Informe ANFAC para el despliegue de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en ciudades

ANFAC presenta un decálogo de recomendaciones para acelerar el despliegue de puntos de recarga para las ciudades de España

- **Entre las recomendaciones para el despliegue se incluyen medidas como la formación del personal municipal, los incentivos fiscales al desarrollo de la infraestructura de recarga o el desarrollo de Campañas Institucionales de Concienciación Ciudadana y Empresarial favorables a la electromovilidad.**

- **El informe de ANFAC también establece una metodología para el cálculo de la potencia instalada necesaria de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos aplicable a cualquier municipio.**

- **Este informe complementa la propuesta publicada por ANFAC en 2023 para cumplir los objetivos europeos para 2035 de despliegue de puntos de recarga de acceso público en todos los segmentos del transporte por carretera.**

Madrid, 19 de marzo de 2025.- ANFAC ha presentado hoy un nuevo **informe con propuestas para favorecer el despliegue de la infraestructura de recarga de acceso público y privado en los entornos urbanos**. Se trata de un informe que establece tanto un decálogo de recomendaciones para agilizar y facilitar el despliegue de esta red de forma general, como una metodología para el cálculo de la potencia instalada que podría aplicarse a cualquier municipio de forma particular. De esta forma, **ANFAC pretende facilitar una nueva herramienta para ayudar a las instituciones públicas, tanto a la Administración General del Estado como a las Entidades Locales, a desarrollar los planes de movilidad urbana sostenible en cada una de las ciudades del país.**

Mediante este informe, además, **ANFAC complementa su propuesta para acelerar el despliegue de los puntos de recarga de acceso público en todos los segmentos del transporte por carretera**, presentada en 2021 y actualizada en 2023, para cumplir con los nuevos objetivos de descarbonización del "Fit for 55" para vehículos ligeros y pesados hasta 2035.

DECÁLOGO DE RECOMENDACIONES

Dentro del informe presentado, ANFAC incluye un **conjunto de diez recomendaciones con las que la asociación quiere favorecer el despliegue de infraestructura de recarga para vehículos eléctricos puros e híbridos enchufables en entornos urbanos**, apoyando con ellos los planes ya existentes de las instituciones competentes.

En primer lugar, **ANFAC recomienda a las entidades locales contar con un órgano de gobernanza que coordine las políticas de movilidad y urbanísticas a través de las distintas áreas de la administración afectadas** (Vivienda y Urbanismo, Movilidad y Transportes, Medio Ambiente, etc.), sobre la base de una planificación a largo plazo y procedimiento de seguimiento definido. Esta planificación es necesaria para garantizar el despliegue de la electromovilidad, la eficacia de las medidas y el cumplimiento de los compromisos y obligaciones establecidos en materia de descarbonización. Pero lo es, también, y de modo muy importante, para dar tranquilidad al ciudadano en la implantación de las Zonas de Bajas Emisiones, de modo que las obligaciones progresivas que se le imponen se acompañen de una estrategia de despliegue de infraestructura de recarga que las facilite. De lo contrario, si se desacoplan las obligaciones de las facilidades, hay riesgo de que el esquema falle.

En segundo lugar, **es recomendable el desarrollo de formación y procedimientos específicos para el personal municipal, así como el dimensionamiento de este, para favorecer y agilizar la tramitación de las autorizaciones, licencias y permisos para la instalación de puntos de recarga**. Adicionalmente, la formación para el personal municipal deberá contar con una introducción amplia sobre el reto que supone la descarbonización en el sector transporte y también aclarar los falsos mitos entorno a la movilidad eléctrica.

En tercer lugar, **debe desarrollarse un marco regulatorio que permita conocer, de manera pública, la capacidad disponible en los puntos de acceso de las redes de transporte y distribución de electricidad en la ciudad.** La correcta planificación del despliegue de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos depende de la capacidad disponible en cada punto del municipio.

En cuarto lugar, **las entidades locales deben enfocar bien, desde el punto de vista económico y técnico, las licitaciones de suelo público para la instalación y gestión de puntos de recarga por parte de empresas privadas**, garantizando la máxima eficiencia y viabilidad de estos procesos.

En quinto lugar, **se recomienda que, en la renovación de las concesiones de estaciones de servicio en suelo municipal, las entidades locales introduzcan nuevos requerimientos para incluir el despliegue de la infraestructura de recarga para vehículos ligeros y pesados, transformando así las estaciones de servicio en "estaciones multienergía".** La propuesta de "estación multienergía" permite la integración de infraestructura de recarga junto con el resto de los combustibles convencionales.

En sexto lugar, **las entidades públicas deben analizar, planificar y favorecer la instalación de infraestructura de recarga en los aparcamientos públicos para residentes y aparcamientos mixtos (rotación/residentes).** Estos aparcamientos pueden configurarse como grandes hubs de recarga ante la necesidad de hacer un uso racional de la vía pública y el bajo porcentaje de viviendas con garaje en España. Para lograrlo, **deben eliminarse, en la medida de lo posible, las barreras para desplegar infraestructura de recarga en estos espacios**, que son de **índole normativa y económica** fundamentalmente.

En séptimo lugar, **se recomienda que las entidades locales modifiquen sus ordenanzas fiscales para poder hacer uso del marco de flexibilidad que ofrece el Real Decreto-ley 29/2021,** que establece la posibilidad de que las entidades locales puedan desarrollar medidas en el ámbito fiscal para contribuir al despliegue de los puntos de recarga de vehículos eléctricos.

En octavo lugar, **se considera necesario aumentar los compromisos de reducción de emisiones de CO_2 en las contrataciones públicas a nivel municipal para adelantar 5 años los del sector privado**. En este caso, implicaría incrementar los objetivos de vehículos limpios de contratación pública en 2030 hasta el 100% para turismos, vehículos comerciales ligeros y autobuses urbanos y hasta el 50% para camiones. Esta recomendación se extiende también a lo referente a los puntos de recarga en los aparcamientos, **aconsejando que la exigencia se extienda a los aparcamientos adscritos a**

edificios de cualquier Administración Pública, llegando hasta el 50% de las plazas de aparcamiento con puntos de recarga a partir del 31 de diciembre de 2025 y el 100% en 2030.

En noveno lugar, **es recomendable el desarrollo de campañas institucionales de concienciación ciudadana y empresas en torno a la electromovilidad, debiendo éstas suponer un porcentaje mínimo obligatorio del presupuesto de Concienciación Ciudadana o de Medioambiente**, con el fin de asegurar que sean campañas potentes con impacto duradero en gran parte de la población. Estas campañas, en el caso de provenir de los organismos públicos, generan un nivel de confianza y un efecto tractor sobre la población imposible de alcanzar con campañas privadas de cualquier tipo.

En décimo y último lugar, **ANFAC recomienda trabajar con sectores estratégicos vinculados a los municipios (p.e. hoteles, centros comerciales, etc.) para favorecer, incentivar y potenciar el despliegue de infraestructura de recarga de acceso público en sus aparcamientos yendo más allá de lo obligatorio.** En este sentido, la regulación actual marca que antes del 1 de enero de 2023, los edificios no residenciales privados y los parkings no adscritos a edificios tienen que instalar puntos de recarga cuando tengan más de 20 plazas de aparcamiento, de un modo proporcional al número de plazas. Con carácter general, dispondrán de una estación de recarga por cada 40 plazas o fracción, hasta 1.000 plazas.

METODOLOGÍA PARA EL CÁLCULO DE LA POTENCIA INSTALADA NECESARIA EN LOS MUNICIPIOS

Junto a este decálogo, ANFAC también ha planteado **una metodología para el cálculo de la potencia instalada necesaria de infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en los municipios**. Esta herramienta busca convertirse en un instrumento que facilite a las entidades públicas la planificación, seguimiento y monitorización del desarrollo de medidas que puedan favorecer el despliegue de la red de recarga. De esta forma, **ANFAC pretende colaborar en la homogenización y simplificación de procesos, facilitando con ello el despliegue de la electromovilidad y la implementación de planes de movilidad urbana sostenible.**

Para elaborar esta metodología, se ha realizado un análisis del parque circulante de cada municipio, teniendo también en consideración sus circunstancias particulares, como la densidad de vehículos electrificados o el aumento del tráfico de manera diaria o por temporada turística, con el objetivo de calcular la potencia instalada de puntos de recarga de acceso público necesaria para dar servicio a todos los vehículos que circulan por el municipio. En base al análisis, **el informe de ANFAC presenta la senda deseable de potencia instalada a 2035 para el despliegue de infraestructura de acceso público de las diez ciudades más pobladas de España.**

Entre ellas, el informe ha determinado que **una ciudad como Madrid**, con una elevada población y parque circulante, una elevada cuota de vehículo eléctrico puro e híbrido enchufable y un porcentaje de viviendas con garaje privado similar, pero inferior, a la media española, debería fijar **unos objetivos de potencia instalada de 259,47 MW en 2025, 823,85 MW en 2030 y 1.522,58 en 2035**. A cierre de 2024, la capital española cuenta con una potencia de 76,53 MW.

Zaragoza, por su parte, una ciudad de tamaño medio y menor población que Madrid, dispone de unas condiciones de partida diferentes, con una cuota de vehículo eléctrico puro e híbrido enchufable por debajo de la media nacional, pero con un alto porcentaje de viviendas con garaje privado. Por este motivo, partiendo de una base de potencia instalada de 24,41 MW en 2024, ANFAC establece sus **objetivos en 22,63 MW en 2025, que ya estaría cumplido, 102,1 MW en 2030 y 275.2 MW en 2035**.

Por otro lado, además de ayudar a determinar la senda deseable de potencia instalada en cada entorno urbano, el informe también plantea la dificultad de establecer una estrategia única para desplegar la infraestructura de recarga de acceso público, fundamentalmente por la disparidad de las características geográficas, demográficas y parque de vehículos. Por ese motivo se puede llegar a tener tres tipos de despliegue de infraestructura de recarga de acceso público distintos.

En primer lugar, **un despliegue homogéneo con puntos con potencias relativamente bajas distribuidos por todo el territorio**, al estilo del desarrollado en París. En segundo lugar, **un despliegue en HUBs con puntos de mayor potencia ubicados en ciertas zonas concretas**

del territorio, como el desarrollado en Londres. Por último, se plantea la posibilidad de **un despliegue mixto, combinando puntos de menor potencia distribuidos homogéneamente con zonas concretas con un gran número de puntos de recarga de alta potencia**, similar al modelo de Berlín.

DESCARGAR INFORME ANFAC DE ESTRATEGIAS PARA EL DESPLIEGUE DE INFRAESTRUCTURA DE RECARGA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN CIUDADES

Acerca de ANFAC
ANFAC representa a Abarth, Alfa Romeo, Automóviles Citroën España, BMW, BYD, Cupra, Dacia, DAF Vehículos Industriales S.A.U., Daimler Truck, DFSK, Fiat, Fiat Professional, Ford España, Ford Trucks España, Grupo PSA, Hispano Suiza, Honda, Hyundai Motor España, Ineos, Isuzu, Iveco España, Jaecoo España, Jaguar, Jeep, Kia Motors Iberia, King Long, Lancia, Land Rover, Mahindra, Man Truck & Bus Iberia, Maserati España, Mazda, Maxus, Mercedes-Benz España, Mini, Mitsubishi Motors, Nissan Motor Ibérica, Omoda España, Opel España, Otokar, Peugeot Citroën Automóviles España, Peugeot España, Polestar, Porsche, Renault España, Renault Trucks, Scania Hispania, Seat, Skoda, smart, SsangYong, Subaru, Suzuki, Toyota-Lexus, VDL, Volkswagen Group España Distribución, Volkswagen Navarra, Volvo Car y Volvo Trucks. El sector del automóvil emplea directa e indirectamente al 9% de la población activa, representa el 18% de las exportaciones totales del país, y su contribución al PIB se acerca al 11%. España ocupa el 2º lugar como fabricante de vehículos en Europa y el 9º mundial.

Más información:
Félix García
Director de comunicación y marketing de ANFAC
felix.garcia@anfac.com
Tfno.: 91 343 1345

Javier Herrero
Comunicación ANFAC
javier.herrero@anfac.com