España alcanza los 56.682 puntos** en corriente alterna y continua para turismos y vehículos ligeros eléctricos, tras sumar 1.605 nuevos puntos solo en el segundo trimestre del año. A esta cifra se suman 201 puntos de recarga identificados para vehículos pesados eléctricos, según las principales asociaciones empresariales del sector. Sin embargo, se advierte de que

cerca del 24% de los puntos ya instalados —unos 17.800— permanecen sin operar: si estuvieran activos, la red pública superaría los 74.000 puntos. Para ECODES, cerrar esta brecha entre infraestructura desplegada e infraestructura realmente disponible es tan urgente como seguir ampliando la red. Esta infraestructura sirve a un parque de vehículos electrificados (BEV+PHEV) que suman alrededor de 680.000 unidades —en torno al 2%— de un total de más de 31 millones del parque total de turismos y furgonetas español. Destacan los más de 300.000 BEV y más de 360.000 PHEV.

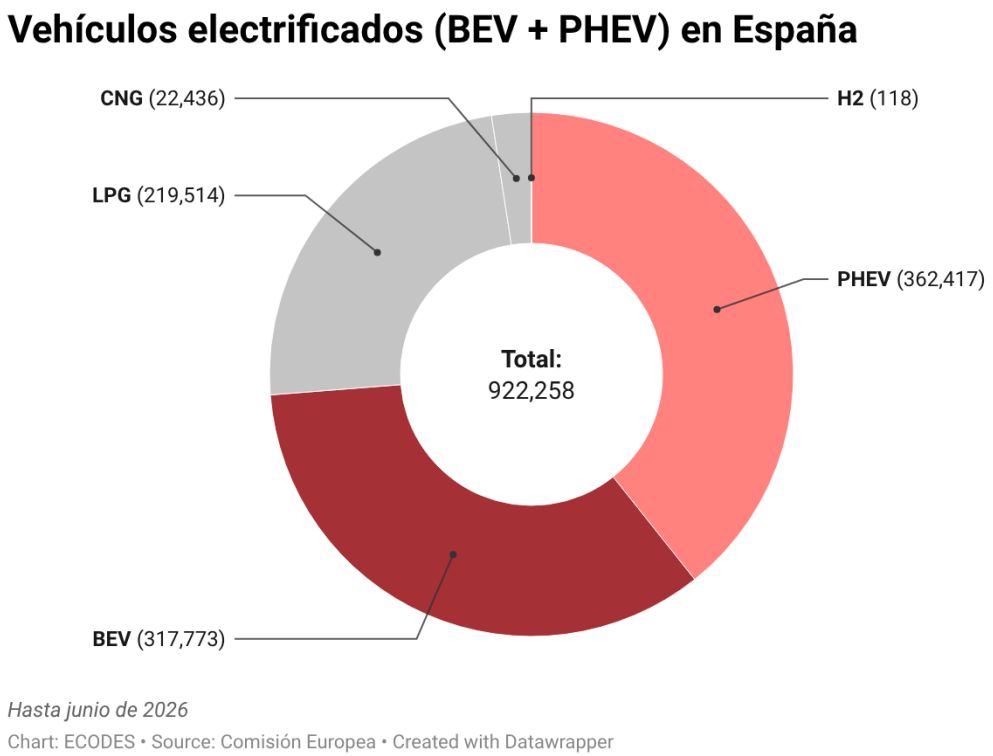

Figura 1. Vehículos electrificados (BEV+PHEV) en España hasta junio de 2026. Fuente: Comisión Europea, a partir del Observatorio de Combustibles Alternativos

Alcanzar los objetivos a los que se ha comprometido nuestro país exige superar los obstáculos que limitan la implantación de la infraestructura al ritmo necesario. En el último encuentro organizado por ECODES entre representantes del sector de la recarga en 2025, destacaron la complejidad administrativa, la heterogeneidad de procedimientos, los retrasos en la conexión a la red, la insuficiente cobertura en zonas rurales y despobladas, las dificultades de acceso para hogares sin plaza de aparcamiento y el desarrollo todavía incipiente de soluciones adaptadas al transporte pesado. A ello se añaden carencias en información pública, coordinación institucional, formación técnica y seguridad jurídica para las inversiones.

A finales de 2025, el Gobierno presentó el Plan España Auto 2030, que incluye 300 millones para el despliegue de puntos de recarga en las “zonas sombra” (carreteras donde todavía no hay puntos necesarios). Recientemente, se han adjudicado 97 millones de euros para proyectos de recarga rápida en 15 Comunidades Autónomas. También, el Gobierno anunció 400 millones para el Programa Auto+, con el objetivo de ayudar a la compra de vehículos eléctricos. Asimismo, durante el último año, el

Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico lanzó Reve, el esperado (y reclamado) punto de acceso nacional a información sobre ésta infraestructura. Un mapa de puntos de recarga pública, desarrollado por Red Eléctrica, y que permite a los usuarios planificar sus rutas según las características del vehículo, paradas necesarias y las estaciones de recarga disponibles.

También a nivel europeo, la Comisión presentó en abril de 2026 un plan de acción para la descarbonización del **vehículo pesado** que reconoce explícitamente las carencias actuales de infraestructura de recarga para camiones: **España apenas cuenta con una veintena de puntos verdaderamente adaptados a este segmento.** Entre sus medidas, la Comisión revisará el Reglamento AFIR a finales de 2026, recopilará datos sobre las necesidades de recarga en depósitos logísticos y actualizará las especificaciones comunes de los puntos públicos y privados para garantizar su interoperabilidad. Para ECODES, esta revisión debe aprovecharse para reforzar, y no diluir, los objetivos vinculantes de despliegue en España. Antes de ello, todavía España debe de presentar el mandato del actual Reglamento AFIR.
Un despliegue ordenado, eficiente, operativo y vertebrador de la infraestructura de recarga en el Estado español ha sido, es y seguirá siendo una prioridad para ECODES en el marco del proceso de electrificación del transporte. Esta labor se articula a través de reuniones técnicas y espacios de intercambio con actores clave, la participación activa en el Grupo de Trabajo de Infraestructura de Recarga del Vehículo Eléctrico (GTIRVE), la elaboración de propuestas regulatorias y recomendaciones de políticas públicas, así como el diálogo continuo con administraciones a nivel local, autonómico y estatal, asociaciones del sector y representantes políticos, con el objetivo de identificar barreras y proponer alternativas que permitan un despliegue más eficiente, accesible y coherente con los objetivos climáticos. Por ello, un año más, y en base a la situación actual, este documento recoge las propuestas que ECODES plantea para facilitar y acelerar la implantación de la infraestructura de recarga en todo el territorio, garantizando que la electrificación de la movilidad no genere nuevas desigualdades y que sus beneficios lleguen al conjunto de la sociedad.

Las medidas recogidas en este documento se estructuran en torno a **ocho prioridades**: reforzar la gobernanza y la planificación; simplificar trámites y reducir barreras administrativas; garantizar un despliegue equilibrado en todo el territorio; asegurar la accesibilidad a la recarga; acelerar la recarga para transporte pesado y alta potencia; mejorar la información pública y la confianza del usuario; formar a los actores clave; e integrar la recarga con las energías renovables y el desarrollo territorial.

Propuestas de ECODES

1. Reforzar la gobernanza y la planificación

Un despliegue eficaz de la infraestructura de recarga exige, en primer lugar, una gobernanza clara que ordene competencias, evite la dispersión de esfuerzos entre administraciones y dote al sector de una hoja de ruta compartida. La ausencia de esta coordinación explica buena parte de los retrasos y desequilibrios detectados hasta la fecha.

- Crear una autoridad coordinadora para el despliegue de la infraestructura de recarga, con funciones de gobernanza y apoyo a las administraciones territoriales.
- Elaborar una hoja de ruta para el vehículo eléctrico y una estrategia nacional de despliegue de infraestructura de recarga que ordene prioridades, identifique vacíos de mercado e incorpore criterios de cohesión territorial.
- Publicar un cuadro de mando anual de seguimiento público que compare, de forma transparente, el ritmo real de despliegue con los objetivos vinculantes del AFIR y con las metas de la estrategia nacional, permitiendo corregir desviaciones a tiempo.
- Impulsar un plan autonómico según el mandato de AFIR que verifique el cumplimiento de los objetivos del AFIR, especialmente en el transporte pesado.
- Garantizar seguridad jurídica y estabilidad regulatoria a medio plazo, reduciendo la incertidumbre normativa que hoy penaliza la inversión en el sector.

2. Simplificar trámites y reducir barreras administrativas

La complejidad y heterogeneidad administrativa sigue siendo uno de los principales cuellos de botella para el despliegue de puntos de recarga. Reducir plazos, unificar criterios entre comunidades autónomas y dotar de seguridad jurídica a los proyectos resulta indispensable para atraer inversión y acelerar la instalación.

- Homogeneizar los trámites en todo el territorio, con plazos claros y alineados con los objetivos de descarbonización, y crear una ventanilla única que reduzca cargas burocráticas.
- Definir los tiempos de tramitación y conexión, reformar el régimen de autorizaciones e incorporar un régimen sancionador por incumplimiento de plazos.
- Incorporar el procedimiento de recarga en la Ley de Industria y Autonomía Estratégica, actualmente en tramitación.

- Establecer un CNAE específico para el sector que facilite permisos, usos del suelo y tramitación urbanística.

- Avanzar en la interoperabilidad de los sistemas de pago y de itinerancia (roaming) entre operadores, de forma que cualquier persona usuaria pueda recargar en cualquier punto con un único método de acceso.

3. Garantizar un despliegue equilibrado en todo el territorio

El ritmo de electrificación no puede depender únicamente de la lógica de mercado, que tiende a concentrar la infraestructura en las zonas de mayor densidad y tráfico. Garantizar una cobertura homogénea en el conjunto del territorio, incluidas las zonas rurales, despobladas e insulares, es condición necesaria para una transición justa.

- Aprobar planes de despliegue regionales y estudios autonómicos de necesidad para identificar número, potencia y localización óptima de los puntos de recarga.

- Cubrir vacíos de mercado en zonas rurales y de baja densidad de población mediante colaboración público-privada y apoyo público específico.

- Impulsar programas que aseguren puntos de recarga públicos en municipios pequeños, especialmente en los de menos de 5.000 habitantes.

- Priorizar el despliegue en áreas rurales, espacios protegidos, islas y corredores con baja intensidad de tráfico para evitar nuevas desigualdades territoriales.

- Habilitar líneas de financiación y banca climática específicas para operadores pequeños y locales en zonas rurales, con avales y condiciones ventajosas que compensen la menor rentabilidad de estos proyectos frente al mercado urbano.

4. Asegurar la accesibilidad a la recarga

Se debe capilarizar el territorio para garantizar la accesibilidad. La disponibilidad de un punto de recarga no garantiza por sí sola el acceso equitativo a la movilidad eléctrica. Buena parte de la ciudadanía —especialmente quienes viven en vivienda vertical o carecen de plaza de garaje— necesita soluciones específicas para no quedar excluida de la transición.

- Garantizar la disponibilidad de puntos de recarga en viviendas, garajes comunitarios o en sus inmediaciones para quienes no disponen de plaza propia.

- Desplegar conectores públicos accesibles en barrios y municipios donde una parte relevante de la población no puede disponer de recarga vinculada, y orientarlos hacia los centros de trabajo, los destinos habituales y las viviendas o garajes.

- Apoyar la instalación de puntos privados y semipúblicos mediante ayudas directas o incentivos fiscales equivalentes.

- Activación de bonos de recarga para usuarios de vehículos eléctricos vulnerables y que no dispongan de plaza de garaje / punto de recarga de uso privado.

- Reformar la Ley de Propiedad Horizontal para consagrar el derecho a la instalación de un punto de recarga en plaza de garaje o aparcamiento comunitario, limitando la capacidad de veto de las comunidades de vecinos, hoy una de las barreras más citadas por la ciudadanía.

5. Acelerar la recarga para transporte pesado y alta potencia

El transporte pesado y las flotas profesionales (y las flotas públicas) representan el segmento con mayor dificultad para avanzar en la electrificación, debido a sus elevadas necesidades de potencia y a las limitaciones actuales de la red eléctrica. Resolver este cuello de botella es determinante para cumplir los objetivos europeos de descarbonización del transporte de mercancías.

- Impulsar el despliegue de infraestructura adaptada al transporte pesado para asegurar el cumplimiento de los objetivos europeos y facilitar la electrificación de la logística.

- Aumentar la disponibilidad de cargadores de alta potencia para empresas y operadores logísticos en localizaciones estratégicas.

- Apoyar la creación de “sociedades de garantía recíproca" (SGR) por parte de pequeñas y medianas empresas mediante programas de información adaptados.

- Impulsar tarifas eléctricas de precio variable y recarga bidireccional que posibiliten la inyección de energía a la red, aportando ingresos complementarios a los operadores y estabilidad a la red eléctrica.

- Activar un programa de ayudas y subvenciones para facilitar la instalación de puntos de recarga en instalaciones públicas y privadas.

- Reforzar la dotación presupuestaria para la electrificación de flotas profesionales ante el agotamiento de instrumentos como el PRTR, y alinear la estrategia de transporte ferroviario de mercancías con el despliegue de recarga para vehículo pesado por carretera.

6. Mejorar la información pública y la aceptación pública

La falta de información fiable, actualizada y accesible sobre la red de recarga alimenta la percepción de inseguridad entre las personas usuarias y frena decisiones de

compra. Mejorar la transparencia y la operatividad real de los puntos ya instalados es tan importante como seguir ampliando su número.

- Disponer de un punto de acceso nacional con información sobre disponibilidad, localización, potencia y acceso a la red pública de recarga.
- Reforzar la información disponible en ámbitos como la micromovilidad.
- Desarrollar campañas públicas de información y sensibilización sobre la movilidad eléctrica, sus costes, beneficios y contribución climática.
- Exigir a las personas operadoras la publicación de datos en tiempo real sobre disponibilidad y estado operativo de los puntos de recarga, con mecanismos de control que penalicen los puntos inoperativos de forma prolongada —una brecha que hoy afecta a cerca del 24% de la red instalada en España.

7. Formación y capacitación

El despliegue acelerado de infraestructura y la llegada de nuevos actores industriales exige personal técnico cualificado en todos los eslabones de la cadena, desde la administración hasta la instalación y el mantenimiento. La falta de talento especializado se perfila como uno de los principales factores limitantes del sector.

- Formar al personal técnico de la administración local en la tramitación y la aplicación de la normativa.
- Promover formación específica para profesionales que trasladan información a la ciudadanía, como vendedores de vehículos, autoescuelas o administradores de fincas.
- Impulsar oficinas energéticas autonómicas o locales de asesoramiento integral que incluyan movilidad eléctrica junto con autoconsumo, comunidades energéticas y sistema eléctrico.

8. Integrar recarga, renovables y desarrollo territorial

La infraestructura de recarga no debe entenderse de forma aislada, sino como parte de un sistema energético más amplio. Su integración con las energías renovables, el almacenamiento y la flexibilidad de la red maximiza el valor ambiental y económico de la electrificación, además de abrir oportunidades de desarrollo para los territorios rurales.

- Hibridar el despliegue de puntos de recarga con instalaciones de energías renovables, especialmente en territorios rurales y despoblados, vinculando los proyectos a territorios rurales y despoblados mediante condiciones ventajosas.
- Impulsar la carga bidireccional, el uso compartido de la infraestructura y el derecho a la conexión como elementos de una transición energética más eficiente y descentralizada.

- Complementar el despliegue de puntos con inversiones en capacidad de red allí donde existan cuellos de botella estructurales.
- Extender la carga bidireccional (V2G) al vehículo ligero y a la recarga residencial, no solo al transporte pesado, mediante estándares técnicos comunes y tarifas que retribuyan la energía inyectada por particulares a la red.

ecodes
tiempo de actuar

Plaza San Bruno, 9
50001 - Zaragoza (España)

Telf.: +34 976 29 82 82
ecodes@ecodes.org

www.ecodes.org