

## **Barómetro Electromovilidad de ANFAC del 2º trimestre de 2024**

# **La red de acceso público de recarga vuelve a crecer con un 10% durante el segundo trimestre de 2024**

- **España continúa aumentando su red de puntos de recarga hasta llegar a 35.698, 3.276 puntos más que el trimestre anterior**
- **Los puntos instalados no operativos experimentan un aumento del 5,8%, pasando de 8.645 a 9.145. Si estos funcionaran, elevarían la red de carga de acceso público a 44.843, cumpliendo casi el objetivo de 2023**
- **El indicador global de electromovilidad supera los 15 puntos (15,1), con un incremento de cuatro décimas con respecto al periodo anterior. Sin embargo, sigue lejos de la media europea**
- **La señalización en carretera de las estaciones de recarga eléctrica continúa siendo casi inexistente. Por eso ANFAC propone la puesta en marcha de un plan de choque para señalar antes de enero de 2025 la red de recarga ya existente en las carreteras del Estado, y dar confianza al usuario.**

**Madrid, 10 de septiembre de 2024.-** España continúa el camino hacia la electrificación, **Los puntos de recarga de acceso público han aumentado un 10% con respecto al trimestre anterior hasta los 35.698 puntos, lo que supone 3.276 puntos más**, según los datos extraídos del último [Barómetro de la Electromovilidad publicado por ANFAC](#), correspondiente al segundo trimestre de 2024.

Asimismo, el Barómetro registra un aumento de cuatro décimas en el **indicador global de electromovilidad** (que valora la penetración de los vehículos electrificados y la instalación de infraestructuras de recarga de acceso público) hasta alcanzar los **15,1 puntos**. Aunque el índice ha experimentado un aumento con respecto al informe anterior, la media europea casi duplica a la española: 29,1 frente a 15,1.



En la reciente [reunión celebrada entre el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, y el nuevo presidente de ANFAC, Josep María Recasens](#), la asociación trasladó al Ejecutivo su prioridad en acelerar el proceso de electrificación y la descarbonización en nuestro país, así como la voluntad del sector de seguir fomentando la colaboración público-privada en el despliegue de la movilidad eléctrica.

Desde la asociación recuerdan que las ventas de turismos electrificados necesitan reactivarse si España quiere cumplir sus objetivos de reducción de emisiones. La cuota de mercado de este tipo de turismos se situó en agosto de 2024 en 10,9% con un descenso del 18,6% en sus ventas. En este sentido, **el director general de ANFAC, José López-Tafall**, ha recordado que “Esperamos que se anime el mercado en el último cuatrimestre con la renovación de los fondos del Plan MOVES III y la continuidad de la deducción fiscal del 15% en el IRPF de 3.000€ por la compra de un coche eléctrico hasta final de año. Estamos en el mejor momento para comprar un vehículo de este tipo en lo que ayudas se refiere”.

López-Tafall, por otra parte, también ha insistido en que “es necesario dar un mensaje al ciudadano de estabilidad en las ayudas. Hoy ni siquiera sabemos si en 2025 va a haber un plan MOVES”.

En relación con el indicador global de electromovilidad se puede observar que seis comunidades autónomas crecen por encima de la media (15,1): Madrid, Navarra, Cataluña, Castilla-La Mancha, Islas Baleares y Castilla y León, dos más que el trimestre anterior. En cuanto al crecimiento intertrimestral, las regiones que experimentan un aumento más acusado son Navarra, (1,6 puntos), Castilla-La Mancha (1 punto) y Extremadura, Castilla y León y Canarias, con 0,8 puntos.



## **EL RITMO DE ELECTRIFICACIÓN DE VEHÍCULOS NO ES SUFICIENTE PARA LLEGAR A LOS OBJETIVOS DE ESTE AÑO**

En el segundo trimestre de 2024, **el indicador de penetración del vehículo electrificado ha obtenido una valoración de 21,4 puntos sobre 100**. Esto supone una reducción de tres décimas con respecto al trimestre anterior. Este dato es producto del descenso en la matriculación de vehículos electrificados, que se deja notar cada vez más en este barómetro. En este sentido, encontramos siete regiones que registran caídas en su evolución. Sin embargo, la Comunidad Foral de Navarra destaca positivamente con un crecimiento de más de un punto (1,2), recortando así su distancia con la Comunidad de Madrid. Por el contrario, Islas Baleares, Asturias y Comunidad Valenciana registran las mayores caídas, con una reducción de 0,9, 0,9 y 0,8 puntos, respectivamente.

En cuanto al índice europeo, España se sitúa por delante de Hungría (20,0), Italia (19,3) y República Checa (16,0). De media, en la Unión Europea este indicador ha retrocedido cuatro décimas con respecto al trimestre anterior. Alemania, que eliminó los planes de estímulo a la compra de vehículos eléctricos a finales de 2023, experimenta la caída más destacada (1,7 puntos). Por el contrario, Portugal continúa al alza y en esta ocasión supera a Francia y Alemania gracias a un incremento de 1,1 puntos.

En la primera mitad del año se vendieron 55.883 turismos electrificados, lo que supone un 20% del cumplimiento del objetivo anual de este ejercicio, establecido en 280.000. Lo que deja claramente a España muy lejos de los objetivos establecidos por el Fit for 55.

## **HAY MÁS DE 9.100 PUNTOS DE RECARGA INSTALADOS QUE NO ESTÁN OPERATIVOS**

La infraestructura de recarga de vehículos es otro de los puntos a trabajar. En el segundo trimestre del año, **el indicador de infraestructura de recarga obtiene una valoración de 8,7 puntos sobre 100**. Es muy positiva que la variación sobre los tres meses anteriores sea significativa (más de 1 punto), pero en paralelo es importante



reducir el alto **número de puntos de recarga instalados fuera de servicio que ha aumentado un 5,8%, pasando de 8.645 a 9.145 puntos inactivos**. La red de puntos de recarga española sería mucho más extensa de no ser por estos puestos que ahora no están operativos, ya sea porque no están en buen estado, no funcionan de forma correcta o que directamente no se han conectado a la red de distribución eléctrica. Estos suponen un 20,4% sobre los 44.843 puntos instalados en el país.

El Barómetro de ANFAC muestra que España no varía su posición en el ranking europeo con respecto a la edición anterior en recarga, con una puntuación de 8,7. Solo por detrás de nuestro país encontramos a Italia (8,6), República Checa (6,1) y Hungría (4,1). Por su parte, la media europea crece dos puntos durante estos tres meses, situándose en 18 puntos.

En el ámbito nacional, destacan los crecimientos en Asturias (+2,2), Navarra (+2) y Castilla-La Mancha (+1,2). Asimismo, la evolución que se aprecia en los distintos puntos de la geografía española es asimétrica, lo que incrementa las diferencias entre comunidades autónomas.

### **LA RED DE RECARGA A PARTIR DE 150 kW SE ACERCA AL 7%**

En este segundo tramo del 2024, **la infraestructura de recarga de acceso público ha aumentado hasta llegar a los 35.698 puntos de recarga operativos**. Esto significa que hay 3.276 más que en los datos correspondientes al informe del primer trimestre, lo que se traduce en un crecimiento mayor al registrado de enero a marzo de 2024.

La **red de carga ultrarrápida superior o igual a 150 kW aumenta en 309 nuevos puntos de recarga**. En la actualidad, España dispone **de 2.412 puntos que cuentan con esta potencia**, lo que representa el 6,7% del total de la red. Por tanto, el número de cargadores con esta potencia sigue siendo escaso. Se hace necesario el avance de este tipo de cargadores para poder acercar los tiempos de recarga a los de repostaje de un vehículo convencional, así como para facilitar el desarrollo de la actividad de vehículos de mercancías y de pasajeros.



Asimismo, **el 29% de la infraestructura de recarga de acceso público en nuestro país cuenta con una potencia superior a 22kW**. Según los objetivos estimados por ANFAC, el 51% de los puntos de recarga debería contar con potencias superiores a los 22 kW en 2024. Por tanto, en el 71% de los puntos de recarga con los que cuenta en España el tiempo de espera para la recarga está estimado en unas 3 horas. En este segundo trimestre se han instalado 1.045 puntos de recarga con potencia de 22 kW o inferior.

ANFAC apuesta por el establecimiento de una serie de herramientas de colaboración público-privada que faciliten un despliegue de la red de puntos de carga en capilaridad, cantidad y calidad, como la creación de un Centro Estatal gestionado por el Ministerio de Transportes que esté al cargo de supervisar, coordinar y garantizar el desarrollo de esta red nacional. Además, es fundamental mejorar el actual mapa de infraestructura de carga, puesto en marcha por el Ministerio para la Transición Ecológica, con información exacta y en tiempo real de ubicación, disponibilidad, funcionamiento y precios de la energía en los cargadores disponibles en el territorio nacional.

“Estamos avanzando, pero hemos de dar más confianza al usuario. Hay un número elevado de puntos de recarga públicos en nuestras carreteras, pero por desgracia nadie los ve porque no están señalizados: esto es ineficiente. Es por lo que en nuestra reciente reunión le hemos solicitado al Gobierno la puesta en marcha **de un plan de choque para señalar antes de enero de 2025 la red de recarga ya existente en las carreteras del Estado, y dar así confianza al usuario**. En España ha habido experiencias de cambio urgente de señales por motivos varios, como la eficiencia energética; acelerar la electrificación merecería ahora un esfuerzo similar”, destaca **José López-Tafall, director general de ANFAC**.

De igual manera, **López-Tafall** señaló que “La electrificación no es un hecho inalcanzable. Francia y Portugal han demostrado que, con un sistema de ayudas, tanto económicas como fiscales y divulgativas, se puede acelerar. Máxime viendo que el freno de ventas de vehículos con enchufe en Alemania demuestra que el estímulo público económico sigue siendo necesario. Por ello, debemos seguir trabajando juntos, administración y sector

privado, y poniendo a disposición de los ciudadanos y empresas ayudas sencillas y eficaces. Solo así no perderemos un tren esencial no solo para una movilidad sostenible, sino también para la economía española, dado que el vehículo eléctrico es un vector transversal que involucra crecimiento de actividad para tecnológicas, energías renovables, ingenierías de software y hardware y todo el universo de start-up”.

## **[Accede al Barómetro de Electromovilidad del 2º 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, Jaecoo España, Jaguar, Jeep, Kia Motors Iberia, King Long, Lancia, Land Rover, Mahindra, Man Truck & Bus Iberia, Maserati España, Mazda, Maxus, Mercedes-Benz España, Mini, Mitsubishi Motors, Nissan Motor Ibérica, Omoda España, Opel España, Otokar, 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, 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)

