

## **Barómetro Electromovilidad de ANFAC del 3º trimestre de 2024**

# **La red de puntos de recarga crece un 6%, alcanzando los 37.876 puntos en el tercer trimestre de 2024**

- **Los puntos instalados, pero no operativos, aumentan hasta 10.333, siendo uno de cada cinco puntos de recarga de acceso público en España**
- **España podría disponer de una red de 48.209 puntos de recarga si entrarán en funcionamiento los puntos no operativos**
- **Desde ANFAC se reclama un plan de choque del Gobierno en los próximos tres meses para agilizar la señalización de la ubicación de los puntos de recarga en las carreteras**
- **Hasta septiembre de 2024, se han vendido 80.232 turismos electrificados, un 29% del objetivo anual de 280.000 unidades**
- **El indicador global de electromovilidad crece una décima debido a la lenta evolución del mercado de vehículos electrificados en el tercer trimestre**

**Madrid, 10 de octubre de 2024.-** España sigue avanzando en la electrificación, aunque su evolución sigue siendo manteniendo un lento ritmo de progreso, Según los datos extraídos del último [Barómetro de la Electromovilidad publicado por ANFAC](#), correspondiente al tercer trimestre de 2024, los puntos de recarga de acceso público aumentan un 6,1% con respecto al trimestre anterior hasta los 37.876 puntos, con un incremento de 2.178 puntos más. **Si tomamos la tasa interanual, la red de recarga pública aumenta en 12.696 puntos más que los que había el 30 de septiembre de 2023, un 50% más.** Para cumplir los objetivos de descarbonización marcados por el PNIEC y el fit for 55 europeo, España debería cerrar el año con 63.500 puntos de recarga públicos.

Una red de recarga de acceso público que sería mayor si entrasen a estar operativos los **10.333 puntos** que actualmente se encuentran instalados, pero que no están funcionando por diversas razones, lo que significa que más del 21% de la infraestructura instalada no está en funcionamiento. Con esto, la red ascendería hasta los **48.209 puntos en todo el territorio nacional**, mucho más cerca del objetivo para



2024 de 63.500 puntos, y superando el objetivo de 45.000 puntos de 2023, lo que subraya la urgencia de actuar sobre este porcentaje inactivo.

Asimismo, el Barómetro registra un aumento de una décima en el **indicador global de electromovilidad** (que valora la penetración de los vehículos electrificados y la instalación de infraestructuras de recarga de acceso público) llegando a los **15,3 puntos sobre 100**. Si bien el índice nacional ha experimentado un leve aumento respecto al trimestre anterior, el mayor cambio se ha registrado en el indicador europeo, que ha caído 5 décimas en relación con el trimestre anterior, pasando de 29,1 a 28,6, debido, principalmente, al estancamiento de las ventas de electrificados en el mercado de Alemania. España ha crecido más que el país germano en este indicador en el último trimestre.

A partir del indicador global de electromovilidad, tanto para España como Europa, se evidencia que el ligero progreso se atribuye al aumento del desarrollo de la infraestructura de recarga y al mercado que sigue con dificultades.

Por su parte, en el ámbito nacional, se observa que cuatro comunidades autónomas crecen por encima de la media (15,3): Navarra, Cataluña, Castilla-La Mancha y Castilla y León. Finalmente, en el crecimiento intertrimestral, las regiones que experimentan un aumento más notable son Cantabria (0,9 puntos), Aragón (0,8 puntos) y Extremadura (0,8 puntos).

## **EL MERCADO DE VEHÍCULOS ELECTRIFICADOS EN EUROPA Y ESPAÑA SE RALENTIZA**

En el tercer trimestre de 2024, **el indicador nacional de penetración del vehículo electrificado ha obtenido una valoración de 21,3 puntos sobre 100**, reduciendo una décima respecto al trimestre anterior. Este dato se atribuye, principalmente, a la falta de impulso en las matriculaciones de vehículos electrificados durante el tercer trimestre, que se han mantenido a la baja, a excepción de septiembre con un fuerte repunte.



Al finalizar el tercer trimestre de 2024, se han vendido un total de 80.232 turismos electrificados, lo que supone menos del 30% del cumplimiento del objetivo anual establecido en 280.000. Esto evidencia, a un trimestre de finalizar el año, que España está muy lejos de satisfacer los objetivos necesarios para cumplir el Fit for 55.

En cuanto a la comparativa europea, España mantiene su posición por la cola, por delante de Hungría (20,5), Italia (19) y República Checa (16,5). Al igual que en el caso de España, la lenta evolución del mercado electrificado ha provocado que el indicador en Europa haya caído 1,6 puntos respecto al trimestre anterior. Esto es debido a los fuertes retrocesos que se han registrado Alemania, con una disminución de 5,6 puntos, debido a la eliminación de los estímulos a la compra de vehículos eléctricos a finales de 2023, cuya repercusión se ha sentido durante todo el año. Francia mantiene una evolución positiva respecto al año anterior, aunque en este caso retrocede en su comparativa en 1,2 puntos respecto al trimestre anterior. En contraste, Portugal ha crecido 0,6 puntos y Reino Unido, 1 punto.

Por regiones en España, **11 comunidades autónomas han experimentado un descenso en sus indicadores de vehículos electrificados**, con caídas destacadas en Asturias (-1,5 puntos), La Rioja (-1,1 puntos) y Madrid (-1 punto). Solo Canarias ha registrado un crecimiento notable con un aumento de 0,8 puntos.

## **1 DE CADA 5 PUNTOS DE CARGA DE ACCESO PÚBLICOS INSTALADOS EN ESPAÑA NO ESTÁ OPERATIVO**

En el tercer trimestre del año, **el indicador de infraestructura de recarga obtiene una valoración de 9,3 puntos sobre 100**, con una variación sobre el trimestre anterior de 0,5 puntos. Durante este periodo, a pesar del ligero ritmo de puntos de recarga nuevos, hay que destacar que la puesta en marcha de nuevos puntos está creciendo a la par que el número de los puntos de recarga no operativos, ralentizando el progreso del indicador. En este sentido **el número de puntos de recarga instalados, pero fuera de servicio ha aumentado un 13%, pasando de 9.145 a 10.333 puntos inactivos**. Estos son 1.188 puntos no operativos más que en el barómetro anterior.



Con relación al indicador en Europa, la media europea está muy por encima de la media española. La Unión Europea se ubica en 18,5 puntos, frente a los 9,3 puntos que obtiene España en este trimestre. Cabe resaltar que España ha perdido una posición en el ranking y ahora, solo por detrás se encuentran República Checa con 6,7 puntos y Hungría con 4,2 puntos.

A nivel nacional los mayores crecimientos se han registrado en Asturias (+2,1 puntos), Cantabria (+1,5 puntos) y Extremadura (+1,2 puntos). Cabe resaltar que nueve comunidades se encuentran por encima de la media nacional y nueve se encuentran por debajo de la media nacional.

### **TRES DE CADA 10 PUNTOS SON DE ALTA POTENCIA**

Otro aspecto crucial del barómetro es el desarrollo de la infraestructura de recarga rápida y ultrarrápida. **Actualmente, solo el 29% de la infraestructura de recarga de acceso público tiene una 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. Por tanto, **en el 71% de los puntos de recarga con los que cuenta España, el tiempo para la recarga es de entre 3 y 19 horas.**

Por otra parte, la **red de carga ultrarrápida superior o igual a 150 kW aumenta en 293 nuevos puntos de recarga**, España tiene 2.705 puntos que cuentan con esta potencia o superior, lo que representa el 7,1% del total de puntos de carga de acceso público operativos.

Desde ANFAC se señala que no resolver estos cuellos de botella en la infraestructura de carga de acceso público puede provocar que el crecimiento de los vehículos eléctricos se vea aún más limitado. Por ello, desde la asociación se insiste en la necesidad de establecer herramientas que faciliten un despliegue de la red de puntos de carga en capilaridad, cantidad y calidad, apostando por la creación de un Centro Estatal que se gestione desde el Ministerio de Transportes para la coordinación y garantía del desarrollo de esta red nacional. Por otro lado, es necesario seguir



mejorando 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.

**José López-Tafall, director general de ANFAC ha señalado que** “el presente y futuro de la automoción y de la movilidad pasa por la electrificación. Nos encontramos en un momento crucial de transformación para el sector y entre todos, administración, fabricantes y el ecosistema de la movilidad tenemos que hacer un esfuerzo por avanzar en la electrificación y que sea una opción atractiva y real de compra para los ciudadanos. Hasta el 31 de diciembre se pueden tener ayudas públicas de hasta 10.000 euros por la compra de un eléctrico. También, vemos que la red de recarga de acceso público sigue aumentando en España, ya contamos con cerca de 40.000 puntos de recarga, una cifra suficiente para el actual parque electrificado y poder viajar entre cualquier punto de nuestro territorio. Pero lo cierto es que los millones de euros que están invirtiendo los fabricantes y los operadores de carga no es visible porque, por ejemplo, no tenemos señales en la carretera que nos indiquen dónde están las electrolinerías como sí tenemos las que nos indican hoteles, gasolineras o un monumento histórico. Estas señales de punto de recarga están ya diseñadas y aprobadas hace más de dos años por la DGT pero, insisto, no se están instalando. Desde ANFAC, consideramos que esta señalética contribuye a dar más confianza al usuario del vehículo eléctrico en su carga. Y por eso hemos pedido al Gobierno que lance y ejecute un plan de choque para que en tres meses la recarga que existe en nuestras carreteras esté señalizada en toda la red viaria nacional. Si esto pudo hacerse cuando se modificó la velocidad máxima no entendemos que ahora se tarde años”.

**[Accede al Barómetro de Electromovilidad del 3º 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)

