

GUIA

Nuevo régimen jurídico de la movilidad eléctrica

Decreto Ley n.º 93/2025, de 14 de agosto

Índice



Editorial | ¿Qué cambia?



1. Operación de los puntos de recarga



2. Modelos de negocio



3. Obligaciones de los operadores



4. Regulación y supervisión



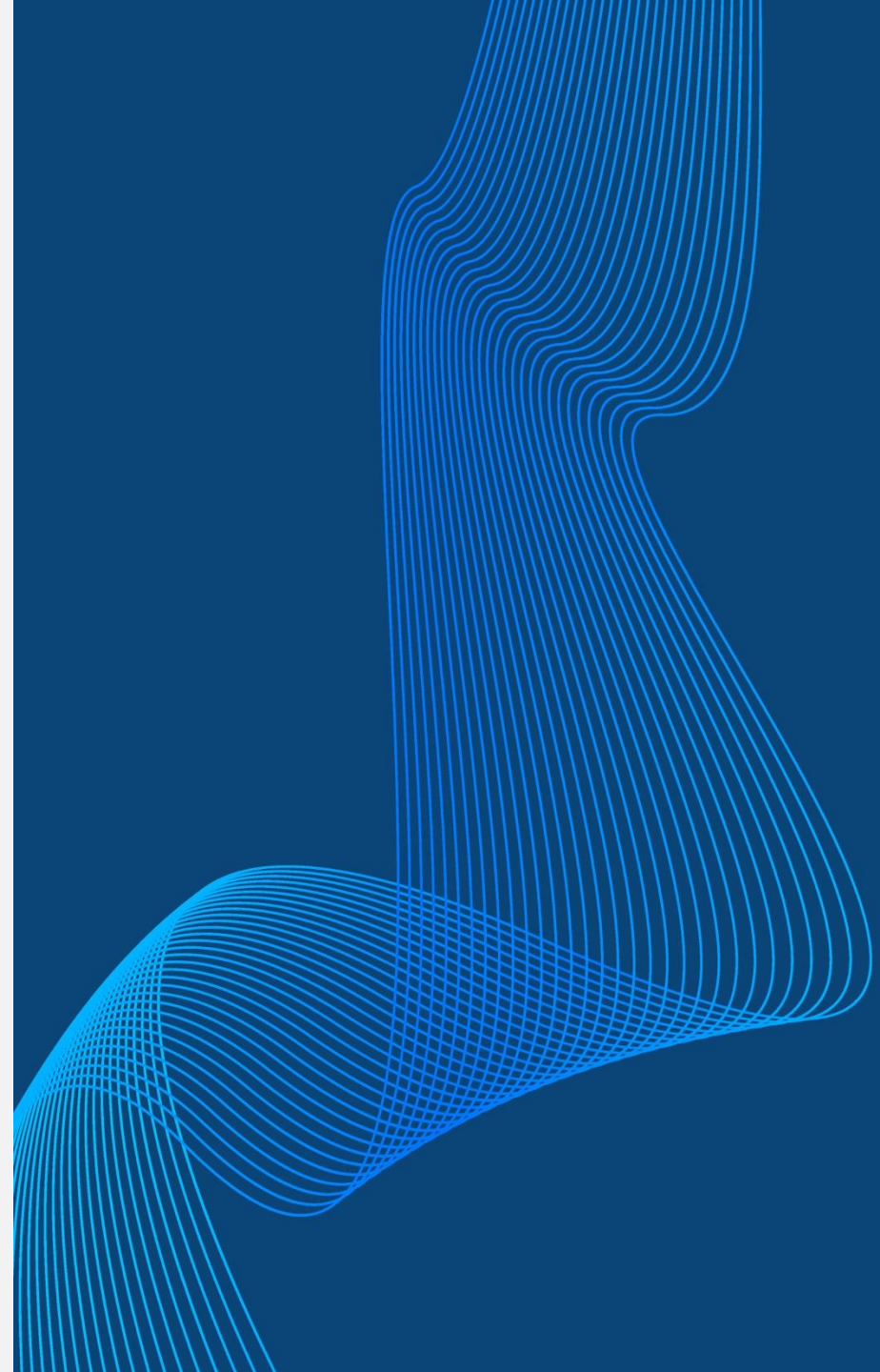
5. Entrada en vigor y transición entre regímenes



6. Normas para los puntos de recarga en edificios nuevos y existentes



Conclusiones



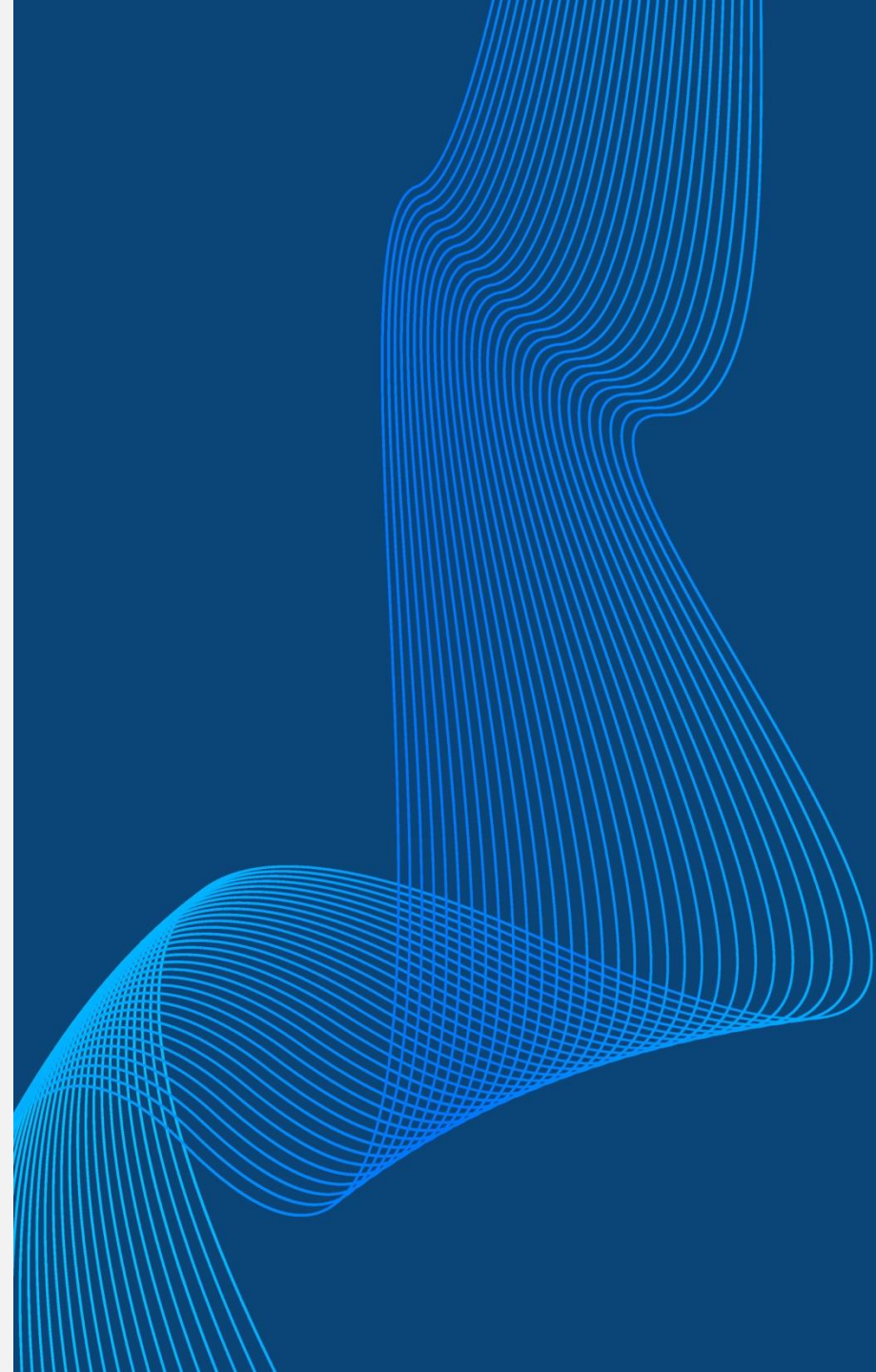
Editorial



El nuevo régimen jurídico de la movilidad eléctrica en Portugal, establecido por [el Decreto Ley n.º 93/2025, de 14 de agosto](#), supone una profunda transformación del anterior marco jurídico en la materia (deroga el Decreto Ley n.º 39/2010 y sus posteriores modificaciones) y alinea el marco nacional con el Reglamento (UE) 2023/1804 (“**Reglamento AFIR**”).

La evolución se produce tras más de una década de experiencia con un modelo de red única pública y centralizada, basado en la separación del comercializador de electricidad y el operador de puntos de recarga (“**OPR**”) y en una relación contractual entre usuario y comercializador que, aunque pionera, ha puesto de manifiesto limitaciones en términos de flexibilidad, competencia, apertura a diferentes modelos de negocio y capacidad de respuesta ante la innovación tecnológica y las necesidades de los usuarios.

Esta guía práctica está dirigida a operadores del mercado de la movilidad eléctrica y empresas que, aunque no tengan la movilidad eléctrica como actividad principal, pretenden integrar los servicios de movilidad eléctrica en su oferta comercial, y destaca los aspectos legales, operativos y comerciales más relevantes.



¿Qué cambia?



La entrada en vigor del Decreto Ley n.º 93/2025, de 14 de agosto, marca el fin del modelo centralizado y de red única caracterizado por actividades y actores altamente regulados, en vigor en Portugal desde 2010, y lo sustituye por un marco jurídico más flexible y alineado con el Reglamento AFIR.

Entre los principales cambios se encuentran los siguientes:

- Eliminación de la actividad de comercialización de electricidad para movilidad eléctrica y de la obligación de contratación previa de los usuarios con los proveedores, que facturaban energía, recarga e impuestos.
- Introducción de la recarga puntual y de pagos en puntos de recarga mediante tarjetas de pago o códigos QR.
- Posibilidad de que los OPR de acceso público establezcan sus propias redes sin necesidad de integrarse en una única red centralizada, e introducción de la nueva figura del proveedor de servicios de movilidad.

- Eliminación de la figura de la Entidad de Gestión de la Movilidad Eléctrica (Mobi.E) y creación de la nueva Entidad Agregadora de Datos para la Movilidad Eléctrica (“**EADME**”). La EADME garantizará la agregación y transmisión de los datos de movilidad eléctrica al Punto de Acceso Nacional (cuya gestión está asignada al Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP) a efectos del Reglamento AFIR.
- Simplificación de la concesión de licencias para gestionar puntos de recarga, estipulando un régimen de comunicación previa y aprobación tácita.
- Distinción entre puntos de recarga accesibles al público y no accesibles al público que sustituye a la dicotomía de puntos de recarga de acceso público o privado.

Estos cambios proporcionan mayor libertad al modelo de negocio de la movilidad eléctrica, reducen la carga asociada a la centralización y a la integración tecnológica, operativa y financiera de la entidad única de gestión de la red y mejoran la experiencia del usuario, que, gracias a una mayor transparencia, se asemeja a la del uso de una gasolinera.

Principales cambios >

	Modelo de gestión	Comercializador de electricidad	Contrato para usuario final	Instalación de puntos	Innovación y flexibilidad	Pagos	Punto de recarga
RÉGIMEN ANTERIOR (DL 39/2010)	Centralizado (Mobi.E)	Obligatorio. Actividad específica regulada.	Obligatorio y establecido con un comercializador de electricidad para la movilidad eléctrica ("CEME")	Sujeto a licencia e integración en la red Mobi.E		Pago de la factura al comercializador de electricidad	Acceso público vs. acceso privado. Todos los accesos públicos conectados a la red Mobi.E.
NUEVO RÉGIMEN (DL 93/2025)	Liberalizado, sin una red única obligatoria y sin una entidad de gestión	Eliminado	Recarga puntual sin contrato previo. Relación directa con un OPR.	Gratis, con licencia o comunicación previa	Incentivada (autoconsumo, bidireccionalidad, servicios de movilidad eléctrica más allá de la recarga)	Pago <i>in situ</i> al OPR	Accesible al público vs. no accesible al público. Sin obligación de conectarse a una red única.
							

¿Qué cambia para los usuarios de vehículos eléctricos?



Los usuarios de vehículos eléctricos (“**UVE**”) ahora se benefician de mayor libertad, transparencia y facilidad de acceso; es decir, (i) ya no están obligados a celebrar contratos previos con un CEME para acceder a la red pública de recarga, (ii) pueden pagar directamente en el lugar y en el momento de la recarga, (iii) tienen acceso inmediato a información clara, transparente y visible sobre precios, potencia, condiciones de uso y procedimientos de seguridad y (iv) pueden elegir libremente entre diferentes proveedores de servicios de movilidad eléctrica, lo que sigue garantizando el acceso universal.

El nuevo marco legal también proporciona incentivos para el uso de energías renovables, con la valorización de las emisiones de CO₂ evitadas y la posibilidad de recarga bidireccional (del vehículo a la red), que permite que los vehículos eléctricos también suministren energía a la propia red.

1



Operación de los puntos de recarga

La instalación de puntos de recarga de acceso público está reservada a los OPR que dispongan de la licencia —válida por diez años y renovable— que otorga la Dirección General de Energía y Geología (“**DGEG**”).

El procedimiento se ha simplificado y se puede realizar mediante comunicación previa, con aprobación tácita, siempre que se cumplan los requisitos legales y reglamentarios.

La instalación en el dominio público también depende de una licencia de uso privativo, emitida por la entidad competente (por ejemplo, el municipio).

Para los puntos de recarga no accesibles al público (uso exclusivo o compartido, como en condominios o empresas), la instalación puede ser realizada por el propietario del lugar o por el OPR, y siempre se deben observar las normas técnicas y de seguridad aplicables.

PUNTOS CLAVE

- **Licencia nacional:** Emitida por la DGEG, válida por 10 años, renovable.
- **Comunicación previa:** Posible para los casos definidos en una ordenanza, con aprobación tácita. Se espera la regulación del régimen.
- **Dominio público:** Requiere una licencia para uso privativo (p. ej., municipios y áreas de servicio).
- **Requisitos:** Seguro de responsabilidad civil, inspección inicial y periódica, cumplimiento de normas técnicas y de seguridad.
- **Competencia:** En las áreas de servicio y concesiones municipales, se debe garantizar la diversidad de oferta (procedimientos de licitación para múltiples OPR).

2



Modelos de negocio

El nuevo régimen jurídico de la movilidad eléctrica allana el camino para una multitud de modelos de negocio innovadores.

La mayor libertad de las actividades de movilidad eléctrica, combinada con la promoción de nuevas tecnologías, permite a los operadores, a los inversores y a cualquier empresa explorar soluciones diferenciadas y adaptadas a las exigencias de un ecosistema en rápida evolución.

En este contexto, destacan oportunidades como el autoconsumo de energía renovable, la recarga inteligente y bidireccional, la prestación de servicios de flexibilidad de red, la creación de redes privadas accesibles al público, la integración en plataformas de itinerancia electrónica y la oferta comercial de servicios de movilidad eléctrica.

Estos modelos, debidamente insertados en el nuevo marco legal, mejoran la eficiencia operativa, la sostenibilidad, la innovación y la oferta de servicios de valor agregado, al tiempo que garantizan el acceso universal y la facilidad de acceso para los usuarios.

La flexibilidad del mercado también permite la entrada de nuevos OPR —y nuevos modelos de negocio— promoviendo la competencia y la innovación tecnológica, con la expectativa natural de reducir costes y mejorar el servicio para los usuarios.

Este enfoque responde a las críticas particulares al marco legal anterior, que se consideraba excesivamente restrictivo y poco propicio para la innovación tecnológica y para la entrada de nuevos actores en el sector.

Modelos de negocio

01

Autoconsumo

Los OPR pueden recurrir a la producción descentralizada de energía renovable para alimentar los puntos de recarga, integrando soluciones de autoconsumo individual o colectivo.

02

Recarga inteligente y bidireccional

Definiciones legales

- **Carga bidireccional:** operación de recarga inteligente en la que puede invertirse la dirección del flujo de electricidad, lo que permite que la electricidad fluya desde la batería hasta el punto de recarga al que está conectada (del vehículo a la red).
- **Recarga inteligente:** operación de recarga en la que la intensidad de la electricidad suministrada a la batería se ajusta de forma dinámica, en función de la información recibida a través de las comunicaciones electrónicas.

Los puntos de recarga instalados o renovados deben permitir la recarga puntual y la recarga inteligente de conformidad con el Reglamento AFIR.

Las normas de comunicación que permiten la recarga bidireccional en los puntos de recarga son las previstas en el Reglamento AFIR.

03

Recarga puntual

La recarga puntual supone que cualquier UVE puede acceder a un punto de recarga público y pagar el servicio en el momento, sin necesidad de registro, contratación previa ni relación comercial continua con los operadores.

El pago se puede realizar a través de medios electrónicos ampliamente utilizados en la Unión Europea (p. ej., tarjeta bancaria o código QR), lo que garantiza la facilidad, la transparencia y la universalidad del acceso a la industria.

La medida elimina una de las principales barreras identificadas en el marco legal anterior, en el que el usuario estaba obligado a contratar con un comercializador de electricidad para acceder a la red pública de puntos de recarga y en el que se aplazaba el pago.

Modelos de negocio

04

Redes privadas accesibles al público

Los puntos de recarga se consideran accesibles al público cuando se encuentran en lugares de acceso público, incluso si existen restricciones de acceso o condiciones de uso o si se encuentran en propiedad privada o pública.

Los puntos ubicados en espacios de acceso restringido exclusivos para personas con un determinado estatus, como residentes, trabajadores o personas autorizadas, no se consideran accesibles al público.

El artículo 20 reserva la instalación de puntos de acceso público a los OPR autorizados.

05

Itinerancia electrónica

Definiciones legales

- **Itinerancia electrónica:** intercambio de datos y pagos entre el OPR y un proveedor de servicios de movilidad al que un UVE compra un servicio de recarga.
- **Plataforma de itinerancia electrónica:** plataforma que conecta a los participantes del mercado, incluidos los proveedores de servicios de movilidad y los OPR, para permitir la prestación de servicios entre ellos, incluida la itinerancia electrónica.

Permite la integración de los OPR y los proveedores de servicios de movilidad en las plataformas de itinerancia electrónica, facilitando el acceso de los usuarios a múltiples redes de recarga.

06

Servicios de flexibilidad

Los OPR pueden prestar servicios de sistema y de flexibilidad a la Red Eléctrica de Servicio Público ("**RESP**"), es decir, en nombre de los UVE, en términos que serán regulados por la Entidad Reguladora de Servicios Energéticos ("**ERSE**").

2



Modelos de negocio. Innovación y sostenibilidad

El nuevo marco legal fomenta la adopción de la recarga bidireccional, la integración de energías renovables (autoconsumo), la prestación de servicios de flexibilidad a la red eléctrica y la creación de nuevos modelos de movilidad eléctrica, como el uso compartido de vehículos, las redes privadas accesibles al público (p. ej., en hoteles y centros comerciales) y la prestación de servicios complementarios.

La apertura a la innovación tecnológica es uno de los pilares de la nueva normativa, que permite la evolución hacia redes inteligentes y la incorporación de posibles soluciones futuras, como la recarga inalámbrica, el intercambio de baterías y la integración de incentivos no financieros (p. ej., el estacionamiento gratuito o el acceso a carriles exclusivos), reconociendo el papel de estos factores en el éxito de la movilidad eléctrica.

De conformidad con el artículo 5 del nuevo régimen, las emisiones de CO₂ evitadas por la incorporación de electricidad renovable para su uso en movilidad eléctrica pueden ser objeto de valorización económica (aún pendiente de regulación).

Esta valorización se traduce en la posibilidad de emitir bonos que permitan a los usuarios y OPR beneficiarse de las toneladas de CO₂ no emitidas, que son comercializables y contabilizadas para cumplir con los objetivos de incorporación de energías renovables en el sector de los combustibles y el transporte.



Obligaciones de los operadores

Los OPR tienen más autonomía, pero también obligaciones, como garantizar el acceso universal y equitativo, la seguridad técnica, la transparencia de la información, la posibilidad de recargar de forma puntual con pago electrónico, el seguro de responsabilidad civil, las inspecciones periódicas y la transmisión de datos a la EADME.

El nuevo régimen jurídico de la movilidad eléctrica impone obligaciones de transparencia en la divulgación de precios, potencia, condiciones de acceso y seguridad en el uso de los puntos de recarga y exige también una facturación detallada de los servicios prestados.

Por otro lado, los OPR no podrán discriminar entre

usuarios y proveedores de servicios de movilidad eléctrica (salvo descuentos proporcionales y estrictamente objetivos).

El incumplimiento de estas obligaciones puede dar lugar a multas, cierre temporal o definitivo de puntos de recarga u otras sanciones.

Obligaciones de los operadores

PUNTOS CLAVE

> **Universalidad del acceso**

(cf. art. 13, n.º 1, apartados a) y l); art. 6)

No debe haber discriminación entre usuarios y proveedores.

Garantizar que cualquier usuario pueda acceder a los puntos de recarga públicos, con o sin contrato previo.

> **Información transparente**

(cf. art. 14, n.ºs 1, 3 y 5)

Proporcionar, de forma clara y accesible, información sobre precios, potencia, condiciones de uso y seguridad en los puntos de recarga.

Emitir facturas con información desglosada por tipo de servicio, incluyendo todos los elementos necesarios para entender los importes facturados.

> **Medios de pago electrónicos**

(cf. art. 13, n.º 1, apartado l); art. 6)

Garantizar la aceptación de los medios de pago ampliamente utilizados en la UE, incluidas las tarjetas bancarias y los códigos QR, para la recarga puntual.

> **Seguro de responsabilidad civil**

(cf. art. 27)

Mantener una póliza de seguro de responsabilidad civil, con capital mínimo definido por orden ministerial, que cubra los daños causados en el ejercicio de la actividad.

> **Inspecciones**

(cf. art. 16)

Asegurar la inspección inicial y las inspecciones periódicas de las instalaciones durante cinco años por parte de una entidad de inspección reconocida, presentando un certificado válido.

> **Notificación y transmisión de datos**

(cf. art. 13, n.º 1, apartado c); arts. 18 y 19)

Poner a disposición de la EADME, en todo momento, datos estáticos y dinámicos de los puntos de recarga, para su agregación y transmisión al Punto de Acceso Nacional.

> **Confidencialidad de los datos**

(cf. art. 13, n.º 1, apartado o))

Garantizar la confidencialidad de la información

transmitida por los usuarios, de acuerdo con la ley y los reglamentos.

> **Mantenimiento y cumplimiento técnico**

(cf. art. 13, n.º 1, apartados d), e), g))

Asegurar la actualización, renovación y adaptación periódica de los equipos y sistemas, garantizando la seguridad, la interoperabilidad y funciones como la recarga inteligente y la bidireccional.

> **Asistencia al usuario**

(cf. art. 13, n.º 1, apartado k)

Prestar servicios de asistencia a los usuarios durante el período de funcionamiento del punto de recarga.

> **Libro de reclamaciones**

(cf. art. 14, n.ºs 6 y 7)

Proporcionar un libro de reclamaciones físico o electrónico, según corresponda, y publicar información sobre el procedimiento de reclamación.

Obligaciones de los operadores | Sanciones / Infracciones administrativas en caso de incumplimiento

Tipo de sanción / infracción administrativa	Descripción	Multa aplicable (persona física)	Multa aplicable (persona jurídica)	Sanciones accesorias	Referencia legal (DL 93/2025)
Infracción administrativa menor	Incumplimiento de obligaciones menos graves, como falta de (i) información clara, (ii) disponibilidad de medios de pago electrónicos o (iii) comunicación de datos.	De 100 a 1.000 €	De 1.500 a 15.000 €	—	art. 34, n.º 1
Infracción administrativa grave	Incumplimiento de obligaciones esenciales, como operación sin licencia, falta de seguro obligatorio, ausencia de inspecciones o exclusión de usuarios.	De 300 a 3.000 €	De 4.000 a 40.000 €	Cierre temporal/definitivo del punto, suspensión de la conexión a la red, revocación de la licencia	art. 35, n.º 1; art. 33
Negligencia	Aplicable a infracciones leves o graves cometidas por negligencia.	Límites de las multas reducidos a la mitad	Límites de las multas reducidos a la mitad	—	art. 34, n.º 3; art. 35, n.º 2
Responsabilidad de los administradores	Los miembros de los órganos de administración podrán ser considerados responsables solidarios si, aun siendo conscientes de la infracción, no actúan para subsanarla.	Igual a la de la entidad infractora		—	art. 36, n.º 2

4



Regulación y supervisión

La regulación de las actividades de movilidad eléctrica sigue siendo responsabilidad de la ERSE, que protege los derechos de los usuarios, monitorea el mercado y aprueba la normativa necesaria.

La Autoridad de Movilidad y Transporte (“**AMT**”) hace seguimiento de la evolución del mercado y la cobertura nacional de los puntos de recarga.

El cumplimiento de las normas es supervisado por la Entidad Nacional del Sector Energético, la AMT y las fuerzas de seguridad pública (p. ej., la Policía de Seguridad Pública) y, en caso de infracción, se pueden imponer multas y otras sanciones (véase el apartado anterior, *Obligaciones de los operadores / Sanciones / Infracciones administrativas en caso de incumplimiento*).

5



Entrada en vigor y transición entre regímenes

La normativa entró **en vigor el 19 de agosto de 2025**.

En cuanto a la transición del régimen anterior al nuevo, se ha establecido un período transitorio **hasta el 31 de diciembre de 2026**, durante el cual la entidad gestora de la red de recarga anterior (Mobi.E) mantiene funciones de agregación y transmisión de datos y durante el cual los OPR y los CEME pueden adaptar sus actividades a las nuevas directrices.

Comunicación de intención: Los OPR ya instalados deben comunicar si pretenden mantener o desintegrar sus puntos de recarga de la red centralizada. No comunicarlo implica que se mantendrán en la plataforma centralizada hasta el final del período transitorio.

Tarifa de integración: Durante el período transitorio, el uso de la plataforma centralizada estará sujeto al pago de una tarifa fijada anualmente

por la ERSE. Si los OPR repercuten este costo a los usuarios, la tarifa debe detallarse en la factura.

Medios de pago OPR ya instalados: Los puntos de recarga públicos con una potencia igual o superior a 50 kW que ya estén instalados y en funcionamiento a la fecha de entrada en vigor de la nueva normativa tienen hasta el 1 de enero de 2027 para garantizar el acceso universal y la diversidad de los medios de pago, incluyendo la contratación y el pago de forma puntual.

Los CEME pueden comenzar a desarrollar la actividad como OPR o proveedores de servicios de movilidad eléctrica, mediante comunicación a la DGEG.

Regulación: Las ordenanzas de desarrollo previstas en la normativa deben aprobarse dentro de los 120 días posteriores a la entrada en vigor (es decir, antes del 17 de diciembre de 2025).

6



Normas para los puntos de recarga en edificios nuevos y existentes

Nuevos edificios y nuevas operaciones urbanísticas: infraestructura eléctrica obligatoria

Todas las nuevas operaciones urbanísticas para la construcción de edificios en régimen de propiedad horizontal, o de otros edificios con plazas de aparcamiento, deben proporcionar una infraestructura eléctrica adecuada para la recarga de vehículos eléctricos.

Esta obligación no implica la instalación inmediata de puntos de recarga, sino la preparación de la infraestructura (p. ej., conductos, cableado y cuadro eléctrico dedicado) para facilitar futuras instalaciones.

La potencia mínima que se pondrá a disposición para la recarga y las normas técnicas para estas infraestructuras se definirán por orden ministerial.

6



Normas para los puntos de recarga en edificios nuevos y existentes

Edificios existentes

Cualquier copropietario podrá instalar, a sus expensas, puntos de recarga de uso exclusivo o compartido en las plazas de aparcamiento de los edificios existentes, siempre que se cumplan los requisitos técnicos definidos en la ordenanza.

Si la instalación implica el paso por partes comunes, es obligatoria la comunicación previa por escrito al administrador del condominio (y, en su caso, al propietario) con al menos 30 días de antelación.

El administrador del condominio solo puede oponerse a la instalación en las siguientes situaciones expresamente previstas:

- Existencia de una solución compartida ya instalada o que se instalará en un plazo de 90 días.
- Riesgo comprobado —a través de opinión técnica— para personas o bienes.
- Dificultad de circulación en las zonas comunes de acceso.
- Incumplimiento de las normas de accesibilidad vigentes.

Decisión del condominio:

La oposición a la instalación deberá resolverse por mayoría simple de las cuotas de participación del edificio y en un plazo máximo de 30 días desde la comunicación. Deberá comunicarse a todos los copropietarios ausentes por escrito y de forma razonada.

Si el administrador del condominio opta por instalar una solución compartida, debe garantizar los mismos servicios y la misma tecnología y cubrir las necesidades de todos los usuarios potenciales.

Régimen de propiedad y uso:

El régimen de propiedad y uso de los puntos de recarga es el del lugar de instalación (exclusivo o compartido).

La instalación, la explotación y el mantenimiento de puntos de recarga en edificios existentes están sujetos a las normas técnicas y de seguridad aplicables, así como al régimen de comunicación previa previsto en el Decreto Ley n.º 555/99 (RJUE).

6



Normas para los puntos de recarga en edificios nuevos y existentes

Conexión a la red eléctrica

El operador de la RESP es responsable de realizar, a petición de la OPR, del propietario del lugar o del administrador del condominio, las acciones necesarias para conectar los puntos de recarga a la red.

Es posible definir puntos autónomos de medición y suministro para los puntos de recarga, incluso cuando están conectados a instalaciones de consumo que no son exclusivas de la movilidad eléctrica.

Instalación y homologación de las instalaciones eléctricas

La instalación de puntos de recarga que no esté prevista en una operación urbanística estará sujeta a comunicación previa, de conformidad con el Decreto Ley n.º 555/99.

Las instalaciones eléctricas de los puntos de recarga, incluidas las modificaciones de las existentes, están sujetas al régimen previsto en el Decreto Ley n.º 96/2017 (régimen de las instalaciones eléctricas de servicio particular) y al resto de la legislación aplicable.

Conclusiones



El nuevo régimen jurídico de la movilidad eléctrica en Portugal, recogido en el Decreto Ley n.º 93/2025, representa un cambio de paradigma, pues elimina una serie de barreras administrativas y contractuales y promueve una mayor libertad y flexibilidad de las actividades, así como la innovación tecnológica y la transparencia, alineando al país con las mejores prácticas europeas.

Esta transformación responde a los retos identificados en la última década, incluso por parte de la Autoridad de Competencia, y a la necesidad de adaptar el régimen portugués al Reglamento AFIR mediante un marco regulador más versátil, más flexible y más abierto a la competencia, la innovación y la inversión, capaz de seguir el ritmo del rápido progreso tecnológico y de las exigencias medioambientales, así como de garantizar un acceso universal más simple y transparente para el usuario. De este modo, se fomenta el crecimiento del sector en su conjunto de forma sostenible, eficiente y competitiva.

El período transitorio hasta finales de 2026 permite, a su vez, una adaptación gradual al nuevo régimen jurídico de la movilidad eléctrica, que ya no se basa en una red única pública y centralizada.

El éxito de la implantación de este nuevo régimen dependerá, sin embargo, de la capacidad de adaptación de los agentes del sector, del interés de las empresas en invertir en nuevos modelos de negocio, de la rapidez de la regulación complementaria y del atento seguimiento por parte de las entidades reguladoras y de inspección.



Qué ofrecemos

Asesoramos en todas las áreas del derecho empresarial y ayudamos a nuestros clientes en las cuestiones más exigentes, en cualquier territorio, aportando la experiencia y el conocimiento de equipos especializados.

26

especialidades
jurídicas

+2000

profesionales

25

oficinas
en 12 países

29

nacionalidades
y 16 idiomas

+300

profesores
y 8 catedráticos

25 %

de mujeres
en puestos directivos

FT INNOVATIVE LAWYERS
20 YEARS: TOP 10 EUROPEAN LAW FIRM

*Firma más innovadora
de Europa continental,
2005-2025*

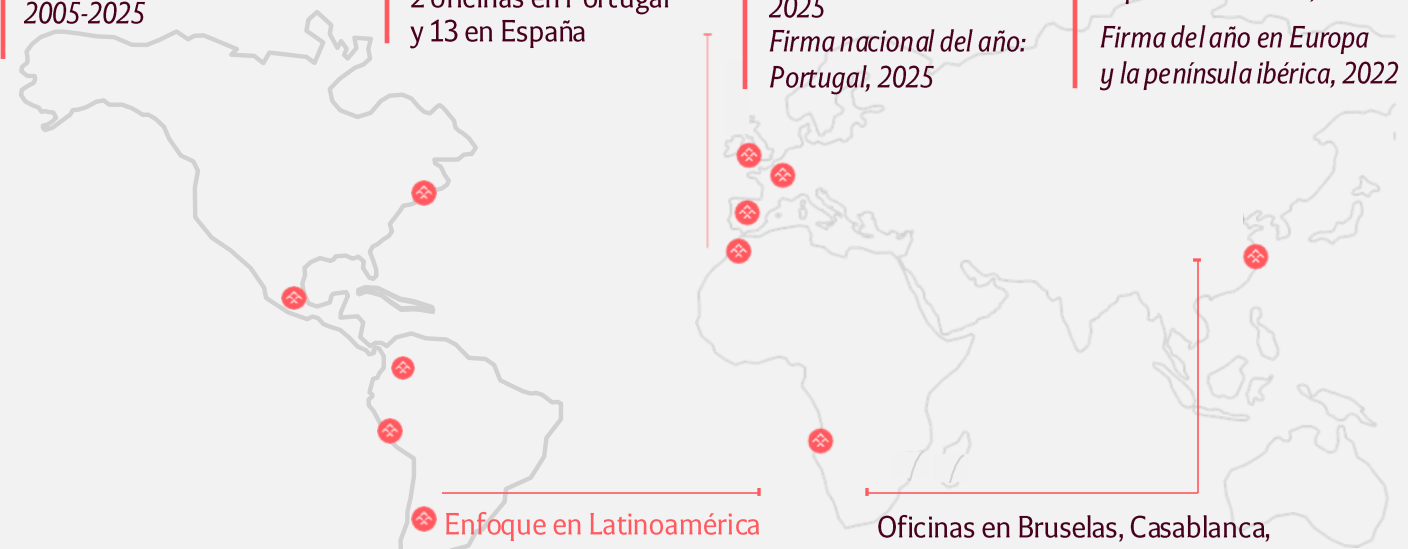
**Máxima presencia
en la península ibérica**
2 oficinas en Portugal
y 13 en España



*Firm europea del año,
2025
Firma nacional del año:
Portugal, 2025*

THE LAWYER

*Highly commended firm en
la península ibérica, 2024
Firma del año en Europa
y la península ibérica, 2022*



Enfoque en Latinoamérica
Más de 20 años de experiencia
en el mercado latinoamericano,
con oficinas en Chile, Colombia,
México y Perú.

Oficinas en Bruselas, Casablanca,
Londres, Luanda*, Nueva York y
Shanghái

4 desks internacionales.
Red europea con firmas líderes en
Alemania, Francia e Italia.

*En colaboración con bufetes de
abogados locales.



Cumplimos con criterios
ambientales, sociales y de buen
gobierno (ESG) en la prestación
de nuestros servicios y en
nuestra gestión interna.

Aquí detallamos los principales
parámetros con los que medimos
nuestro desempeño ESG.

Consulta nuestro último [Informe de
sostenibilidad corporativa.](#)



- Visión sectorial adaptada a cada tipo de negocio.
- Máxima especialización combinada con tecnología punta.
- Equipo de conocimiento e innovación, con más de 40 académicos y especialistas para soluciones innovadoras.



Contacto principal



Marisa Mirador

Socia | Público | Energía e Infraestructura

[Ver CV](#)

marisa.mirador@cuatrecasas.com

A informação contida nesta apresentação foi obtida de fontes gerais, é meramente expositiva, e tem de ser interpretada juntamente com as explicações que a acompanham. Esta apresentação não pretende, em nenhum caso, constituir uma assessoria jurídica.

La información contenida en esta presentación se ha obtenido de fuentes generales, es meramente expositiva y se debe interpretar junto con las explicaciones que la acompañan. Esta presentación no pretende constituir en ningún caso un asesoramiento jurídico.

The information provided in this presentation has been obtained from general sources. It is for guidance purposes only and should be interpreted in relation to the explanations given. This presentation does not constitute legal advice under any circumstances.