

España cierra 2022 en el “vagón de cola” de la electrificación en Europa

- **En el último año, España ha conseguido apenas una mejora de 3 puntos en el barómetro, lejos de la media europea que crece hasta 7 puntos**
- **En 2022, se han instalado 4.717 nuevos puntos de recarga de acceso público, alcanzando un total de 18.128 en toda España**
- **España se queda muy lejos de los objetivos marcados para 2022 tanto en el ámbito de mercado electrificado como de infraestructura de recarga de acceso público**

Madrid, 28 de febrero de 2023.- Los resultados obtenidos en el cierre del Barómetro de Electromovilidad para 2022 vuelven a poner en relevancia el lento desarrollo de la electrificación en España. Durante el último año, el indicador global de electromovilidad (que valora la penetración de los vehículos electrificados y la instalación de infraestructuras de recarga de acceso público) **ha alcanzado una valoración total de 15,3 puntos, lo que supone un crecimiento de 3,5 puntos respecto al año anterior.** Nuestro retraso se evidencia de forma más pronunciada al compararnos con Europa, donde la media de los países se sitúa en un total de 33,7 puntos sobre 100, con un aumento de 7 puntos.

Tal y como destacó ANFAC en la presentación de la **Hoja de Ruta 2023-25 el pasado enero**, el ritmo de desarrollo de la electrificación en Europa se está partiendo en dos, reflejando dos grupos con diferentes velocidades y donde España circula en el “vagón de cola”. En el grupo de cabeza, países como Alemania, Países Bajos o Reino Unido crecen por encima de la media europea, destacando también el caso de Portugal que gracias a una fiscalidad y medidas enfocadas en favorecer el desarrollo de la electromovilidad lo sitúan al mismo ritmo que la media en Europa, habiendo acelerado su ritmo de desarrollo. Mientras que España, con cerca de 15 puntos por debajo de la media europea se ubica al mismo nivel de desarrollo que países como Hungría, República Checa o Italia.

En cuanto al indicador nacional, todas las CCAA ofrecen un ligero aumento, a pesar del lento desarrollo de la infraestructura de recarga y la entrada de vehículos electrificados. En el Top-3, Madrid encabeza el ranking con un total de 21,5 puntos sobre 100, seguido de Navarra (18,7 puntos) y Cataluña (18,5 puntos).



CRECEN LOS VEHÍCULOS ELECTRIFICADOS, PERO NO AL RITMO NECESARIO

En el 2022, el **indicador de penetración del vehículo electrificado logra una valoración media de 23,2 puntos**, que representa un **crecimiento de 3,6 puntos**. Con esta puntuación España se posiciona en el antepenúltimo puesto del ranking del Barómetro de Electromovilidad. La media europea logra un incremento de 7,4 puntos, el doble que España, situándose en un total de 51,2 puntos sobre 100. El indicador refleja el ritmo tan desigual que países como Alemania, Noruega o Países Bajos están obteniendo con crecimientos por encima de los 10 puntos y encabezando el ranking europeo.

Durante 2022, España con un aumento del 17,1% y 78.316 turismos electrificados ha incrementado el ritmo de entrada en el mercado, pero a pesar de este crecimiento no se ha logrado alcanzar el hito mínimo de 120.000 nuevas matriculaciones y necesarias para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones para 2030.

Respecto al contexto nacional, Madrid se mantiene liderando el ranking con un total de 37,6 puntos sobre 100 y muy por encima de la media nacional. En cuanto al resto del ranking, Navarra y Cataluña se sitúan en los puestos de cabeza. Cabe destacar, los notables avances que han logrado regiones como Aragón o Castilla-La Mancha.

ESPAÑA EN LA PENÚLTIMA POSICIÓN DE DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO

España sigue sin lograr acelerar el ritmo de desarrollo de infraestructura de recarga en 2022, ocupando así las últimas posiciones en el ranking europeo. En 2022, **se ha alcanzado una valoración de 7,3 puntos sobre 100 en el indicador de infraestructura de recarga**, que representa un aumento de 3,3 puntos. A pesar de este incremento, España se sitúa muy lejos del ritmo de desarrollo de la media europea que logra crecer en 6,7 puntos, hasta alcanzar una valoración total de 16,2 puntos. Una puntuación que sitúa a España 9 puntos por debajo del promedio europeo. Por su parte, hay que destacar el notable crecimiento registrado en Portugal que, con un incremento de 13,7 puntos, escala desde los últimos puestos hasta situarse por encima de la media europea.

En el ámbito nacional, la mejora de 3,3 puntos en el barómetro viene explicada en mayor medida por el despliegue de puntos de recarga rápida. En el ranking nacional, las posiciones de cabeza varían respecto al año anterior, siendo Castilla y León, Navarra y Cataluña quienes lo lideran en 2022.

LEJOS DEL OBJETIVO PARA 2022

Durante 2022, la infraestructura de recarga de acceso público ha alcanzado los 18.128 puntos de recarga, lo que en comparación con el año anterior supone 4.717 nuevos puntos de recarga. El aumento registrado en el último año es insuficiente para alcanzar el objetivo marcado para 2022 de 45.000 puntos de recarga de acceso público, necesarios para dar cobertura al objetivo del PNIEC. Igualmente, al ritmo actual será difícil alcanzar los objetivos indicados en el **Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia marcados por el Gobierno que fijan para 2023 entre 80.000 y 100.000 puntos de recarga de acceso público y 250.000 vehículos electrificados.**

Por otra parte, del total de nuevos puntos de recarga instalados durante 2022, hay que destacar que **el 55% corresponden todavía a potencias de 22kW o menos, es decir 2.582 puntos de recarga.** En su totalidad, a cierre de 2022 para consolidar una red de infraestructura de recarga de calidad es necesaria la instalación de puntos de recarga rápidos por encima de los 22kW que permitan reducir los tiempos de carga de los vehículos electrificados. A cierre de 2022, solamente el 21% de la infraestructura de recarga de acceso público cumplía con esta condición.

Pero yendo más allá, solamente el 1,4% de la infraestructura de recarga de acceso público permite la carga a 250 kW o más, lo que permite tiempos de recarga de menos de 15 minutos.

Para tener una infraestructura de recarga con suficiente calidad es necesario contar con un tejido de puntos de recarga de acceso público con potencias superiores a 150kW que sea capaz de abastecer y facilitar el despliegue de vehículo electrificados. De igual modo, este tipo de infraestructuras será necesario para la movilidad eléctrica asociada a los vehículos pesados que parten de potencias de carga de 150 kW ya en la actualidad y requerirán potencias muy superiores en el medio – largo plazo.



Es importante destacar que ANFAC, desde la primera edición de este Barómetro, **utiliza datos para España procedentes de fuentes privadas (Electromaps) y realiza un análisis detallado de los mismos, descartando aquellos puntos de recarga de acceso público que no están operativos y que no permiten carga simultánea** (la Directiva Europea 94/2014 define punto de recarga como un interfaz para la recarga de un vehículo eléctrico a la vez o para el cambio de batería de un vehículo eléctrico a la vez), mientras que para el resto de los países se usan los publicados por EAFO. El dato usado para España no necesariamente coincide con el de EAFO, pues desde la asociación se considera más preciso tras el análisis realizado con fuentes privadas y ante la falta de una plataforma de información oficial de puntos a nivel nacional, tal y como estaba previsto por la Ley de Cambio Climático y Transición Energética para el mes de mayo del año pasado.

ANFAC, como representante de los fabricantes de automóviles, es consciente de la urgencia e importancia que la entrada del vehículo electrificado y una red de recarga con suficiente capilaridad, cantidad y calidad tiene para España y el sector, por ello, recientemente se ha presentado la [Hoja de Ruta 2023-2025](#), un conjunto de medidas con carácter urgente en el ámbito de mejora de planes de ayuda, aceleración del desarrollo de la infraestructura de recarga de acceso pública y fiscalidad. Todo esto en línea, con el trabajo ya realizado desde la asociación con diferentes propuestas como las [16 medidas para el despliegue de puntos de recarga](#), así como el [mapa de Infraestructuras de recarga de acceso público a nivel nacional](#) y [por CC. AA.](#) que permitan definir una metodología y unos objetivos vinculantes calendarizados en línea con los objetivos planteados por el PNIEC y con el horizonte del cumplimiento de las exigencias de reducción de emisiones marcadas desde la Comisión Europea.

“La electrificación de nuestra movilidad es más que un compromiso, es una exigencia, y más tras la confirmación por parte del Parlamento Europeo de la prohibición de los vehículos de combustión para 2035. Pero los resultados del barómetro de electromovilidad de ANFAC para 2022 evidencian que el nivel de exigencia requerido no está yendo acorde con el nivel de medidas para facilitar esta transición. En 2022 no se han logrado los objetivos mínimos ni de infraestructura de recarga ni de mercado necesarios para cumplir con las reducciones de emisiones marcadas para 2030. Desde el sector ya hemos advertido que el ritmo de electrificación está siendo muy lento. Hay oferta existente, pero tanto la demanda como el desarrollo de puntos de recarga públicos están siendo claramente insuficientes. Nos enfrentamos a un plazo de 12 años en el que solo se van a poder vender vehículos cero



emisiones. Si queremos que este cambio sea una oportunidad y no un riesgo real para nuestra industria y su empleo, es necesario acelerar y actuar desde ya mismo. Desde ANFAC, hemos planteado nuestra hoja de ruta 2023-25 donde manifestamos las medidas con carácter urgente que se han de poner en marcha, amén de avisar de lo innecesario de la normativa Euro 7 de emisiones.. El sector se ha comprometido a cumplir con la normativa de emisiones vigente. Venderá vehículos cero emisiones en 2035 si así lo exige la ley. No tiene sentido invertir tiempo, talento y dinero en hacer más eficientes vehículos de combustión con fecha de caducidad como exigiría la Euro 7/VII y que penalizarían la apuesta por la electrificación con un exiguo resultado en materia de reducción de emisiones”, destacó **José López-Tafall, director general de ANFAC.**

[Accede al Barómetro de Electromovilidad del 4º trimestre de 2022](#)

Acerca de ANFAC

ANFAC representa a Abarth, Alfa Romeo, Automóviles Citroën España, BMW, Cupra, Dacia, DAF Vehículos Industriales S.A.U., Fiat, Fiat Professional, Ford España, Ford Trucks España, Hispano Suiza, Honda, Hyundai Motor España, Ineos España, Isuzu, Iveco España, Jaguar, Jeep, Kia Motors Iberia, King Long, Lancia, Land Rover, Mahindra, Man Truck & Bus Iberia, Mazda, Maxus, Mercedes-Benz España, MG España, Mini, Mitsubishi Motors, Nissan Motor Ibérica, Opel España, Otocar, Peugeot Citroën Automóviles España, Peugeot España, Porsche, Renault España, Renault Trucks, Scania Hispania, Seat, Skoda, Smart, SsangYong, Stellantis, Subaru, Suzuki, Toyota-Lexus, VDL, Volkswagen Group España Distribución, Volkswagen Navarra, Volvo Car y Volvo Trucks. El sector del automóvil emplea directa e indirectamente al 9% de la población activa, representa el 18% de las exportaciones totales del país, y su contribución al PIB se acerca al 11%. España ocupa el 2º lugar como fabricante de vehículos en Europa y el 9º mundial.

Más información:

Félix García

Director de comunicación y marketing de ANFAC

felix.garcia@anfac.com

Tfno.: 91 343 1345

Javier Herrero

Comunicación ANFAC

javier.herrero@anfac.com

