

# España cierra 2025 con 53.072 puntos de recarga, un 37% más que en 2024



- Con 14.347 nuevos puntos de recarga de acceso público, 2025 se convierte en el año en el que se ha instalado más infraestructura de recarga desde que se realiza el Barómetro de electromovilidad de ANFAC
- Los puntos de recarga instalados, pero no operativos, crecen un 43% respecto a 2024. Suman 4.894 puntos más para totalizar 16.340 puntos de recarga pública que se encuentran fuera de servicio
- El indicador global de electromovilidad de España alcanzó los 22,9 puntos sobre 100, 7,4 p.p. más que el mismo trimestre de 2024 y recorta su distancia frente a la media europea

**Madrid, 13 de enero de 2026.-** La infraestructura de recarga de acceso público en España cierra 2025 con un **aumento del 37%** hasta llegar a los **53.072 puntos**, según los datos del último **Barómetro de Electromovilidad elaborado por ANFAC**, hasta el 31 de diciembre pasado. De esta manera, 2025 se convierte en el año en donde más puntos de recarga de acceso público se han instalado desde la realización de este barómetro. En el último trimestre del año, **la red de recarga ha crecido en 965 puntos**.

Por otro lado, los **puntos de recarga instalados, pero no operativos**, aumentan hasta los **16.340**, bien sea por encontrarse en mal estado o averiados, bien porque no se han podido conectar a la red de distribución eléctrica. Durante 2025, la red instalada pero fuera de servicio ha aumentado un 43% respecto al cierre de 2024, con 4.894 puntos de recarga más. Si toda esta red estuviera activa, España contaría con **69.412 puntos de recarga** de acceso público. Uno de cada cuatro puntos de recarga está instalado, pero no operativo.

El Barómetro de Electromovilidad impulsado por ANFAC destaca también el **indicador global de electromovilidad** (el resultado de la media del indicador de Penetración de Vehículo Electrificado y el indicador de Infraestructura de Recarga). En esta ocasión, España cuenta con **22,9 puntos sobre 100, un incremento de 7,4 puntos porcentuales sobre el año anterior**. Esta mejora se debe en gran parte a la expansión del indicador de vehículos, siendo la aportación de la infraestructura algo más limitada a lo largo del periodo. A nivel europeo, España consigue recortar en 1,6 puntos la distancia respecto a la **media europea, que se sitúa en 35,5 puntos**, aunque esta sigue siendo superior en más de 10 puntos porcentuales.

Por regiones, Madrid (34,1), Navarra (29,8) y Cataluña (25,4) lideran una vez más el ranking del indicador global de comunidades autónomas. Destaca, principalmente, el caso de Madrid, que aumenta en 12,4 puntos en el año y se sitúa cerca de la media europea. Por el contrario, las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla continúan a la cola, con un leve incremento de 0,2 p. p. con respecto al cierre de 2024.

## **EL MERCADO DE VEHÍCULOS ELECTRIFICADOS, PRINCIPAL IMPULSOR DEL INDICADOR DE ELECTROMOVILIDAD**

A lo largo de 2025, el **indicador de penetración de vehículos electrificados** en España creció **11,2 puntos hasta situarse en 32,6 puntos sobre 100**. El anuncio del MOVES III en abril de 2025 marcó un cambio en la tendencia de la matriculación de vehículos electrificados, que se mantuvo con una cuota superior al 20% desde junio. Esto se ha visto reflejado también en el indicador del vehículo electrificado sobre el mercado total (31,2 p.) con un incremento de 12,3 puntos con respecto al mismo trimestre del 2024.

En Europa, la media del continente avanza en 7,2 puntos, situándose en 45,8 sobre 100. Con ello, España ha recortado en 4 puntos la distancia frente a la media europea en 2025, alejándose del resto de países a la cola del ranking. Por su parte, Noruega sigue a la cabeza, registrando el mayor crecimiento en 2025 con un avance de 23,4 puntos. También destacan las mejoras en Alemania, Países Bajos, Reino Unido y España que avanzan en más de 10 puntos respecto al año anterior.

Desglosados por CC. AA., los datos muestran que Madrid sigue liderando el indicador de penetración del vehículo electrificado en España, con 54,9 puntos (pasa a situarse por encima de la media europea), seguida de Navarra (41,9 p.), Cataluña (33,8 p.) y la Comunidad Valenciana (33,4 p.). En las comunidades con un mayor crecimiento, nos encontramos de nuevo a Madrid (+19,6 p.), Navarra (13,8 p.) y la Comunidad Valenciana (13,4 p.). Por otro lado, las regiones que menos han crecido han sido Ceuta y Melilla, que solo han avanzado en 2 décimas; y destaca el retroceso en el ranking de Canarias en 12 puestos tras haber crecido solo en 3,9 puntos en 2025.

## **LA INFRAESTRUCTURA DE RECARGA AVANZA DE MANERA MODERADA CON RESPECTO A LA PENETRACIÓN DE VEHÍCULOS ELECTRIFICADOS**

España avanza de nuevo en el **indicador de infraestructura de recarga**, aunque a un ritmo más moderado que el de penetración de vehículos electrificados. En este último trimestre, **ha avanzado 3,6 puntos hasta alcanzar los 13,2 de valoración en 2025**. El primer trimestre registró el mayor aumento de la serie, mientras que este avance se moderó a lo largo del resto del año. Por regiones, Castilla y León se mantiene en el primer puesto con 20,2 puntos sobre 100, seguido de Cantabria (18,4 p.) y Asturias (18 p.). El mayor crecimiento se registra en Asturias (+6,6 p.), Aragón (+5,3 p.) y Madrid (+5,2 p.).

En la Unión Europea, la disponibilidad de puntos de recarga crece 4,4 puntos en 2025, alcanzando una puntuación de 25,2 sobre 100. Países Bajos y Noruega continúan liderando el ranking, con 98,1 y 73,7 puntos, respectivamente. Destaca el fuerte avance de 7,8 puntos del país neerlandés, seguido de Alemania (+5,4 p.) y Francia (+4,1 p.). En el lado contrario, Noruega se contrae en 1,1 puntos, aunque se mantiene como segundo en el ranking. Asimismo, los crecimientos más bajos se registran en Hungría y República Checa, en donde solo avanzan un punto.

## **LA RED DE CARGA RÁPIDA CRECE UN 58%, PERO SIGUE SIENDO INSUFICIENTE**

**La red de carga rápida (a partir de 150 kW)** representa cerca del 10% de los puntos de la red total con **5.151 puntos**, lo que supone un **58% más que en 2024**, con **1.896 nuevos puntos** durante el año.

De toda la red de recarga rápida (a partir de 150 kW), el 71% (3.658 puntos) se encuentran en zonas interurbanas. Sin embargo, estos rangos de potencias solo representan el 17% de esta red interurbana.

Este último trimestre se han instalado 1.140 puntos de recarga con potencia de hasta 22 kW. A lo largo del año, estos puntos han aumentado en 9.742 unidades. De este modo, se mantiene aproximadamente en un 70% los puntos de recarga de acceso público de baja potencia, lo cual implica hablar de tiempos de recarga mínimos de 3 horas. Esta situación debe revertirse con el objetivo de que el vehículo eléctrico pueda ser considerado como primera opción para los clientes o un vehículo “para todo”. Por parte de los fabricantes, es algo que ya es posible, ya que la tecnología actual permite potencias de carga superiores a los 100 kW.

**José López-Tafall, director general de ANFAC**, ha destacado que “2025 ha sido un año clave en el desarrollo de un modelo de movilidad más sostenible en el que han sido partícipes todos los actores del sector. Esta cooperación ha tenido como resultado una mejora de todos los índices de penetración del vehículo electrificado y de red de recarga en España, mostrando un avance en la adopción de vehículos electrificados. España recorta poco a poco las distancias con la media europea, e incluso algunas regiones como Madrid, muestran unos datos superiores en penetración de vehículo electrificado. Sin embargo, debemos seguir trabajando en aspectos como la red de recarga rápida (sobre todo en tramos interurbanos), para que el vehículo eléctrico se consolide como la opción para todos aquellos que se desplazan por nuestras carreteras”.

Asimismo, **López-Tafall** ha señalado que “la electromovilidad sigue siendo una piedra fundamental para construir la movilidad del futuro y el propio futuro de la industria de automoción española. El salto dado en electrificación durante 2025 en España es una clara señal de que con las herramientas adecuadas se puede impulsar. Así lo demuestra que hayamos superado por primera vez los 100.000 turismos eléctricos vendidos en un año”. Por ello, ha puesto foco en que “la reacción tras la activación de incentivos como el plan MOVES durante el 2025 demuestra la importancia de los planes de impulso, por eso la propuesta del plan Auto+ para 2026 y el mantenimiento de las deducciones fiscales del 15% en el IRPF por la compra de un eléctrico van a ser clave en 2026 para que el coche eléctrico se convierta en la primera opción de compra para los españoles”.

El **director general de ANFAC** ha remarcado “este es el camino que se ha de seguir recorriendo si queremos que España circule sobre ruedas eléctricas. Porque la transición ecológica no es establecer metas difícilmente alcanzables con el único propósito de liderar. Su éxito depende de actuar y planificar con pragmatismo, coherencia y ajustándose al ritmo que la realidad económica e industrial y la sociedad marcan, y que las administraciones públicas son capaces de impulsar con recursos y realidades. Europa ha sabido verlo a tiempo y flexibilizar unos objetivos que podían poner en riesgo la competitividad y el futuro de la industria de la automoción en nuestro continente”

**José López-Tafall** ha resaltado que “nos jugamos mucho. 2025 ha sido un año de debates y de reconsideraciones. 2026 ha de ser el año de pasar a la acción. Y eso es lo que hemos planteado en ANFAC con el desarrollo del **Plan España Auto 2030** junto con el ministerio de Industria y el conjunto del sector. Un plan con una visión, una hoja de ruta común y unas medidas para impulsar la competitividad de nuestra industria. Porque solo desde la acción coordinada, con corresponsabilidad entre administraciones y sector, y con recursos suficientes, podremos asegurar la competitividad de la automoción española, proteger el empleo y consolidar nuestra posición como segundo fabricante europeo de automóviles y noveno mundial”.