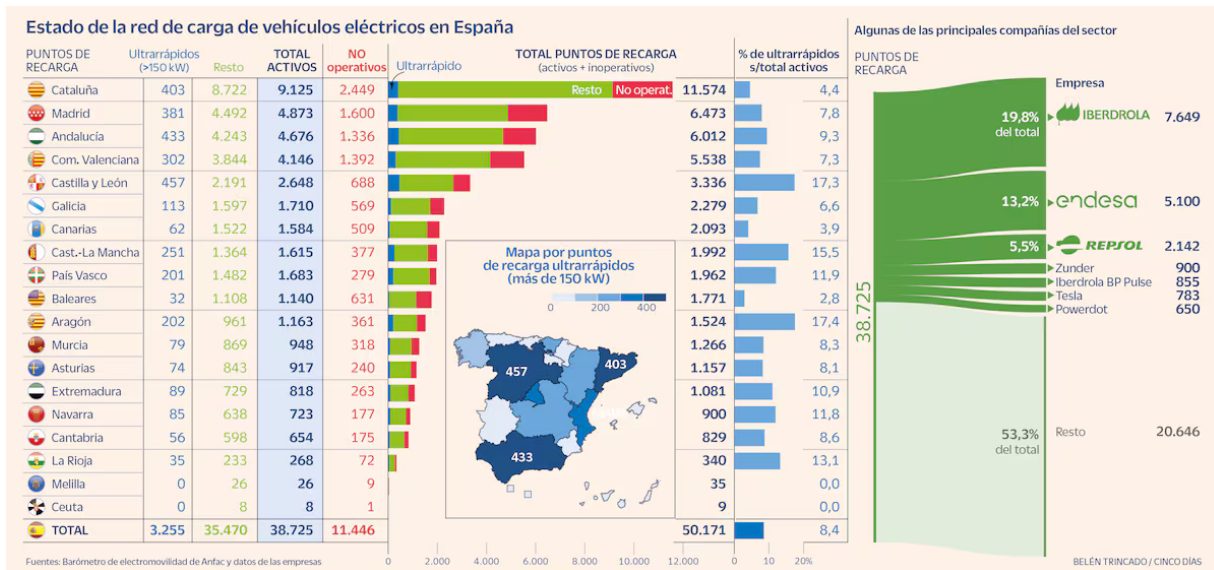


El lento avance de la red de recarga del coche eléctrico: su instalación se atasca entre uno y tres años

El Gobierno ha tomado medidas para agilizar los procesos, pero los principales operadores siguen viendo cuellos de botella importantes en los requisitos de las distribuidoras y en los procesos administrativos



Empresas Punto de recarga Coches eléctricos Industria Movilidad sostenible Anfac Zunder Iberdrola Endesa

<https://cincodias.elpais.com/companias/2025-02-01/la-red-de-recarga-para-coches-electricos-avanza-pero-su-i...>
Manu Granda **Sábado, 01 febrero 2025**

La red de puntos de recarga de acceso público en España para vehículos eléctricos creció notoriamente en 2024, pero los principales operadores denuncian importantes cuellos de botella para su instalación. Dependiendo de la empresa a la que se le pregunte, los plazos desde que se pone en marcha un proyecto hasta que el punto de recarga está listo para dar servicio a los clientes, pueden oscilar entre los 10 meses y hasta un máximo de 36, es decir, tres años, en el caso de los ultrarrápidos, según Iberdrola BP Pulse, compañía que cuenta con 855 puntos de recarga rápidos y ultrarrápidos por toda España (1.003 si se incluye Portugal).

“De este plazo, solo unas seis semanas corresponden a la fase de instalación propiamente dicha, mientras que el resto se debe a los numerosos procedimientos administrativos, que ralentizan significativamente su implementación. Estos plazos son especialmente notorios en las estaciones de carga rápida y ultrarrápida, donde se requiere mayor participación de administraciones y compañías distribuidoras de electricidad que alargan el proceso”, explica Pablo Pirles, director de Iberdrola BP Pulse, la *joint venture* que centraliza casi toda la carga rápida y ultrarrápida de Iberdrola, que en total cuenta con 8.480 puntos por todo el territorio nacional.

Dependiendo de la patronal de la que se obtengan los datos (no hay una cifra oficial), la red de recarga pública en España oscilaba al cierre de 2024 entre los 38.725 puntos (datos de Anfac, la patronal nacional de fabricantes de coches) y los 40.438 (Aedive, la Asociación Empresarial para el

Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica), lo que supone un incremento de entre un 32% y un 33% respecto a 2023. Una mejora que el sector considera suficiente para el parque automovilístico eléctrico actual, pero que podría ser sensiblemente mayor, por encima de los 50.000 puntos, si entraran en funcionamiento los 11.446 cargadores no operativos que cifra Anfac que hay en España.

Una de las peticiones de esta patronal es que se señalice en las carreteras la presencia de puntos de recarga como se hace con hoteles, zonas de descanso, restaurantes y gasolineras. “Basta salir a Francia o Portugal para darse cuenta de que hay países que sí han priorizado este aspecto [el de la señalización], crítico para dar confianza a los que se están planteando un cambio de tecnología”, señaló José López-Tafall, director general de Anfac, cuando dieron a conocer los datos de su barómetro de electromovilidad del cuatro trimestre de 2024.

Los cuellos de botella

Pero antes de señalar, hay que instalar y poner en funcionamiento esos puntos, un proceso que puede transformarse en una odisea. “Los cuellos de botella los encontramos en las licencias o permisos previos a la construcción y los permisos posteriores a la construcción. El proceso se ralentiza por la petición de acceso a potencia en la red, las licencias de obras, permisos de industria, de fomento, aguas, medio ambiente, legalizaciones municipales...”, enumera Jorge Muñoz, responsable de Smart Mobility de Iberdrola. Por su parte, Daniel Pérez, consejero delegado y cofundador de Zunder, un operador de carga ultrarrápida en el sur de Europa, opina que estas trabas se encuentran sobre todo en la interacción con las administraciones públicas y que “la puesta en marcha de una ventanilla única, como ocurre en Francia, podría simplificar significativamente estos procesos”.

Un conductor de vehículo eléctrico usa un punto de carga de Barcelona Endolla. Albert Garcia (Albert Garcia)

“A pesar de estas dificultades, se están logrando avances hacia procesos más ágiles gracias a la digitalización y una mayor coordinación. También se observan diferencias regionales en los requisitos de las distribuidoras, aunque existe una tendencia positiva hacia la armonización y mejoras en los plazos de comunicación”, añade Pérez. “Nos encontramos muchos proyectos cuyos permisos superan el año de tramitación administrativa en las diversas administraciones públicas. El segundo cuello de botella lo encontramos en la legalización de las instalaciones, fundamentalmente en el caso de los proyectos de media tensión, con las jefaturas de Energía de las distintas provincias, donde los procedimientos varían de unas a otras. Y el tercero está en la fase de conexión y energización, donde tenemos aproximadamente el 65% de las estaciones pendientes de poner en servicio”, indica, por su parte, Endesa, uno de los principales operadores con 5.100 puntos de recarga activos y otros 1.100 instalados, pero aún pendientes de las autorizaciones pertinentes.

En esta última fase, continúa Endesa, “las distribuidoras tienen que cumplir también con procesos burocráticos, como son las solicitudes de licencias para las obras que necesariamente tienen que realizar para conectar la estación de recarga a la red eléctrica. Cuando son en baja tensión, debería ser suficiente una declaración responsable, siempre sujetos a posterior revisión e inspección, como se consiguió para la fase de instalación. Esto hace que los plazos se dilaten y que tengamos más de 1.000 puntos de recarga tomando el sol”.

Lluvia de medidas para el sector

Pese a las quejas del sector, la vicepresidenta tercera y ministra de Transición Ecológica, Sara Aagesen, enumeró este lunes todas las medidas que el Ejecutivo ha puesto en marcha desde 2018 para favorecer el desarrollo del vehículo eléctrico y de su red de carga pública en el país. Entre dichas medidas están la supresión de la figura del gestor de recarga, que en su momento era considerada una de las principales barreras para el desarrollo de la red; la obligación de que haya puntos de carga en aparcamientos públicos; la modificación de la ley de carreteras para facilitar la puesta en marcha de estaciones; o la posibilidad de instalar puntos con una mera declaración responsable, entre otras.

“Contamos con 40.000 puntos de recarga, un 33% más que en 2023. Si hacemos contabilidad, se instalan más de 1.000 puntos al mes”, sacó pecho la vicepresidenta tercera, quien en la Comisión de Transición en el Congreso de los Diputados añadió: “Muy pocos sectores pueden afirmar que han recibido más acompañamiento por parte del Gobierno que el de la movilidad eléctrica”.

Tras enumerar las 14 medidas puestas en marcha por el Ejecutivo, además de los Perte del Vehículo Eléctrico dotados con más de 4.000 millones de euros, Aagesen aprovechó el momento para afear a la oposición que tumbara el decreto ómnibus la semana pasada donde se incluían la prórroga del Moves III hasta el 30 de junio y la deducción de hasta 3.000 euros en el IRPF durante todo 2025.

“Hemos hecho todo esto. El martes pasado se pedía prorrogar estas medidas que pedía el sector. Me preguntan y ustedes dijeron que no”, sentenció Aagesen.

“España ha avanzado significativamente en materia legislativa, pero todavía debe enfrentarse a retos en cuanto a agilidad administrativa. Países como Francia destacan por su coordinación y estrategias bien definidas, mientras que Portugal simplifica los procesos administrativos de manera más eficiente”, comenta a este periódico, en contraposición, el CEO de Zunder.

Una situación dispar entre comunidades autónomas

En el barómetro de electromovilidad de Anfac del cuatro trimestre de 2024, se observa que la red evoluciona en España de forma poco homogénea. Madrid, por ejemplo, si bien es el principal mercado automovilístico del país, cuenta con una red de recarga pública bastante inferior a la de Cataluña (4.873 puntos frente a 9.125). Les siguen Andalucía (4.676), Comunidad Valenciana (4.146) y Castilla y León (2.648). En cargas superiores a 150 kW, lo que se considera ultrarrápido, Castilla y León es la líder con 457 puntos, seguida de Andalucía con 433 y Cataluña con 403.

En cuanto a los casi 11.500 puntos inoperativos que hay en el país por falta de permisos o problemas de mantenimiento, Cataluña es la que más tiene, con 2.449 puntos que no pueden usarse. “La utilización media de la red de recarga pública es del 6% por lo que actualmente en España la infraestructura de recarga de acceso público es adecuada para el parque de vehículos eléctricos existente (...) pero necesitamos que estos trámites y barreras que, a día de hoy, siguen existiendo se minimicen, porque si no difícilmente seremos capaces de conseguir los ambiciosos objetivos fijados en lo que a penetración del vehículo eléctrico se refiere”, afirma Carlos Bermúdez, gerente de movilidad eléctrica de Repsol, compañía que tiene ya una red de 2.142 puntos de recarga en España. Solo en 2024, la energética activó 1.155 puntos, lo que supuso un crecimiento de su red del 122%.

El objetivo de unificar todo en una app

Más allá de la cantidad y calidad de puntos de carga que hay en el país, una de las principales molestias con las que se encuentran los usuarios de coches eléctricos es la necesidad de tener que descargarse varias *apps* para usar puntos de recarga de empresas diferentes. Si bien no hay una aplicación que aúne a todas, sí hay iniciativas como la de Waylet de Repsol, donde además de gestionar el pago y estado de sus propios puntos, hay presentes otros 3.000 puntos de recarga de compañías con las que Repsol tiene acuerdos, como Powerdot, Ionity o EDP España.

En este sentido, algunas compañías han optado por integrarse en las *apps* de otras empresas y permitir el pago con tarjeta en sus puntos de recarga, como Iberdrola BP Pulse, Zunder o la ya mencionada Powerdot. "Los conductores pueden elegir entre escanear un código QR para pagar directamente desde su móvil, utilizar los terminales de pago disponibles en las estaciones o hacerlo a través de sus *apps* habituales. Además, hemos lanzado la funcionalidad *Autocharge* con la *app* Chargemap que permite iniciar la recarga automáticamente al conectar la manguera al vehículo, sin necesidad de tarjetas, aplicaciones o añadir datos de pago", indica Laura Goncalves, directora general de Powerdot España, empresa que cuenta con 650 puntos operativos en España y otros 1.000 en proyecto.

El problema del vehículo industrial

Más allá del coche de pasajeros, uno de los grandes retos del sector es conseguir electrificar el transporte de mercancías por carretera. Esto presenta varias problemáticas, desde el peso de las baterías para mover camiones pesados, hasta la instalación de puntos de recarga en cantidad y calidad a lo largo de las carreteras europeas. Estos, además de estar adaptados para el tamaño de un camión, tienen que tener potencias suficientes para permitir el normal funcionamiento de la cadena logística europea. "Uno de nuestros mayores logros en este primer año de actividad ha sido la puesta en servicio del primer punto de recarga con tecnología MCS (Megawatt Charging System) en Murcia, capaz de ofrecer hasta 1.440 kW de potencia. Esta innovadora tecnología permite que los camiones recarguen durante las pausas de descanso obligatorio de 45 minutos, proporcionando la energía necesaria para continuar su trayecto de manera eficiente y equiparando la operativa de larga distancia de los camiones eléctricos a la de los tradicionales", dice Pirlles, director general de Iberdrola BP Pulse.

"Recientemente, también hemos anunciado la puesta en marcha de nuestro primer *megahub*, un centro de recarga que contará con más de 10.000 m² y 20 puntos ultrarrápidos destinados a vehículos ligeros y pesados (16 para turismos y 4 para camiones de largo recorrido). Este proyecto, situado en el parking transfronterizo del Ayuntamiento de Fuentes de Oñoro (Salamanca), tendrá una localización estratégica, siendo uno de los puntos con mayor tránsito de camiones en nuestro país", añade Pirlles.