

## **Barómetro Electromovilidad de ANFAC 1T 2024**

# **La red de acceso público de recarga aumenta un 10% durante el primer trimestre de 2024, con 3.121 nuevos puntos**

- **España cuenta con 32.422 puntos de recarga de acceso público al cierre del primer trimestre del año**
- **Suben un 11% los puntos instalados no operativos. Son 8.645 que de funcionar elevarían la red de carga de acceso público hasta 41.067 puntos.**
- **El indicador global de electromovilidad alcanza una valoración de 14,7 puntos, lo que representa un alza de seis décimas, pero lejos de la media europea**
- **La cuota de vehículos electrificados se sitúa en un 10%, lo que pone de relieve el estancamiento del mercado**

**Madrid, 14 de mayo de 2024.-** España sigue avanzando, aunque no al ritmo deseado, en materia de electrificación. Según el último **Barómetro de Electromovilidad de ANFAC**, correspondiente al primer trimestre de 2024, **los puntos de recarga han aumentado un 10% con 3.121 nuevos** durante los tres primeros meses del año. Así, a lo largo del territorio nacional existen **un total de 32.422 puntos de recarga de acceso público**.

Por su parte, 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 **14,7 puntos**, un crecimiento de seis décimas con respecto al último barómetro. Aun así, a nivel europeo, España sigue a la cola: la media europea se sitúa en 28,2 puntos, el doble que la media nacional,

Esto es un reflejo de que, aunque se registre un destacado crecimiento en la infraestructura de recarga, al ritmo actual no se alcanzará la previsión para este año, fijado en 64.000 puntos de recarga de acceso público y necesarios para cumplir con los objetivos de descarbonización marcados por Europa.

Un hecho que se destacó en el reciente [Foro ANFAC de Vehículo Pesado y Autobús](#), en la que los fabricantes pusieron de manifiesto que el proceso de descarbonización y



electrificación en España está siendo lento y donde es fundamental que se tengan en cuenta a todo tipo de vehículos, tanto a vehículos ligeros como a los industriales, con sus necesidades específicas de red de alta potencia y adaptabilidad de las infraestructuras.

Tal y como se señala desde ANFAC, las ventas de vehículos electrificados se encuentran estancadas. La cuota de mercado de este tipo de vehículos es del 10%, peor incluso que el mismo período de 2023. Lo que urge a dar certidumbre a ciudadanos y empresas para que den el paso a la movilidad electrificada. Por ello, ANFAC ha presentado distintas propuestas al Gobierno para actualizar y reforzar el actual esquema de ayudas públicas a la compra más allá del 31 de julio. Sin olvidar que desde la asociación se continúa destacando la necesidad urgente de lanzar nuevos planes de ayuda para los vehículos industriales: paradójicamente, ni camiones ni autobuses electrificados y de bajas emisiones tienen ayudas en este momento dado que el MITMA MOVES caducó el pasado 30 de abril y no se tiene noticia de que vaya a existir un nuevo plan este 2024.

En relación con el indicador global de electromovilidad, solo cuatro regiones crecen por encima de la media (14,7): Madrid, Navarra, Cataluña e Islas Baleares. Esto pone de relieve las diferencias en el avance de la electrificación entre las diferentes regiones. De nuevo son Madrid y Navarra los territorios que anotan un mayor crecimiento en el ranking, con un incremento de siete y seis décimas, respectivamente. De esta manera, la puntuación final de Madrid se sitúa en 21,8 puntos y la de Navarra, en 18,7.

## **LOS VEHÍCULOS ELECTRIFICADOS AVANZAN A UN RITMO INSUFICIENTE PARA LOGRAR CUMPLIR EL OBJETIVO PARA 2024**

Durante el primer trimestre de 2024, **el indicador de penetración del vehículo electrificado ha obtenido una valoración de 21,7**, que supone un incremento de dos décimas con respecto a los últimos datos, estancándose tras el crecimiento experimentado en el último trimestre de 2023. La ralentización en la evolución de la matriculación de vehículos electrificados ha generado que algunas regiones registren un retroceso respecto al trimestre anterior, como Islas Baleares, Comunidad Valenciana, Aragón, La Rioja y Extremadura. Por el contrario, destacan los crecimientos de Asturias e Islas Canarias, que crecen 1,4 y 0,8 puntos, respectivamente.



En el índice europeo, España se sitúa en la cola solo por delante de Italia (18,8), Hungría (18,7) y República Checa (14,8). En cualquier caso, muy lejos de la media europea del 40,5 (+0,1 puntos). Alemania sigue notando el impacto del fin de las ayudas sobre la electrificación del mercado de turismos, retrocediendo en 0,7 puntos. Italia también cae respecto al trimestre anterior (-0,7 puntos), en este caso provocado por las expectativas de los consumidores sobre la llegada de incentivos a la compra de vehículos electrificados a lo largo del año.

Durante el primer trimestre de 2024 se vendieron 27.077 turismos electrificados, lo que representa solamente el 9,7% del cumplimiento del objetivo anual, fijado en 280.000. Claramente es un ritmo insuficiente, que debería haber registrado cerca de 70.000 unidades en el primer trimestre y que sitúa a España muy lejos de los objetivos deseables para cumplir con lo establecido por el Fit for 55.

## **HAY MÁS DE 8.600 PUNTOS DE RECARGA INSTALADOS QUE ESTÁN FUERA DE SERVICIO**

La infraestructura de recarga pública de vehículos electrificados tampoco avanza al ritmo deseado. Durante los tres primeros meses de 2024, **el indicador de infraestructura de recarga obtiene una valoración de 7,6 sobre 100**. Aunque avanza 0,9 puntos con respecto a la última edición del Barómetro de Electromovilidad, también lo hace el **número de puntos de recarga fuera de servicio en casi 900, habiendo un total 8.645**. La red de recarga de España podría ser mucho mejor si se pusieran a funcionar la gran cantidad que ahora no están operativos, bien sea por encontrarse en mal estado, averiados o que aún no se han podido conectar a la red de distribución eléctrica, Esto supone un 21% sobre los 41.067 puntos de recarga de acceso público instalados en España.

A la vista de estos datos, España se mantiene en el antepenúltimo, se mantiene en el antepenúltimo puesto con una puntuación de 7,6 a nivel europeo, solo superando a República Checa (5,8) y Hungría (3,7). La media europea crece 1,6 puntos en el primer trimestre del año, situándose en 15,9 puntos.

En el ámbito nacional, destacan los crecimientos en el indicador de infraestructura de recarga en las comunidades autónomas que lideran el ranking: Castilla y León (+2), Cataluña



(+1,4) y Cantabria (+1,7). Sigue observándose una evolución heterogénea por regiones que acrecientan las diferencias.

## **LA RED DE RECARGA DE ALTA POTENCIA SOLO REPRESENTA EL 6%**

Durante el primer trimestre de 2024, **la infraestructura de recarga de acceso público ha alcanzado los 32.422 puntos de recarga operativos**, 3.121 más que en los datos de cierre de 2023 del Barómetro de la Electromovilidad. No obstante, el crecimiento es ligeramente inferior al registrado durante el anterior trimestre.

La **red de carga ultrarrápida superior o igual a 150 kW crece en 578 nuevos puntos de recarga de acceso público** durante el primer trimestre. Actualmente, España dispone de **2.103 puntos de esta potencia**, lo que representa apenas el 6,5% de la red total. El progreso de esta red es fundamental tanto para acercar los tiempos de recarga a los de repostaje de los vehículos de combustión como para facilitar el desempeño de la actividad para los vehículos de mercancías o pasajeros.

De igual manera, **solo el 25% de la infraestructura de recarga de acceso público en España corresponde a carga con potencia superior a 22 kW**. Según los objetivos estimados por ANFAC, el 51 % de los puntos de recarga debería contar con potencias superiores a los 22 kW en el año 2024. Así, el 75% de los puntos de recarga de acceso público totales son de baja potencia, lo cual implica hablar de tiempos de recarga mínimos de 3 horas. En el primer trimestre de 2024 se han instalado 1.758 puntos de recarga con potencia de 22 kW o inferior.

Desde ANFAC se insiste en la necesidad de establecer una serie de herramientas que faciliten un despliegue en capilaridad, cantidad y calidad, con medidas como las planteadas desde la asociación como es la puesta en marcha de un Centro Estatal gestionado por el Ministerio de Transportes que se encargue de supervisar, coordinar y garantizar el despliegue de esta red nacional. Igualmente, necesario es la mejora del actual mapa de infraestructuras de recarga, puesto en marcha por el Ministerio para la Transición Ecológica, con información actualizada de ubicación, funcionamiento y precios de los puntos de recarga de acceso público disponibles en España.



Es importante destacar que ANFAC, desde la primera edición de este Barómetro, **utiliza datos para España procedentes de fuentes privadas (Electromaps) y realiza un posterior análisis de los mismos, descartando aquellos puntos de recarga de acceso público que no están operativos y que no permiten carga simultánea** (la normativa europea 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 el análisis realizado con fuentes privadas y ante la falta de información actualizada de la plataforma oficial de puntos a nivel nacional,

“El mercado de vehículos electrificados se está estancando, y actualmente solo representan el 10% de la cuota de mercado en España, algo que en ANFAC nos preocupa. El comprador no quiere riesgos: si no hay certidumbre y sencillez en los planes de ayuda, e inmediatez en el cobro, muchas operaciones no se producen. Por otra parte, aunque la evolución de puntos de recarga avanza a buen ritmo, la falta de información sobre su localización, su situación y generalización de un sistema de pago único no lo hace visible a todos los usuarios, que siguen viendo este tema como un claro freno a la compra de vehículos eléctricos. La ausencia flagrante de señales de recarga en las carreteras, a pesar de que los puntos sí estén operativos, es un indicador muy evidente de que incluso en los aspectos más fáciles de solucionar no conseguimos avanzar. La falta de una gobernanza y visión única del proceso explica muchas de estas carencias”, explica **José López-Tafall, director general de ANFAC.**

“A nivel europeo, España sigue atrás. Países como Alemania o Italia se estancan por culpa de la falta de ayudas; Francia, sin embargo, avanza porque tiene un plan de electrificación muy claro (ayudas directas y renting social), y Portugal cuenta con la solidez de un sistema fiscal favorable que se une a su buena red de infraestructuras que, aunque no sea muy numerosa, funciona bien y en la que los usuarios cuentan con toda la información disponible. Ese debe ser el camino que seguir por parte de España. Es el momento de trabajar juntos y poner a disposición de los ciudadanos y empresas planes de ayuda sencillos y eficaces, una fiscalidad positiva y no penalizadora, y acelerar el desarrollo de una red de recarga de acceso público con suficiente capilaridad y calidad. No podemos quedarnos atrás en 2024, justo cuando necesitamos acelerar el paso”, remarca **José López-Tafall.**



## [Accede al Barómetro de Electromovilidad del 1er trimestre de 2024](#)

### **Acerca de ANFAC**

ANFAC representa a Abarth, Alfa Romeo, Automóviles Citroën España, BMW, BYD, Cupra, Dacia, DAF Vehículos Industriales S.A.U., Daimler Truck, 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, Otocar, Peugeot Citroën Automóviles España, Peugeot España, Polestar, Porsche, Renault España, Renault Trucks, Scania Hispania, Seat, Skoda, smart, SsangYong, Subaru, Suzuki, Toyota-Lexus, VDL, Volkswagen Group España Distribución, Volkswagen Navarra, Volta Trucks, 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 8º 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)

