



Julio 2025

**La cobertura de la recarga eléctrica
progresará adecuadamente.**

Objetivo

En noviembre de 2023, T&E publicó un estudio¹ que analizaba el estado de la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en España. Este estudio no sólo evaluó la situación actual, sino que también presentó una proyección del nivel de cumplimiento del Reglamento europeo sobre Infraestructuras de Combustibles Alternativos (AFIR, siglas en inglés de Alternative Fuels Infrastructure Regulation) si sus objetivos se aplicaran a nivel provincial.

Transcurrido más de un año y medio, en el cual **se han dado progresos significativos en materia de despliegue, así como de la digitalización (por ejemplo con el lanzamiento del mapa REVE²)**, se ha realizado un nuevo análisis, incorporando los datos más recientes. Este **nuevo estudio tiene como objetivo principal determinar el porcentaje de municipios que disponen de un cargador público o semipúblico y las potencias desplegadas**. Con un **enfoque especial en los municipios más pequeños**.

Datos usados para el análisis

Al igual que en el estudio del año 2023, **los datos referentes a los cargadores se obtuvieron de Eco-movement³**, usando la base de datos disponible en el mes de **abril del año 2025**.

¿Qué cargadores se han contabilizado?

En el momento de la extracción de datos del sistema, este contenía información correspondiente a casi 50.000 puntos de carga, distribuidos entre más de 14.000 identificadores de ubicación. En lo que respecta a los puntos de carga, muchos de ellos proporcionan información sobre su estado en un momento dado. No obstante, la ausencia de datos sobre el estado no implica que el cargador esté inoperativo.

Lamentablemente, un número considerable de cargadores no transmiten información sobre su disponibilidad. Por consiguiente, el análisis abarca tanto los cargadores operativos como aquellos de los que no se dispone de información. Adicionalmente, se ha llevado a cabo un análisis independiente de los cargadores proyectados o fuera de servicio en la fecha de extracción de los datos.

Se estudió la disponibilidad y ubicación de puntos de carga, enfocándose en el porcentaje de municipios por provincia con al menos un punto de recarga público o semipúblico⁴ y su

¹ Estado actual de la infraestructura de recarga del VE en España y recomendaciones para su desarrollo <https://www.transportenvironment.org/te-espana/articulos/estado-actual-de-la-infraestructura-de-recarga-del-ve-en-espana>

² <https://www.mapareve.es/>

³ www.eco-movement.com

⁴ La categorización se realizó en base a la información proporcionada. Se descartaron los cargadores con la categoría "privados". Después de una comprobación se decidió incluir 139 puntos de carga que estaban incluidos como "desconocidos".

potencia. **Para la carga ultrarrápida**, se analizó la **cantidad de municipios y ubicaciones**⁵, sin un análisis porcentual.

En lo que respecta a los **datos de población**, se han utilizado los **datos**⁶ del **Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana** para el año 2023.

¿Cuáles fueron los parámetros para la categorización?

La Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el Desarrollo Sostenible del Medio Rural, clasifica como medio rural el espacio geográfico formado por la agregación de municipios o entidades locales menores que posean una población inferior a 30.000 habitantes y una densidad inferior a los 100 habitantes por km². Con el fin de analizar más a fondo el territorio no urbano, el foco se puso en los municipios con una población inferior a la anteriormente mencionada y superior a los 1.000 habitantes, cifra escogida como baremo mínimo.

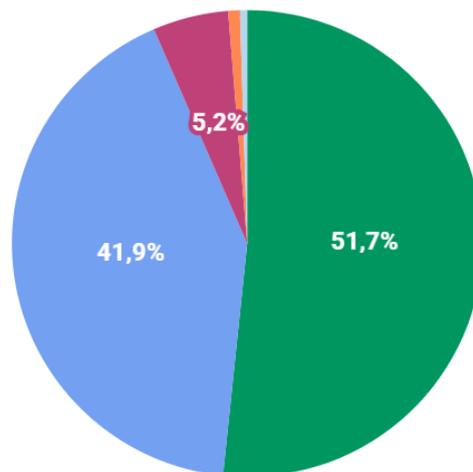
En cuanto a las potencias de carga analizadas se contabilizaron los cargadores de igual o más de: 7 kW, 50 kW (carga rápida) y 150 kW (carga ultrarrápida)

Resultados y observaciones

Para una mejor comprensión de los resultados, se elaboraron **mapas interactivos** accesibles en línea. Las conclusiones clave de cada mapa se detallan a continuación. No obstante, antes de profundizar en los datos a nivel provincial, se analizó la base de datos a nivel estatal.

Porcentaje de puntos de recarga según su estado en la base de datos

■ Disponible ■ Sin datos ■ Fuera de servicio ■ Planificados ■ Otros (no contabilizados)



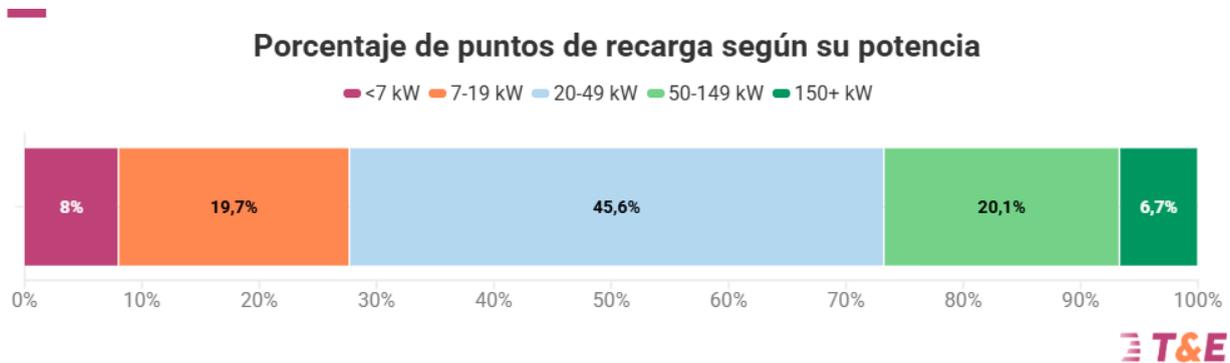
Planificados: 0,8%
Otros (no contabilizados): 0,5%



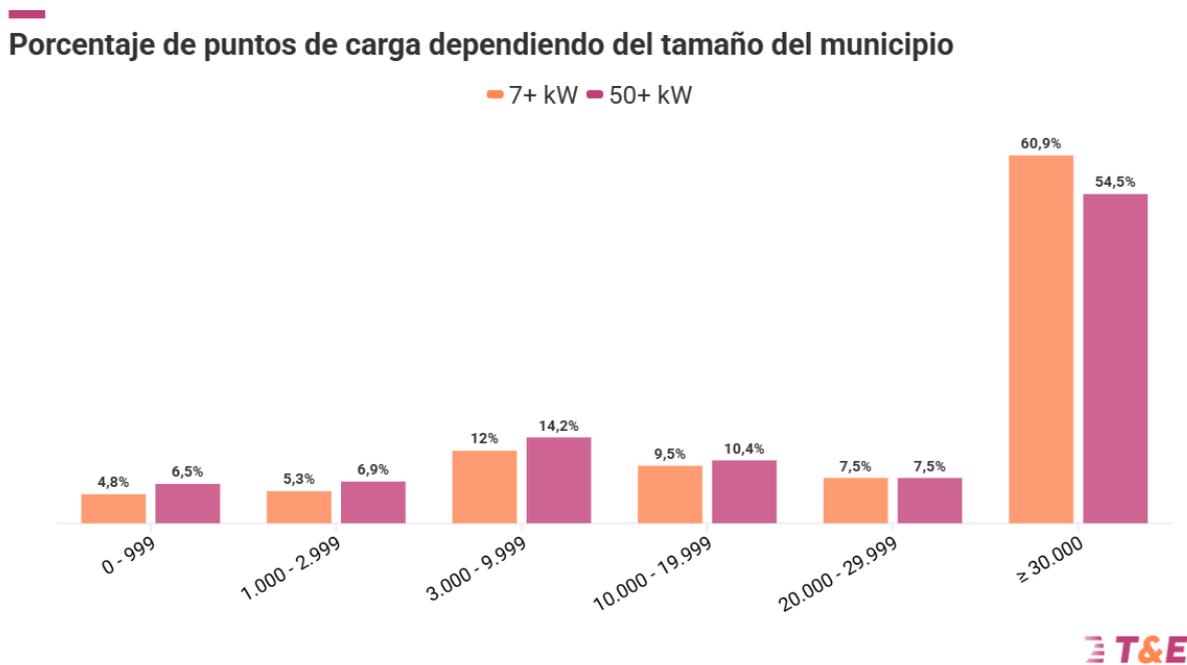
⁵ Un municipio puede albergar múltiples ubicaciones de carga. En cada ubicación pueden estar localizados múltiples puntos de carga.

⁶ atlasau.mitma.gob.es

Los datos disponibles sobre el estatus de los cargadores revelaron que solo se podía confirmar **el 51,5% de los puntos de carga como cargadores activos y en servicio. Para el 41,9% no se dispone de información**, lo que no implica que el punto de carga esté inoperativo, pero tampoco se puede confirmar que así sea. Por otro lado, **el 5,2% de los puntos transmitían que estaban actualmente fuera de servicio.**



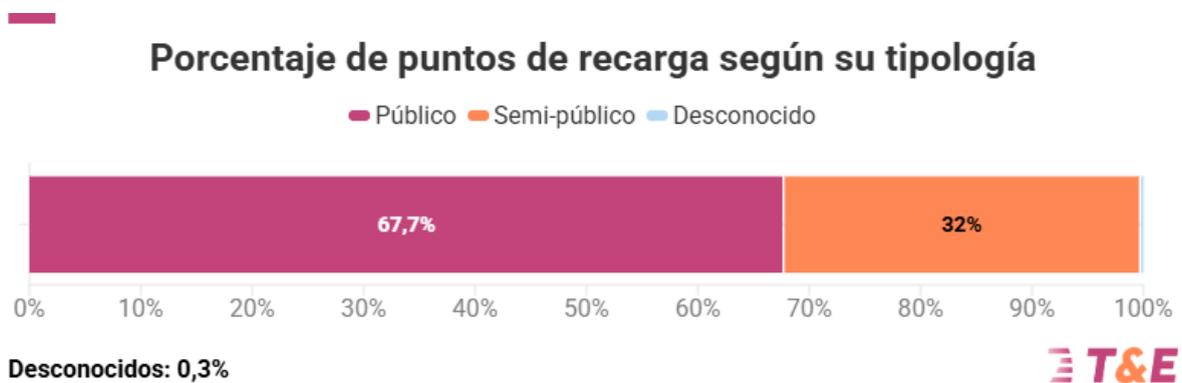
En lo que respecta a la potencia de los cargadores, la distribución en todos los estados contabilizados se presenta en el gráfico superior. **El 26,8% de los puntos de carga contaban con una potencia superior a los 50 kW (cargas rápidas y ultrarrápidas).**



Como se observa en el gráfico superior, y como era de prever, la mayor parte de los puntos de recarga se ubican en municipios con una población igual o superior a 30.000 habitantes. Esta concentración se justifica por la mayor densidad de población y, consecuentemente, una demanda potencial más elevada de infraestructura de recarga en estas áreas urbanas.

No obstante, es relevante señalar que al analizar exclusivamente **los puntos de recarga con potencias superiores a 50 kW, estos presentan porcentajes más elevados en los municipios de menor tamaño en comparación con los resultados obtenidos para el conjunto de puntos superiores a 7 kW.** Este hecho puede interpretarse como **el resultado directo del despliegue estratégico de puntos de recarga rápidos y ultrarrápidos en las principales vías y carreteras del país.** Es fundamental recordar que gran parte de la red de carreteras nacional, incluyendo autopistas y autovías, atraviesa territorios correspondientes a municipios con un bajo número de habitantes.

Así mismo se analizó la proporción entre cargadores públicos y semipúblicos, con fines estadísticos y de transparencia.



Una vez completado el análisis de datos a nivel estatal, se procede con la investigación de los resultados obtenidos a nivel provincial (NUTS3). **Es importante destacar que, en esta fase, la métrica principal no fue el número total de puntos de carga, sino la disponibilidad y distribución del servicio de recarga a lo largo del territorio.**

Para lograr este fin, **se procedió a evaluar la cantidad de municipios dentro de cada provincia que contaban con al menos un punto de recarga accesible, ya sea de tipología pública o semipública.** Este análisis se desglosa en varias categorías, considerando la **clasificación de los municipios en función de su tamaño poblacional.** Además, se investigó cómo esta **disponibilidad variaba según la potencia de recarga ofrecida en dichos puntos, diferenciando entre recarga lenta y semirrápida, rápida o ultrarrápida.**

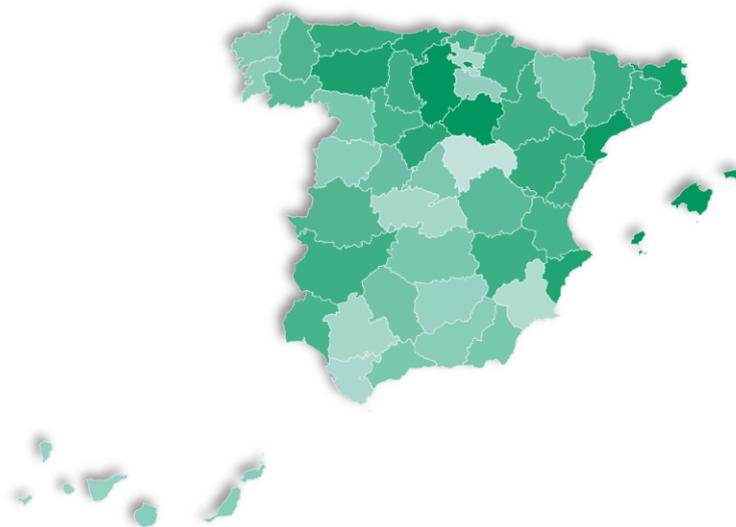
Los hallazgos de este análisis provincial se presentaron de manera porcentual, lo que facilitó la comprensión de la proporción de municipios dentro de cada categoría y provincia que ya disponen de un servicio público de recarga para vehículos eléctricos.

Recarga lenta y semi-rápida 7 kW - 49 kW

% de municipios con al menos un punto de carga público o semipúblico de 7 kW o más según el número de habitantes

1.000 - 2.999	3.000 - 9.999	10.000 - 19.999	20.000 - 30.000	>30.000
---------------	----------------------	-----------------	-----------------	---------

0%  100%



Fuente: Eco-Movement, Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana

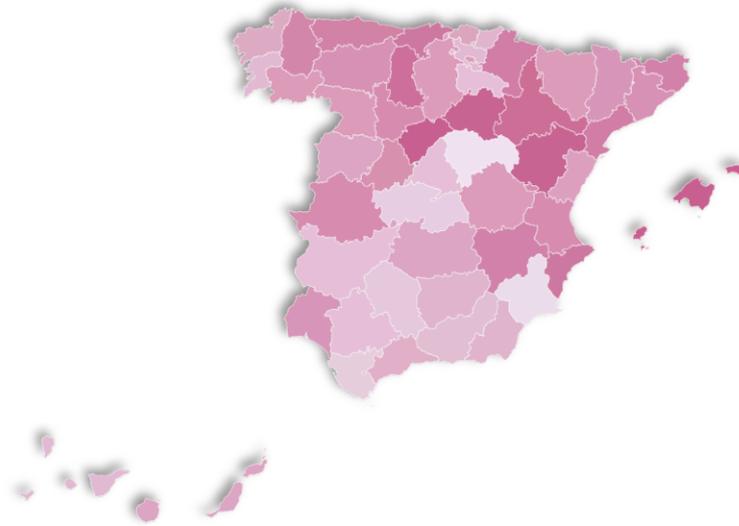


Algunas observaciones para los datos sobre cargadores de al menos 7 kW:

- De los 780 municipios españoles con 10.000 habitantes o más, 738 (94,6%) cuentan con al menos un punto de carga pública o semipública de 7 kW o superior.
- En cuanto a la recarga de 7 kW o superior, las Islas Baleares gozan de una cobertura completa para municipios de más de 1.000 habitantes. Cuenta con un punto de recarga, como mínimo, en cada uno de ellos ya sea este de acceso público o semipúblico.
- Cantabria también destaca por tener al menos un punto de recarga en 60 de sus 67 municipios con al menos 1.000 habitantes (89,6%).
- 24 de las 50 provincias (además de Ceuta y Melilla) disponen de al menos un punto de recarga público o semipúblico de 7 kW o más en todos sus municipios con más de 10.000 habitantes.
- Los cargadores con potencias comprendidas entre 7 kW y 49 kW se distribuyen de la siguiente manera: 7-9 kW AC (22,8%); 10-19 kW AC (7,7%); 20-29 kW AC (60,6%); 30-49 kW AC (6,6%); 20-49 kW DC (2,3%). Estos datos muestran que más del 70% de los cargadores analizados en este rango tienen más de 20 kW.

Recarga rápida 50 kW - 149 kW

% de municipios con al menos un punto de carga público o semipúblico de 50 kW o más según el número de habitantes



Fuente: Eco-Movement, Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana



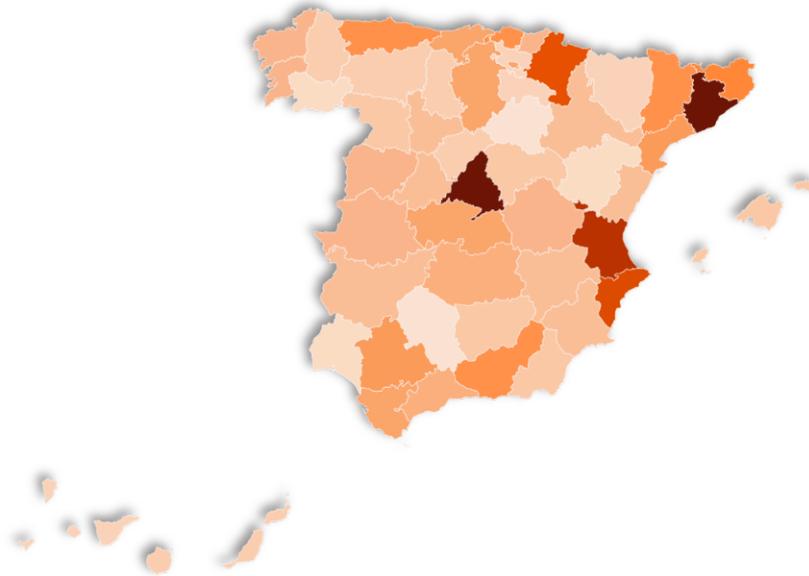
Algunas observaciones para los datos sobre cargadores de al menos 50 kW:

- **986 de las 1810 ciudades españolas, el 54,5%,** que cuentan con una **población igual o mayor a 3.000 habitantes** dispone de **al menos un punto de recarga rápida (≥ 50 kW)**. Este porcentaje asciende al **78,6%** para municipios de **más de 10.000 habitantes**, **89,7%** para municipios de **más de 20.000 habitantes** y al **94,8%** para municipios de **más de 30.000 habitantes**.
- Casos a destacar serían las provincias de:
 - **Alicante**, dónde 54 municipios de **3.000 o más habitantes (el 78,3%)** tienen al menos un punto de carga rápida.
 - **Tarragona**, 37 municipios, **el 74%**, con más de **3.000 habitantes** tienen al menos un punto de carga rápida.
 - **Cantabria**, 9 de los 10 municipios, el 90%, con más de 10.000 habitantes tienen al menos un punto de carga rápida.
 - **León**, los 6 municipios con **más de 10.000 habitantes**, **el 100%**, tienen al menos un punto de carga rápida.

Recarga ultrarrápida >150 kW

Municipios con disponibilidad de un punto de carga público o semipúblico de carga ultrarrápida (150 kW o más)

0 30



Source: Eco-Movement, Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana



Algunas observaciones para los datos sobre cargadores de al menos 150 kW:

- En España, según la base de datos, se puede cargar un vehículo eléctrico de manera **ultrarrápida (≥ 150 kW) en más de 3000 puntos de carga, repartidos en 399 municipios.**
- **Adicionalmente existen más de 250 puntos planificados o no operativos actualmente en 22 municipios.**
- La **Comunidad de Madrid** lidera el despliegue de carga ultrarrápida con más de 450 puntos de recarga repartidos entre 26 municipios.
- Las **provincias de Córdoba y Soria** disponen de **carga ultrarrápida únicamente en un municipio.**

Conclusiones y recomendaciones

El despliegue de la infraestructura está progresando adecuadamente. Durante los últimos meses se ha visto un notable crecimiento en cuanto a puntos de recarga, tal y como lo han señalado desde varias organizaciones como ANFAC⁷ o AEDIVE⁸.

También cabe destacar el trabajo realizado por las instituciones, como el lanzamiento del mapa REVE o medidas tales como hacer suficiente una declaración responsable para instalar puntos de recarga con una potencia inferior a 3.000 kW.

No obstante, resulta indispensable aún establecer cuál será la entidad gubernamental encargada de la ejecución de un plan a nivel estatal para el despliegue de la infraestructura de recarga del vehículo eléctrico, así como del cumplimiento del AFIR.

Es fundamental que este plan:

- Incorpore una estrategia detallada para la instalación de puntos de recarga en áreas con baja densidad de población. La asignación de fondos públicos debe priorizar este aspecto, con el objetivo de facilitar el acceso a vehículos eléctricos (tanto particulares como profesionales) para toda la población y promover la electrificación del transporte de mercancías en dichas zonas.
- Considere las necesidades específicas de la población de cada área, tomando en cuenta el tipo de vivienda predominante en cada territorio.
- Incluya una estrategia específica para el despliegue de infraestructura en áreas de alta demanda turística, donde el número de vehículos aumenta significativamente en ciertos periodos del año.
- Establezca una plataforma centralizada, una "ventanilla única", para agilizar y homogeneizar los trámites burocráticos relacionados con las autorizaciones necesarias para la instalación de la infraestructura de recarga.

Por otra parte, los operadores y distribuidoras de electricidad:

- Deben trabajar para ofrecer la mejor experiencia (facilitar pagos y el acceso a la información sobre el estado), así como garantizar que los puntos de carga estén operativos y sean accesibles.

Para finalizar, también recae en los propios usuarios, la obligación de cuidar de la infraestructura, usarla correctamente y reportar si se detecta una avería.

⁷<https://anfacs.com/2025-arranca-con-un-aumento-del-20-de-la-red-de-recarga-de-acceso-publico-hasta-46-358-puntos/>

⁸<https://aedive.es/noticias/La-red-de-infraestructuras-de-recarga-publica-en-Espaa-alcanza-los-46684-puntos-operativos-en-los-cinco-primeros-meses-del-ao>

Más información

Óscar Pulido L. Lincow

Responsable de las políticas de electrificación de vehículos y flotas, T&E España

@oscar.pulido@transportenvironment.org

+34 618 258 600