INFORME
CÁMARA DE COMERCIO DE ESPAÑA

Audiencia e información pública sobre el Marco de Acción Nacional para la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (MAN)

Octubre de 2026

1 | INTRODUCCIÓN

El presente documento recoge las observaciones de la Cámara de Comercio de España al trámite de audiencia e información pública abierto por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico sobre el proyecto de Marco de Acción Nacional (MAN) para la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos, elaborado en cumplimiento del artículo 14 del Reglamento (UE) 2023/1804, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (AFIR).

La Cámara de Comercio de España valora positivamente el borrador, tanto por la exhaustividad del diagnóstico como por la identificación de los ámbitos en los que España no alcanza los objetivos del Reglamento. El documento constata que el despliegue de recarga para vehículos ligeros ha ido por delante del parque —a 31 de marzo de 2026, la potencia instalada de acceso público equivale a 2,66 veces el mínimo nacional exigido por el AFIR— y reconoce, al mismo tiempo, las dificultades para alcanzar los objetivos para vehículos pesados e hidrógeno en las condiciones actuales del mercado español. Sobre esta base, se formulan a continuación una valoración global y una serie de observaciones específicas.

2 | VALORACIÓN GLOBAL

La Cámara considera que el éxito del MAN no debería medirse únicamente por el número de puntos de recarga o por la potencia instalada, sino por la **disponibilidad efectiva** de la infraestructura para responder a las necesidades de ciudadanos, empresas y actividades económicas en el conjunto del territorio. Desde esta perspectiva, se identifican tres ideas transversales que orientan las observaciones específicas:

- **La capacidad de la red eléctrica constituye uno de los principales cuellos de botella.** El propio MAN concluye que la prioridad ya no es la capilaridad, sino la potencia. El cumplimiento del mínimo nacional de potencia no acredita por sí solo el cumplimiento de los objetivos de cobertura de la red transeuropea de transporte (RTE-T). Una planificación de puntos de recarga que no pueda materializarse por falta de capacidad de conexión no contribuye a los objetivos del Reglamento.
- **La planificación debe ser integrada.** Puertos, plataformas logísticas y áreas empresariales son hoy nodos energéticos en los que la recarga de vehículos, el suministro a buques, la electrificación de la maquinaria y la actividad industrial

compiten por la misma capacidad eléctrica. Planificar cada uso de forma aislada infraestima la demanda real.

- **La transición debe ser asumible para el tejido empresarial.** Una parte relevante del esfuerzo inversor recae en pymes, autónomos y operadores con márgenes reducidos, por lo que la estabilidad, la sencillez y el alcance de los instrumentos de apoyo resultan determinantes. La evaluación debe atender a los efectos sobre la competitividad y la continuidad de los servicios.

3 | OBSERVACIONES ESPECÍFICAS

Observaciones relativas al acceso y la capacidad de la red eléctrica

- La Cámara valora las medidas recientes en materia de acceso y conexión (Real Decreto 997/2025, Real Decreto-ley 7/2026 y la propuesta de planificación de la red de transporte a 2030), así como la publicación por los gestores de red de los mapas de capacidad conforme a los criterios de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). No obstante, considera necesario **coordinar expresamente la planificación del MAN con la planificación de la red de transporte y los planes de inversión de las redes de distribución**, de forma que la demanda prevista de recarga de alta potencia, de electrificación portuaria y de las áreas logísticas e industriales se incorpore a ambos instrumentos con antelación suficiente.
- Se propone avanzar en la **transparencia sobre la capacidad disponible**, extendiendo la información pública y actualizada al nivel de los centros de transformación de distribución, especialmente en suelo urbano consolidado, y promoviendo mapas zonificados que permitan identificar las áreas con mayor potencial para instalaciones de recarga, incluidos los aparcamientos colectivos públicos y privados.
- Se propone reforzar la **supervisión, en el ámbito de las competencias de la CNMC y de las demás autoridades competentes, del cumplimiento de los plazos** legalmente establecidos para la tramitación de los permisos de acceso y conexión y para la puesta en servicio de los nuevos puntos de suministro, ya que el retraso en la conexión es hoy uno de los principales factores de incertidumbre para los promotores. Se propone publicar indicadores comparables de tiempos

de tramitación y conexión, con identificación de las causas de retraso y de las medidas correctoras.

- Se recomienda **identificar anticipadamente las zonas con mayor potencial de demanda empresarial y logística** y prestar especial atención a las necesidades de potencia de las flotas profesionales y del transporte de mercancías.

Observaciones relativas a los vehículos pesados, las flotas profesionales y las áreas de actividad económica

- La Cámara considera necesario acompasar el despliegue para vehículos pesados con la adopción de vehículos y las características de un sector muy fragmentado. Sin embargo, considera que este enfoque debe ir acompañado de **medidas concretas, con calendario y dotación presupuestaria**, más allá de la constitución del grupo de trabajo previsto en el marco del Plan España Auto 2030.

- Dado que, según el propio MAN, aproximadamente el 80 % de la recarga de vehículos pesados se realizará en sus bases o depósitos, se propone que el MAN contemple medidas específicas para la **recarga en centros de trabajo, depósitos, bases logísticas e instalaciones empresariales**, y que los incentivos cubran no solo el punto de recarga, sino también la adaptación de las instalaciones eléctricas necesarias para disponer de la potencia requerida. Debería prestarse especial atención a pymes y autónomos, cuya capacidad para afrontar simultáneamente la renovación de vehículos y la inversión en infraestructura es limitada.

- Se propone incorporar los **polígonos industriales, parques empresariales y centros logísticos** como espacios prioritarios en la planificación territorial de la infraestructura, favoreciendo soluciones de recarga compartidas entre empresas de una misma área y proyectos colectivos impulsados por sus entidades gestoras, en coordinación con las administraciones locales.

- El diseño de la recarga para flotas debe adaptarse a sus rutas, turnos y tiempos de parada, e incluir autobuses, autocares y vehículos de reparto. En las zonas de estacionamiento seguras y protegidas y en los corredores de mercancías, se propone coordinar la disponibilidad de recarga con los tiempos reglamentarios de conducción y descanso.

- La Cámara coincide en que las plataformas logísticas y terminales de mercancías son ubicaciones adecuadas para la recarga de pesados en los nodos urbanos. No obstante, matiza la exclusión general de los puertos: en aquellos con tráfico regular de camiones, tiempos de espera para el embarque y terminales de tráfico pesado, como los grandes puertos de tráfico rodado, la recarga puede ser compatible con la operativa. Se propone que estos puertos, sus zonas logísticas y áreas de estacionamiento asociadas sean evaluados como **ubicaciones prioritarias para recarga de alta potencia**, con previsión para la futura tecnología MCS, y que los **corredores viarios de acceso a los principales puertos** se analicen expresamente en la planificación de la red de recarga para pesados.

- Desde una perspectiva de **cohesión territorial**, se propone que la planificación incorpore mecanismos para identificar zonas con necesidad empresarial de infraestructura aunque no coincidan con los principales ejes de la RTE-T, atendiendo a factores como la actividad industrial, logística, comercial y turística, la densidad empresarial o las características de las flotas. Deben considerarse también los territorios insulares, las zonas rurales y las variaciones estacionales de la demanda, combinando la cobertura necesaria con la viabilidad del servicio.

Observaciones relativas al hidrógeno

- El MAN debe acompañar su diagnóstico sobre el hidrógeno con una senda de despliegue verificable que permita cumplir el AFIR. Se propone identificar ubicaciones prioritarias, necesidades de suministro, responsables e hitos de ejecución, coordinando las hidrogeneras de acceso público con flotas profesionales y nodos industriales o multimodales cuando existan sinergias.

Observaciones relativas a los puertos: planificación energética integrada y suministro de electricidad en puerto (OPS)

- El MAN contempla el suministro de electricidad a buques exigido por el AFIR, pero la estimación de 1,1 GW de potencia total instalada en el sistema portuario a 2030 excluye, como el propio documento reconoce, la electrificación de otras actividades portuarias y la producción de nuevos combustibles. Se propone una **planificación agregada y anticipada de la demanda energética portuaria**, coordinada con los gestores de red, que integre simultáneamente el OPS, la electrificación de terminales y maquinaria, la recarga del transporte terrestre y las zonas logísticas e industriales vinculadas al puerto. Este enfoque es

coherente con la Estrategia portuaria de la UE (COM(2026) 112), que concibe los puertos como centros estratégicos de energía e industria y que el borrador no menciona.

- Se propone que el MAN desarrolle y haga operativa la posibilidad, prevista en la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible, de **compartir la generación renovable ubicada en el puerto con los consumidores de su zona de servicio**. Combinada con almacenamiento y gestión digital, esta herramienta puede reducir costes energéticos, aliviar la congestión de la red y ofrecer a los nuevos proyectos industriales una propuesta conjunta de espacio y energía.

- La infraestructura OPS solo contribuirá a la descarbonización si su uso resulta competitivo. El MAN señala que la potencia contratada se utiliza solo entre el 10 % y el 30 % del año. Se propone que la CNMC **complete, cuando resulte necesario, la regulación de precios y de potencia contratada** previstas en el Real Decreto 88/2026, cuya aplicación sigue pendiente; que se mantengan las bonificaciones existentes al uso del OPS; y que se destine parte de los ingresos del régimen de comercio de derechos de emisión aplicado al transporte marítimo a la descarbonización del clúster marítimo-portuario, conforme a las disponibilidades presupuestarias.

- Se considera necesario preservar la **neutralidad entre los modelos de inversión y explotación** legalmente admisibles —prestación directa por la Autoridad Portuaria, sociedad participada, colaboración público-privada, concesión o autorización a terceros—, de modo que cada puerto pueda adoptar motivadamente el más eficiente, con reglas estables que den certidumbre a los inversores.

- Los plazos de acceso a red y de las autorizaciones energéticas, ambientales y portuarias pueden comprometer los calendarios del AFIR y de FuelEU Maritime. Se propone reforzar la coordinación interadministrativa, establecer mecanismos de seguimiento con plazos previsibles para los proyectos estratégicos y aplicar a las redes eléctricas y al OPS portuarios la **presunción de interés público superior** que plantea la Estrategia portuaria de la UE.

- Los instrumentos de apoyo deberían **contemplar, cuando sean elegibles y necesarias para el proyecto, las inversiones complementarias al punto de conexión**: generación renovable y almacenamiento en puerto, subestaciones y redes, plataformas digitales de gestión energética y adaptación de los buques, aprovechando de forma coordinada los fondos europeos disponibles

(Mecanismo «Conectar Europa», Fondo de Innovación, programa LIFE) y los ingresos del régimen de comercio de derechos de emisión.

Observaciones relativas a la simplificación y coordinación administrativa

- La Cámara valora las medidas de simplificación ya adoptadas y propone avanzar en la **homogeneización de criterios y requisitos entre territorios**, de modo que las diferencias entre administraciones no se conviertan en una barrera a la inversión, así como en mecanismos de coordinación entre las administraciones estatal, autonómica y local
- Se propone garantizar la aplicación efectiva de los regímenes de **declaración responsable o comunicación previa** previstos en la normativa vigente, sin perjuicio de las autorizaciones sectoriales que resulten exigibles, establecer mecanismos que permitan conocer de forma clara y anticipada los trámites necesarios para la puesta en servicio de una instalación y evitar duplicidades documentales entre organismos. Una ventanilla de información y seguimiento, con un expediente compartido y modelos documentales comunes, facilitaría la trazabilidad del procedimiento, respetando las competencias de cada administración.
- En relación con la dotación mínima de recarga en aparcamientos de edificios existentes, se propone completar la regulación con la **identificación expresa de la administración competente** para verificar su cumplimiento, dotándola de los medios necesarios y de un régimen de inspección proporcionado y eficaz. Ello reforzaría la seguridad jurídica y la igualdad de condiciones entre los obligados.

Observaciones relativas a las ayudas e incentivos

- La eficacia de los programas de apoyo dependerá en buena medida de su accesibilidad. Se propone **simplificar los procedimientos de solicitud y justificación**, reducir las cargas administrativas asociadas y facilitar el acceso de pymes y autónomos, mediante asistencia técnica y calendarios públicos de resolución y pago. Los proyectos de menor dimensión requieren procedimientos proporcionados a su complejidad y volumen de inversión.
- Se considera esencial favorecer **convocatorias estables y previsibles** que permitan a las empresas planificar sus inversiones, así como la coordinación entre los programas estatales, autonómicos y locales, con información clara sobre compatibilidad y acumulación de ayudas.

- Se propone que sean subvencionables, junto con el punto de recarga, las **inversiones necesarias para adaptar las instalaciones y disponer de la potencia eléctrica requerida**, y que se favorezcan los proyectos colectivos promovidos por varias empresas o por las entidades gestoras de áreas empresariales.
- Sería conveniente impulsar programas de formación específicos sobre la materia para instaladores, personal de mantenimiento y gestores de flotas. La coordinación con la formación profesional y las empresas facilitaría la cualificación necesaria, la seguridad del servicio y la participación de pymes en las cadenas de valor de equipos, software y mantenimiento.

Observaciones relativas a la información, los datos y la participación empresarial

- Se propone mejorar la funcionalidad del **Mapa REVE**, incorporando filtros por municipio o código postal y la exportación de los listados resultantes, lo que facilitaría su uso en la planificación urbanística y en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible. Asimismo, sería conveniente que el Mapa REVE permitiera identificar las estaciones aptas para vehículos pesados, cuya ausencia impide hoy, según el propio MAN, verificar el grado de cumplimiento de los objetivos del AFIR en este segmento.
- Se propone que la información de los puntos de recarga financiados con fondos públicos esté disponible como **datos abiertos en formatos interoperables** y con actualización periódica, para su integración en los sistemas de información de las administraciones y en las aplicaciones de planificación de la movilidad, evitando nuevas obligaciones duplicadas de reporte.
- Se propone facilitar información territorializada sobre la planificación del despliegue, las posibilidades de conexión y las ayudas disponibles, e incorporar a las **Cámaras de Comercio y demás organizaciones empresariales en los procesos de seguimiento y evaluación** del MAN, incluidos los informes de progreso previstos en el artículo 15 del Reglamento.
- Por último, se sugiere revisar la coherencia de algunos datos del borrador. A título de ejemplo, el apartado de conclusiones cifra en el 54 % la parte de la red básica que cumple los objetivos del AFIR para vehículos ligeros en al menos un sentido de circulación, mientras que el capítulo 3 eleva ese porcentaje al 56,6 %.
- La evaluación del MAN debe contrastar los escenarios de adopción de vehículos con la utilización real de la infraestructura, las reducciones de emisiones y el

coste de las medidas. Se propone un mecanismo periódico de consulta al tejido empresarial y revisión de prioridades, con información desagregada por territorio y tamaño de empresa, para identificar brechas de acceso y orientar el apoyo hacia actuaciones con mayor beneficio social y económico.

Observaciones relativas al ferrocarril

- Se considera necesario concretar las actuaciones ferroviarias previstas en el documento, más allá del diagnóstico y de los análisis en curso. Se propone **reforzar el papel del ferrocarril** como herramienta de descarbonización del transporte, teniendo en cuenta su elevado grado de electrificación y el potencial de las tecnologías de baterías e hidrógeno para los tramos no electrificables.
- Se propone **desarrollar las previsiones vinculadas al artículo 13 del AFIR**, incorporar al MAN las alternativas tecnológicas consideradas, la infraestructura asociada, los hitos previstos y los mecanismos de financiación para los tramos no electrificables.
- La identificación de líneas no susceptibles de electrificación traslada una parte significativa del esfuerzo inversor de la infraestructura a las empresas operadoras, que deben afrontar inversiones en material rodante, puntos de suministro y mayores costes de explotación. Se propone que el despliegue de soluciones alternativas al diésel vaya acompañado de **mecanismos específicos de financiación**, en especial para los servicios prestados bajo Obligaciones de Servicio Público.
- Se propone incorporar la aplicación al ferrocarril de la **Hoja de Ruta del Hidrógeno**, que identifica este modo como ámbito prioritario de uso del hidrógeno renovable e incluye una medida específica (Medida 16) relativa a una infraestructura ferroviaria de repostaje, contemplando, cuando sea técnica y económicamente viable, infraestructuras de repostaje de hidrógeno y de recarga para trenes de baterías con un enfoque tecnológicamente neutral.
- Se sugiere actualizar el dato relativo a la actividad de Renfe Operadora con la información de 2025, según la cual el 93 % de sus tráficos se realizó con tracción eléctrica y el 7 % con tracción diésel, medidos en toneladas brutas·km.

La Cámara de Comercio de España queda a disposición del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, así como del Ministerio de Transportes y Movilidad

Sostenible, para profundizar en cualquiera de las consideraciones expuestas.