

Barómetro Electromovilidad de ANFAC del 3er trimestre de 2025

La red de recarga crece un 8,8% en el tercer trimestre hasta los 52.107 puntos

- **De julio a septiembre de 2025, la infraestructura ha crecido en 4.215 nuevos puntos de recarga de acceso público**
- **El acumulado de 2025 suma ya 13.382 nuevos cargadores, un 34,5% más que al cierre de 2024 y equivalente a toda la red desplegada durante el año pasado**
- **El indicador global de electromovilidad español alcanzó una puntuación de 21,2 sobre 100, 2,5 puntos más que el trimestre anterior**
- **El indicador de infraestructura de recarga también experimenta un notable crecimiento de 2,2 puntos, hasta los 13,1 puntos**

Madrid, 7 de octubre de 2025.- La infraestructura de recarga pública española experimenta un **crecimiento del 8,8%** durante el **tercer trimestre de 2025** hasta llegar a los **52.107 puntos**, según los datos del último [**Barómetro de Electromovilidad elaborado por ANFAC**](#). Durante este trimestre, se han instalado un **total de 4.215 nuevos puntos de recarga de acceso público**, siendo el segundo mayor crecimiento desde la primera edición del Barómetro de la Electromovilidad de ANFAC en 2020. Con esta evolución, la red instalada durante 2025 ya ha superado a todos los nuevos puntos de recarga de acceso público que se pusieron en marcha durante el año 2024.

Por otro lado, los **puntos instalados, pero no operativos**, también aumentan hasta los **14.643, 851 más que en el trimestre anterior**. Si todos estos puntos de recarga estuvieran activos y en funcionamiento, España alcanzaría una red total de **66.750 puntos de recarga**, superando el objetivo planteado por ANFAC de contar con 64.000 cargadores para 2024. Sin embargo, en la actualidad, **el 22% de la red instalada está fuera de servicio**.



El informe impulsado por ANFAC también pone el foco en que el **indicador global de electromovilidad** (el resultado de la media del indicador de Penetración de Vehículo Electrificado y el indicador de Infraestructura de Recarga) supera los **20 puntos hasta llegar a los 21,2 puntos, 2,5 puntos más que en el trimestre pasado**. En esta ocasión, destaca la aportación del indicador de vehículos electrificados, que ha avanzado 3,9 puntos de junio a septiembre. Este crecimiento en el indicador general vuelve a estar por encima del aumento registrado en la **Unión Europea, que anota un valor total de 34,1 puntos** (+1,5 puntos más que el trimestre anterior). De esta forma, España comienza a separarse de los países que van a la cola y se acerca poco a poco a la media europea. Sin embargo, continúa habiendo una distancia de 10 puntos entre ambos indicadores.

Madrid (31,1), Navarra (27,5) y Cataluña (24,2) encabezan el ranking del indicador global de electromovilidad por comunidades autónomas. Las regiones que más han crecido son Madrid (+4,5 p.), Asturias (+3,3 p.) y Aragón (+3,1 p.). Por el contrario, las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla son las únicas regiones analizadas que presentan un retroceso con respecto al trimestre anterior (-0,4 p.).

A nivel europeo, Noruega continúa por encima de los 100 puntos (116,9), seguido de Países Bajos (90,6) y Alemania (40,4). Si nos fijamos en los países que han registrado un incremento mayor, nos encontramos a Noruega (+4,3 p.), Alemania (+2,5 p.) y España (+2,5 p.)

LA PENETRACIÓN DE LOS VEHÍCULOS ELECTRIFICADOS AUMENTA SIGNIFICATIVAMENTE

En el tercer trimestre de 2025, el **indicador de mercado de vehículos electrificados** en España crece significativamente casi **4 puntos hasta situarse en 29,3 puntos sobre 100**. Este incremento ha sido consecuencia de la normalización del MOVES III 2025 en abril y la publicación de las convocatorias de las CC.AA., lo que ha impulsado la matriculación de nuevos vehículos eléctricos e híbridos enchufables, con un total de 56.429 turismos en este trimestre, un 132% más que en el mismo periodo del año anterior.



Desglosados por comunidades autónomas, los datos muestran que Madrid continúa a la cabeza del país con 49,1 puntos, seguida de Navarra (36,6), Cataluña (31,4) y la Comunidad Valenciana (29,9). Entre las autonomías con un mayor crecimiento registrado encontramos de nuevo a Madrid, con 6,6 puntos más que el trimestre anterior, seguida de Navarra (+5,2 p.) y La Rioja (+5,1 p.). Por otro lado, las regiones que menos han crecido han sido las Islas Canarias, con 1,7 puntos más que el trimestre anterior, y Ceuta y Melilla, que incluso retroceden 1 punto con respecto al estudio anterior.

En el plano europeo, la media mejora 2 puntos, lo que la sitúa en 43,1 puntos sobre 100. España recorta un trimestre más la distancia con la media europea, pero continúa estando a 13,8 puntos de distancia. Noruega mantiene el liderazgo y continúa avanzando con una mejora de 6,6 puntos (159,9). Alemania suma otros 4 puntos con respecto al trimestre anterior (53,6) y España firma el tercer mayor incremento en comparación al segundo cuarto de año con 3,9 puntos más (29,3). De esta forma, nuestro país comienza a alejarse del vagón de cola formado por Hungría (22,2), Italia (21,7) y República Checa (21,4).

EL INDICADOR DE INFRAESTRUCTURA DE RECARGA CRECE A MAYOR RITMO EN ESPAÑA QUE EN EUROPA

España avanza un trimestre más en **el indicador de infraestructura de carga**, con un avance mayor que el que experimentó en el periodo comparativo anterior: **ha crecido 1,2 puntos, frente a las 3 décimas registradas el trimestre anterior**. El ritmo se ha intensificado, de nuevo, impulsado por el crecimiento de puntos de carga rápida y lenta. Por regiones, Castilla y León revalida una vez más el primer puesto con 20,7 puntos sobre 100, seguido de Navarra (18,4) y Asturias (17,7) que superan a Cantabria (17,6) que, en esta ocasión, baja de la segunda a la cuarta posición. El mayor crecimiento lo encontramos en Asturias (+2,6 p. más que el trimestre anterior), seguido de Madrid (+2,5 p.) y Castilla y León (+1,6p.).

En Europa, la disponibilidad de puntos de recarga de acceso público vuelve a crecer nuevamente 1 punto con respecto al trimestre pasado y se sitúa en 25 puntos. Países Bajos y Noruega continúan liderando el despliegue de infraestructura, con incrementos de 1,8 y 2,1 puntos, respectivamente. En contraposición, destacan los países a la cola como Italia, República Checa y Hungría, que solo avanzan en 3 décimas.

LA RED DE CARGA RÁPIDA AVANZA, PERO A UN RITMO TODAVÍA LENTO

La **red de carga rápida (a partir de 150 kW) alcanza los 5.119 puntos hasta septiembre, un aumento del 17% con 740 nuevos puntos en el tercer trimestre.** En estos tres últimos meses, se han abierto al público 463 puntos de recarga de entre 150 kW y 250 kW y 277 puntos de más de 250 kW. De la red total, los puntos de recarga rápida representan el 10% del total de la infraestructura.

De toda la red de carga rápida (a partir de 150 kW), en España el 72% (3.675 puntos) se encuentran en zonas interurbanas. Sin embargo, dentro de esta red interurbana, los puntos de recarga rápida representan solo el 17% frente al 57% de puntos de recarga lenta (hasta 22 kW) instalados en estas zonas. Contar con una red de recarga rápida es fundamental para reducir tiempos en viajes de media y larga distancia y para el transporte de mercancías por carretera, ya que es la única que permite cargas similares a repostar con un vehículo de combustión. Es importante recordar que, actualmente, apenas hay infraestructura de recarga adaptada para vehículos pesados eléctricos que por sus características requieren de puntos de recarga para su maniobrabilidad, tensión de salida, longitud de los cables, y, especialmente, la potencia de carga.

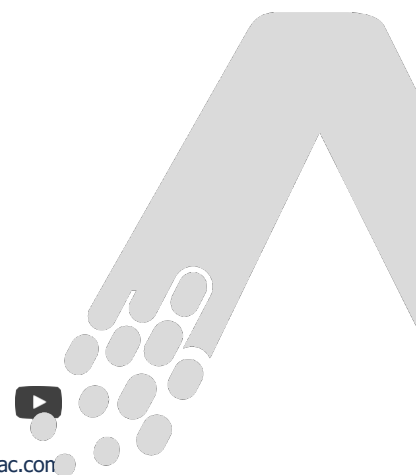
Por su parte, desde junio de 2025 se han instalado 2.792 puntos de recarga lenta, con potencia de 22 kW o inferior. Este tipo de cargadores representa ya casi el 70% de toda la red de puntos de acceso público del país. Este dato es uno de los que debe revertirse, ya que una carga rápida es fundamental para que el vehículo eléctrico pueda ser considerado como “primer coche” o un vehículo “para todo”. Por parte de los fabricantes de vehículos, es algo que ya es posible, ya que la tecnología actual permite potencias de carga superiores a los 100 kW.



José López-Tafall, director general de ANFAC, destaca los buenos datos obtenidos en este tercer cuarto del año: “Este trimestre hemos sido testigos de un importante avance en los datos y también de la eficacia de los planes de ayuda, pues la normalización del MOVES ha ayudado a que la demanda se acerque a los nuevos modelos lanzados por los fabricantes. En infraestructura de recarga, la evolución muestra que los importantes esfuerzos que están realizando las empresas para instalar recarga pública van poco a poco dando resultados, porque los procesos son muy largos y complejos. Desde ANFAC insistimos en que los datos son muy positivos, si bien apenas permiten acercarnos un poco a la media europea. Si queremos ser un hub de electromovilidad, nuestro objetivo ha de ser mantener esta velocidad muchos años, para recuperar el retraso que llevamos. Para un país como España, liderar el grupo de cola en Europa no puede ser suficiente. La descarbonización es una carrera de larga distancia, y exige esfuerzo y constancia no solo al sector, sino también a los reguladores y autoridades, pues hablamos de un cambio estructural en la sociedad, las infraestructuras y el transporte. Por eso necesitamos planes estables y duraderos, que animen a los clientes a cambiar de tecnologías y a las empresas a cambiar sus vehículos de trabajo”.

En este sentido, **López-Tafall** ha destacado que “la carrera de la electromovilidad no espera a nadie. España se ha quedado sin fondos del MOVES en nueve CCAA, disponer de nuevos fondos pasa a ser una prioridad si queremos mantener el buen ritmo de mercado alcanzado”.

[Accede al Barómetro de Electromovilidad del 3er trimestre de 2025](#)



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, Ebro, Fiat, Fiat Professional, Ford España, Ford Trucks España, Hispano Suiza, Honda, Hyundai Motor España, Ineos, Isuzu, Iveco España, Jaecoo España, Jaguar, Jeep, KGM Motors España, Kia Motors Iberia, King Long, Lancia, Land Rover, Mahindra, Man Truck & Bus Iberia, Maserati España, Mazda, Maxus, Mercedes-Benz España, MG 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, 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

