

## **España debe multiplicar por cinco su red de carga de alta potencia para alcanzar los nuevos objetivos de reducción de emisiones para 2023**

- **ANFAC ha presentado la actualización del Mapa de Infraestructura de recarga de acceso público en España para cumplir con los nuevos objetivos regulatorios del Fit For 55**
- **Desde la asociación se marca como primer hito 45.063 puntos de recarga en 2023 para alcanzar los 610.000 puntos de recarga en 2035, año del fin de la venta de los vehículos de combustión, primando la calidad de aquellos**
- **La patronal reitera la necesidad de nuevas medidas y herramientas, como una plataforma de información, agilidad en las ayudas públicas o simplificación de las trabas administrativas, para acelerar la electromovilidad en España**

**Madrid, 21 de junio de 2023.** La **Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC)** ha presentado su actualización de [Mapas de Infraestructura de recarga de acceso público para que España pueda alcanzar los nuevos objetivos del Fit For 55](#). Esta iniciativa presentada por primera vez en julio de 2021 tiene el objetivo de servir como instrumento de planificación y monitorización, marcando una metodología y senda deseable de despliegue, consistente y coherente con la evolución que debe seguir el vehículo electrificado ligero y pesado de pasajeros y mercancías para cumplir con los objetivos establecidos y exigidos por la Unión Europea de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> para el transporte en 2035 en el caso de los turismos y comerciales y 2040 en el caso de los vehículos pesados.

Disponer de este instrumento de planificación y monitorización es, para la asociación, una prioridad teniendo en cuenta que el nuevo Reglamento relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (AFIR) ya establece unos objetivos vinculantes de despliegue para cada uno de los Estados Miembros.

Para alcanzar estos objetivos establecidos por el Fit for 55, en 2023 España debería tener instalados **45.063 puntos de recarga de acceso público**. Un objetivo que duplica la red de recarga pública actual que cuenta con solo 20.243 puntos, según el [Barómetro de la Electromovilidad de ANFAC del primer trimestre de 2023](#).

En el ejercicio de actualización realizado, se ha tenido en cuenta el aumento de exigencias de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> que la Unión Europea ha marcado para los diferentes tipos de vehículos en los horizontes 2030 y 2035 en el Fit for 55. Éste fija una **reducción del 55% y 50% para 2030, en turismos y comerciales ligeros**, respectivamente. Y del **100% para 2035**. Este aumento de ambición en la búsqueda de la neutralidad climática debe tener su reflejo en un aumento de los objetivos de penetración de vehículo electrificado. Así, si bien los del PNIEC 2021-2030 nos llevaban a un parque de vehículo electrificado de turismos y furgonetas de 3.4 millones en 2030 y una cuota de mercado del 40%, el nuevo escenario nos lleva, según estimaciones de ANFAC a un nuevo objetivo de **parque de turismos y furgonetas electrificadas de 4,3 millones de unidades para 2030** y de **9,8 millones para 2035, con un 60% y 100% de cuota de mercado electrificado respectivamente**

De acuerdo con estos nuevos objetivos, ANFAC ha actualizado su propuesta para planificar y monitorizar, año a año y, a nivel cuantitativo y cualitativo, el desarrollo necesario de infraestructura de recarga de acceso público a nivel nacional, comunidades autónomas, provincias y principales corredores. La metodología se basa en los principios generales establecidos en el estudio de impacto que la Comisión Europea tomó como base para el nuevo AFIR y en los parámetros defendidos por ACEA; resultando una red mínima de puntos de recarga de acceso público de aproximadamente **45.000 puntos de recarga para 2023, 91.000 en 2025; 300.000 en 2030 y 610.000 en 2035**.

## **Menos puntos de recarga, pero con mayor potencia**

La primera normativa AFIR, fechada en 2014, primaba el número de puntos de recarga frente a la calidad de estos. Así, establecía que el número adecuado de puntos de recarga debía ser equivalente al menos a un punto de recarga cada diez vehículos. La nueva propuesta AFIR de la Comisión Europea, establece dos diferencias principales respecto a la anterior: añade la necesidad de que estos puntos tengan potencia y capilaridad y establece unos objetivos vinculantes de despliegue para los Estados Miembros, reconociendo la falta de ambición de los Estados Miembros para fijar los objetivos de penetración, la no existencia de una metodología en los Estados miembros para calcular los objetivos de despliegue necesarios y la falta de políticas de apoyo acordes a los objetivos.

**La propuesta de ANFAC se basa en este nuevo marco parte de unos niveles superiores de potencia necesaria para los vehículos eléctricos e híbridos enchufables pues la tecnología de los vehículos está evolucionando muy rápidamente hacia potencias de carga muchos mayores.** En concreto, ANFAC, en línea con ACEA, parte de una potencia de 3 kW para los vehículos eléctricos y 2 kW para los híbridos enchufables. Así, de la propuesta de AFIR se concluye que para 2030 España debería disponer de 322.000 puntos de recarga, mientras que la propuesta de ANFAC establece 300.000 puntos de recarga como objetivo mínimo para abastecer el parque para ese mismo año.

Para ANFAC, el criterio de calidad de la red de recarga es absolutamente relevante. A cierre de 2022, de los 18.128 puntos de recarga de acceso público que tenía España, sólo el 3,8 % eran de recarga de alta potencia ( $\geq 150$  kW). Desde ANFAC se advierte de que España debería multiplicar por cinco su red de carga de alta potencia por ser fundamental para que el vehículo eléctrico pueda ser empleado en trayectos de larga distancia por carretera, permitiendo tiempos de carga de entre 15 y 27 minutos.

En este sentido, según el Mapa de Infraestructura de recarga de acceso público, actualmente existen **698 puntos de recarga de acceso público de alta potencia**, pero se precisa en 2023 del funcionamiento de **3.513** si se quiere lograr la meta anual que establece el Fit for 55.

Para **José López-Tafall, director general de ANFAC**, “los objetivos establecidos por la Unión Europea no se cumplen solo con el esfuerzo del sector, sino que precisan de un gran esfuerzo por parte del resto de los actores un compromiso del Gobierno y de las Administraciones para poder llevar a cabo la transformación de la movilidad, y en paralelo, mantener el peso de empleo e industria que la automoción supone. La industria de la automoción está liderando la descarbonización y ya está poniendo en el mercado una amplia oferta de vehículos electrificados. Sin embargo, nos enfrentamos a unos, cada vez más, exigentes objetivos en materia de reducción de emisiones y, por lo tanto, es necesario establecer herramientas a la altura de esas ambiciones. El desarrollo de infraestructuras de recarga de acceso público es esencial para el despliegue del vehículo electrificado. Pero, de igual manera, no podemos olvidar que incentivar el mercado de electrificados es de igual de necesario para que se avance en la red de recarga pública”.

### **Una red de alta potencia para la descarbonización del transporte pesado**

ANFAC ha destacado también cómo el desarrollo de una red de infraestructura de recarga de acceso público con suficiente capilaridad y calidad es esencial para la progresiva descarbonización del transporte pesado de mercancías y pasajeros. Según la propuesta de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> para los vehículos pesados de la Comisión Europea, actualmente en discusión, los vehículos pesados deberán alcanzar una reducción de emisiones del **45% para 2030, del 65% para 2035 y del 90% para 2040. Asimismo, los autobuses urbanos deberán alcanzar el 100% en 2030.**

En línea con esto, desde ANFAC, al igual que con la red de recarga total para España, ha incluido en su metodología, la consideración de las necesidades que este tipo de vehículos requieren, muy altas potencias, que comienzan desde el

umbral de los 150 kW y llegan a los 1.200 kW, así como la necesidad de garantizar una capilaridad mínima a lo largo del territorio nacional. La metodología, alineada plenamente, con el AFIR, da como resultado para 2023, **una red mínima de 436 puntos de recarga de acceso público, en 2025 de 872, en 2030 de 1.512 y en 2035 de 1.614 puntos de recarga con potencias distribuidas entre 350 kW, 800 kW y 1.200 kW.**

“Potenciar una red de recarga con suficiente potencia y capilaridad para abastecer las necesidades de los vehículos pesados y de transporte por carretera es un eje fundamental para progresar en la descarbonización y alcanzar los exigidos objetivos de reducción de emisiones. Garantizar los espacios para que estos vehículos carguen también es un aspecto clave, y un país como España, en la esquina de Europa, debería priorizar este aspecto”, destacó José López-Tafall

### **Medidas eficaces para salir de la cola de la electromovilidad de Europa**

Según el último [barómetro de electromovilidad de ANFAC](#) para el primer trimestre de 2023, España se sigue manteniendo en los últimos puestos del ranking europeo, con una lenta progresión en el mercado de vehículos electrificados y de desarrollo de infraestructuras de recarga de acceso público. Desde la asociación se remarca que para alcanzar los objetivos mínimos propuestos en línea con las exigencias del Fit for 55 es necesario la puesta en marcha de nuevas y eficaces medidas que impulsen la electrificación en España.

ANFAC señala la necesidad de trabajar en diferentes medidas tales como la puesta en marcha inmediata de una plataforma pública de información, que sirva de referente y facilite a los ciudadanos la información precisa en tiempo real de los puntos de recarga disponibles y en funcionamiento. De la misma manera, en respuesta de los objetivos vinculantes de despliegue de infraestructura de recarga de acceso público marcados por Europa, se hace necesario, la creación de un centro estatal para el desarrollo e impulso de la infraestructura de recarga de acceso público que permita monitorizar y garantizar un efectivo despliegue de la red.

De igual modo, la mejora en la concesión de las ayudas del Plan MOVES III y MITMA MOVES, con ayudas directas en el momento de la compra y no tributables y la simplificación de los trámites administrativos para la puesta en marcha de puntos de recarga, serían aspectos fundamentales para progresar en la consecución de los objetivos exigidos. Finalmente, ANFAC insiste en su petición de cambios fiscales para ayudar a ciudadanos y empresas a apostar por las nuevas tecnologías.

## **[ACCEDE AL MAPA DE INFRAESTRUCTURA DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO](#)**

### **Acerca de ANFAC**

ANFAC representa a Abarth, Alfa Romeo, Automóviles Citroën España, BMW, BYD, Cupra, Dacia, DAF Vehículos Industriales S.A.U., DFSK, Fiat, Fiat Professional, Ford España, Ford Trucks España, Grupo PSA, Hispano Suiza, Honda, Hyundai Motor España, Ineos, Isuzu, Iveco España, Jaguar, Jeep, Kia Motors Iberia, King Long, Lancia, Land Rover, Mahindra, Man Truck & Bus Iberia, Mazda, Maxus, Mercedes-Benz España, Mini, Mitsubishi Motors, Nissan Motor Ibérica, Opel España, Otokar, Peugeot Citroën Automóviles España, Peugeot España, Porsche, Renault España, Renault Trucks, Scania Hispania, Seat, Skoda, smart, SsangYong, 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](mailto:felix.garcia@anfac.com)

*Tfno.: 91 343 1345*

*Javier Herrero*

*Comunicación ANFAC*

[javier.herrero@anfac.com](mailto:javier.herrero@anfac.com)

*Tfno.: 91 343 1345*

