



BARÓMETRO DE LA ELECTROMOVILIDAD

PRIMER TRIMESTRE DE 2026

CAMBIO METODOLÓGICO 2026



Tras 6 años desarrollando este indicador, en esta edición de 2026 se introducen actualizaciones en la metodología de cálculo del **Barómetro de la Electromovilidad**. Este cambio viene motivado por la disponibilidad de información, lo que permite enriquecer la herramienta para así, mantener una mejora continua en su precisión, fiabilidad y utilidad para la toma de decisiones.

Esta revisión responde por un lado a la necesidad de actualizar la información utilizada para el cálculo en base a la evolución más recientemente publicada por las fuentes oficiales, así como a la conveniencia de diferenciar los objetivos de vehículos electrificados y de infraestructura de recarga para las distintas comunidades autónomas y países objeto de análisis, que hasta el momento se consideraba sobre la media nacional.

Así, **este cambio metodológico supone:**

- **Actualización de las proyecciones de población por edad motorizable en el año 2030:** esto afecta directamente a los tres subindicadores que se fijan en base a la población motorizable (**2.2**, **3.1** y **3.2**).
- **Fijación de objetivos específicos de volumen de puntos de recarga (total y de recarga rápida) por comunidad autónoma:** dado que disponemos de una estimación de los objetivos de infraestructuras de recarga particularizados por CC. AA., se introducen estos objetivos sustituyendo el objetivo nacional empleado hasta ahora. Las diferentes realidades tanto de consumo como de utilización de los vehículos en las diferentes regiones españolas y la disponibilidad de la información hacen posible que se fijen objetivos específicos para los volúmenes de puntos de recarga. Este cambio afecta a los valores de las CC. AA. en los subindicadores **3.1** y **3.2**.
- **Fijación de objetivos específicos de volumen de vehículos electrificados por comunidad autónoma:** dado que disponemos de una estimación de los objetivos de mercado electrificado por CC.AA., se introducen estos objetivos sustituyendo el objetivo nacional empleado hasta el momento. Las diferentes realidades del mercado y la disponibilidad de información hacen posible que se fijen objetivos específicos para los volúmenes de vehículos electrificados. Este cambio afecta a los valores de las CC. AA. en el subindicador **2.2**,
- **Fijación de objetivos específicos de volumen de vehículos electrificados a nivel internacional:** se introducen objetivos de mercado particularizados por países. Por falta de información sobre objetivos de puntos de recarga a nivel internacional, para la comparativa europea de infraestructura se siguen usando los objetivos nacionales de referencia. Este cambio afecta a los valores de la comparativa internacional en los subindicadores **2.2**.
- **Limitación de los indicadores y subindicadores a un valor 100:** se pretende evitar una sobreevaluación de los indicadores generales derivada de los subindicadores específicos.

METODOLOGÍA

Este barómetro trimestral, en base 100, está compuesto por varios indicadores que miden el nivel de penetración de vehículos de turismo electrificados y eléctricos puros, así como el nivel del desarrollo de las infraestructuras de recarga. El valor de los indicadores determina su distancia a un objetivo predeterminado para 2030 en línea con el paquete de medidas Fit for 55 de la Comisión Europea. El indicador global se realiza para España y sus comunidades autónomas, y para un conjunto de países europeos que tienen relevancia en electrificación.

Este documento contiene los siguientes indicadores:

1. Indicador Global del Electromovilidad: es el resultado de la media del Indicador de Penetración de Vehículo Electrificado y el Indicador de Infraestructura de Recarga.

2. Indicador de Penetración de Vehículo Electrificado: analiza la situación del mercado del vehículo electrificado, comprendido por el vehículo eléctrico puro y el eléctrico enchufable (BEV, PHEV y E-REV). Está compuesto por tres indicadores que permiten recoger las diferentes dimensiones del mercado del vehículo eléctrico:

- a) **Indicador de Vehículo Electrificado sobre el Mercado Total:** mide el nivel respecto al objetivo de cuota del 60 % de mercado electrificado.
- b) **Indicador de Vehículo Electrificado sobre la Población Motorizable:** establece, en base al objetivo del 60 % de mercado, la cuota de vehículos eléctricos por cada 1.000 personas en edad motorizable introduciendo objetivos específicos para cada CCAA y país.
- c) **Indicador de Vehículo Eléctrico Puro sobre el Mercado Electrificado:** analiza la distancia a un objetivo del 75 % de penetración de vehículo eléctrico puro respecto al vehículo electrificado.

3. Indicador de Infraestructura de Recarga: que mide el grado de desarrollo de la infraestructura de recarga pública según el número de puntos de recarga. Está compuesto por dos indicadores:

- a) **Indicador de Infraestructuras de Recarga sobre la Población Motorizable:** establece, en base al objetivo de puntos de recarga total, el número de puntos por cada 1.000 personas en edad motorizable.
- b) **Indicador de Infraestructuras de Recarga Rápida sobre la Población Motorizable:** establece, en base al objetivo de puntos de recarga rápida (más de 50 kW), el número de esta tipología de puntos por cada 1.000 personas en edad motorizable.

Fuentes: elaboración propia ANFAC a partir de datos de IDEAUTO, ACEA, Electromaps, EAFO, INE, Ministerio de Transporte, EUROSTAT, y otras fuentes públicas.

Mercado: último disponible para el conjunto de países incluidos en el barómetro a fecha de publicación.

Infraestructura: para España es a cierre del trimestre natural. Para el resto de los países se usa el último dato disponible por EAFO a fecha de publicación.

EVOLUCIÓN ESPAÑOLA HACIA LA ELECTROMOVILIDAD



En los últimos años, España ha ido evolucionando hacia un mercado más electrificado, así como a un mayor desarrollo de las infraestructuras. Sin embargo, todavía estamos muy lejos de los objetivos deseables en ambos casos para cumplir con lo establecido por el Fit for 55.

A continuación, se puede ver cómo evoluciona la distancia a los objetivos necesarios en diferentes hitos temporales para llegar a lo exigido en 2030, **tomando como base en el caso de la infraestructura el número de puntos disponibles a finales de 2025 de 53.072.**



Turismos electrificados
Enero a marzo 2026

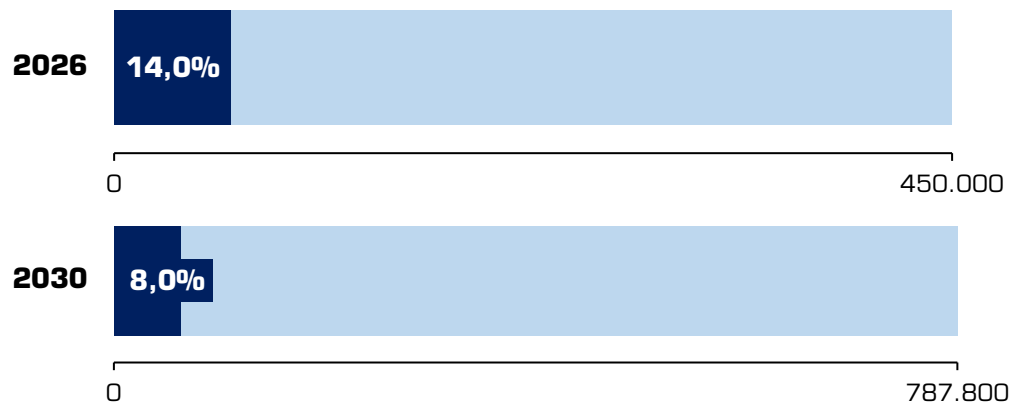
62.297



Nuevos puntos de recarga
Enero a marzo 2026

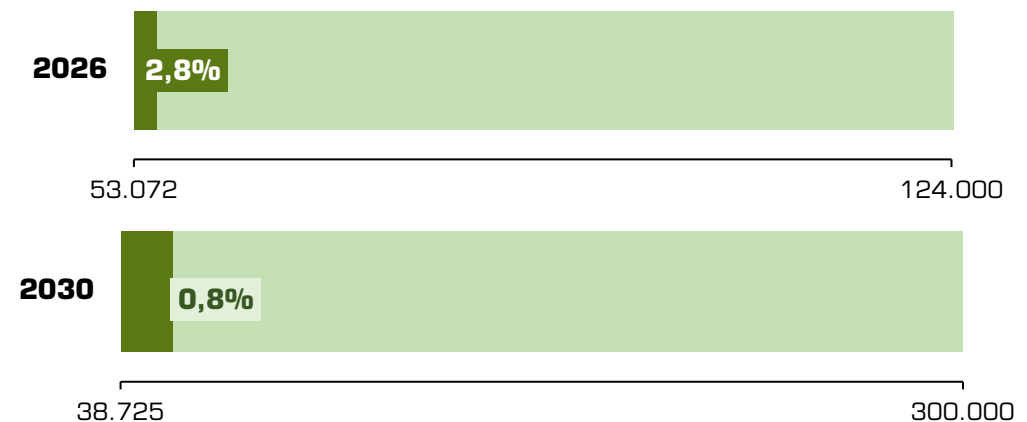
2.005

Distancia a los objetivos de mercado electrificado



Fuente: Anfac / Ideauto.

Distancia a los objetivos de infraestructura



Fuente: ANFAC en base a Electromaps.

(*) Este porcentaje representa el avance de puntos instalados en el año sobre el número de puntos necesarios para llegar al objetivo fijado, siempre partiendo de los disponibles a 31 de diciembre del año anterior.

1. INDICADOR GLOBAL DE ELECTROMOVILIDAD

Índice en base 100



ESPAÑA 2026 T1
25,4 (+1,6)

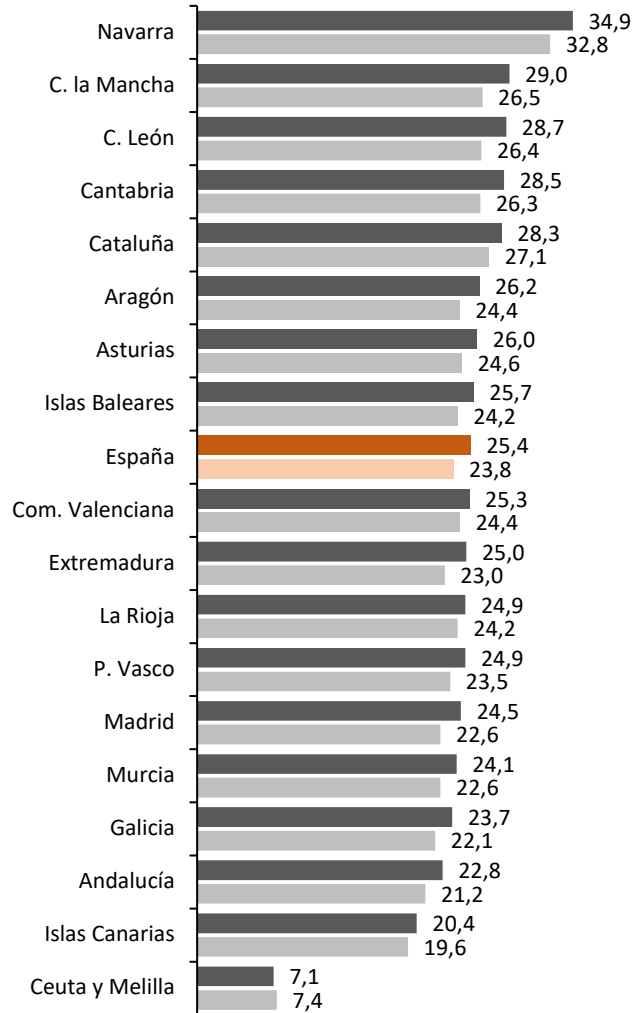
TOP 3 crecimientos

1. C.-La Mancha: 29,0 (+2,5)

2. Castilla y León: 28,7 (+2,3)

3. Cantabria: 28,5 (+2,2)

El indicador global de electromovilidad avanza en este primer trimestre del año gracias al impulso del mercado de vehículos, aunque el crecimiento en este subindicador se ha ralentizado en los últimos trimestres.



■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior

Índice en base 100



UE 2026 T1
38,0 (+1,9)

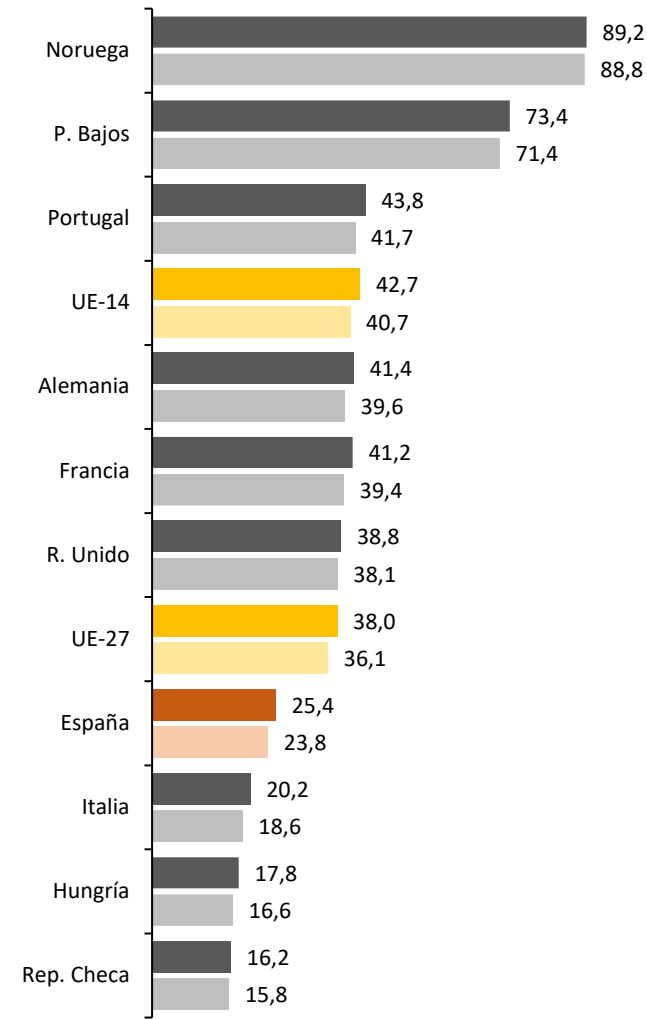
TOP 3 crecimientos

1. Portugal: 43,8 (+2,1)

2. P. Bajos: 73,4 (+2,0)

3. Francia: 41,2 (+1,8)

España se distancia en 3 décimas respecto a la media europea, que avanza en casi 2 puntos en el último trimestre.



■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior

2. INDICADOR DE PENETRACIÓN DEL VEHÍCULO ELECTRIFICADO

Índice en base 100

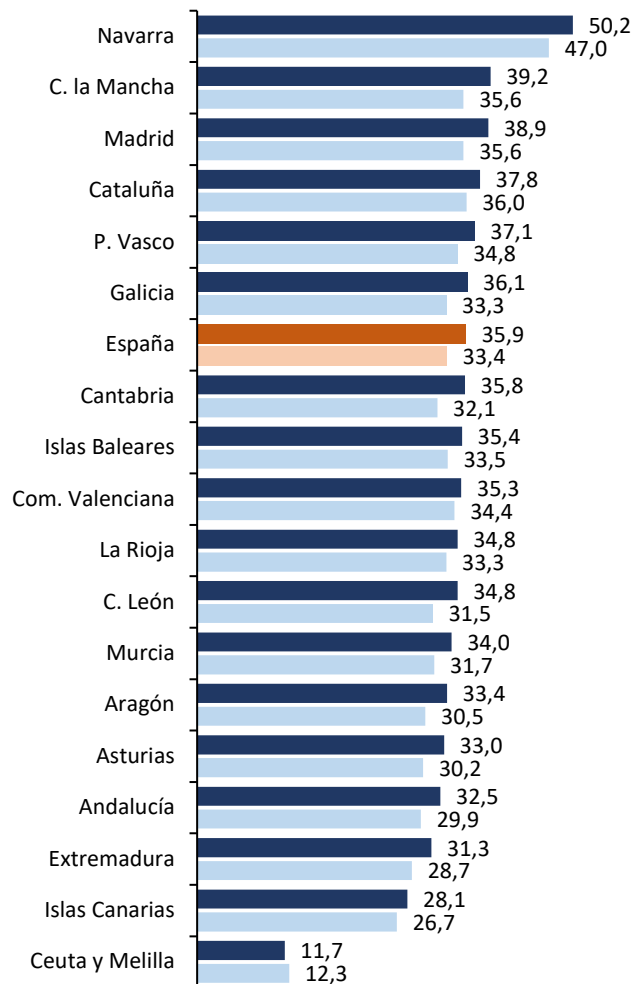


ESPAÑA 2026 T1
35,9 (+2,5)

TOP 3 crecimientos

- 1. Cantabria: 35,8 (+3,7)**
- 2. C.-La Mancha: 39,2 (+3,6)**
- 3. Madrid: 38,9 (+3,3)**
C. y León: 34,8 (+3,3)

Tras la finalización de los fondos del Plan MOVES III, la falta de activación del Plan Auto+ ha provocado un estancamiento en la electrificación del mercado de turismos, que ya se está trasladando en una reducción progresiva del avance en este indicador.



■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior

Índice en base 100

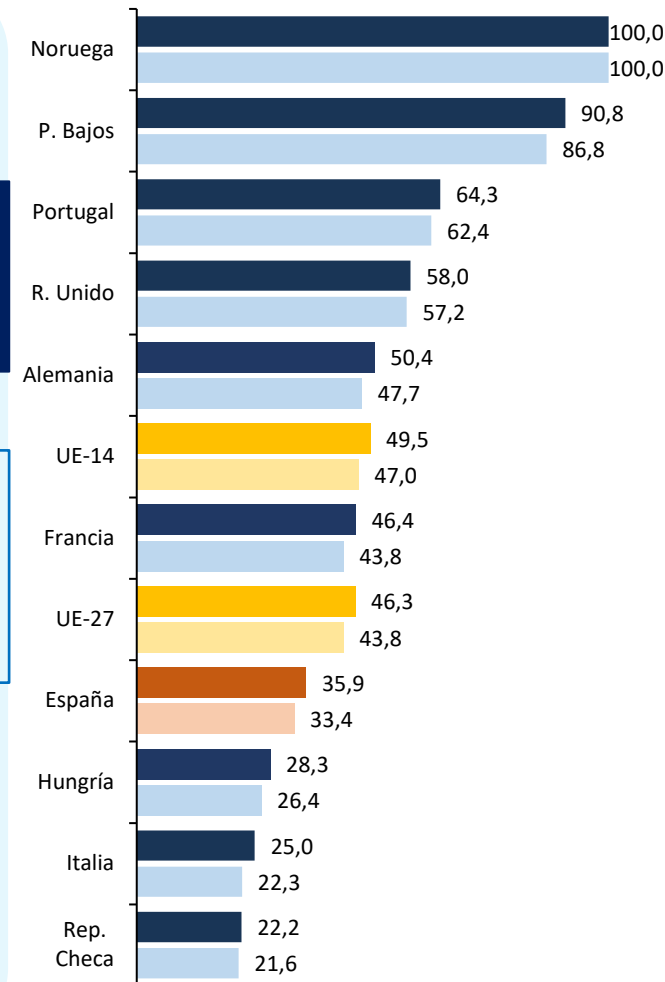


UE 2026 T1
46,3 (+2,5)

TOP 3 crecimientos

- 1. P. Bajos: 90,8 (+4,0)**
- 2. Italia: 25,0 (+2,7)**
- 3. Alemania: 50,4 (+2,7)**

España mantiene su distancia frente a la media de la UE, mientras sigue alejada del resto de países más electrificados.



■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior

2.1. INDICADOR DE VEHÍCULO ELECTRIFICADO SOBRE EL MERCADO TOTAL

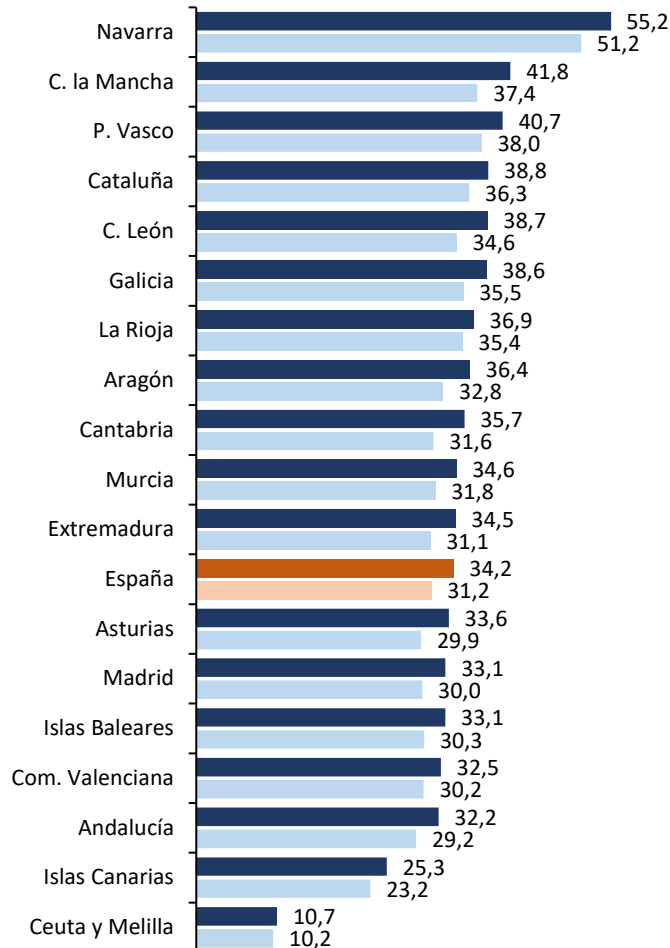
Índice en base 100



ESPAÑA 2026 T1
34,2 (+3,0)

TOP 3 crecimientos

1. C.-La Mancha : 41,8 (+4,4)
2. C. y León: 38,7 (+4,1)
3. Cantabria: 35,7 (+4,1)



■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior

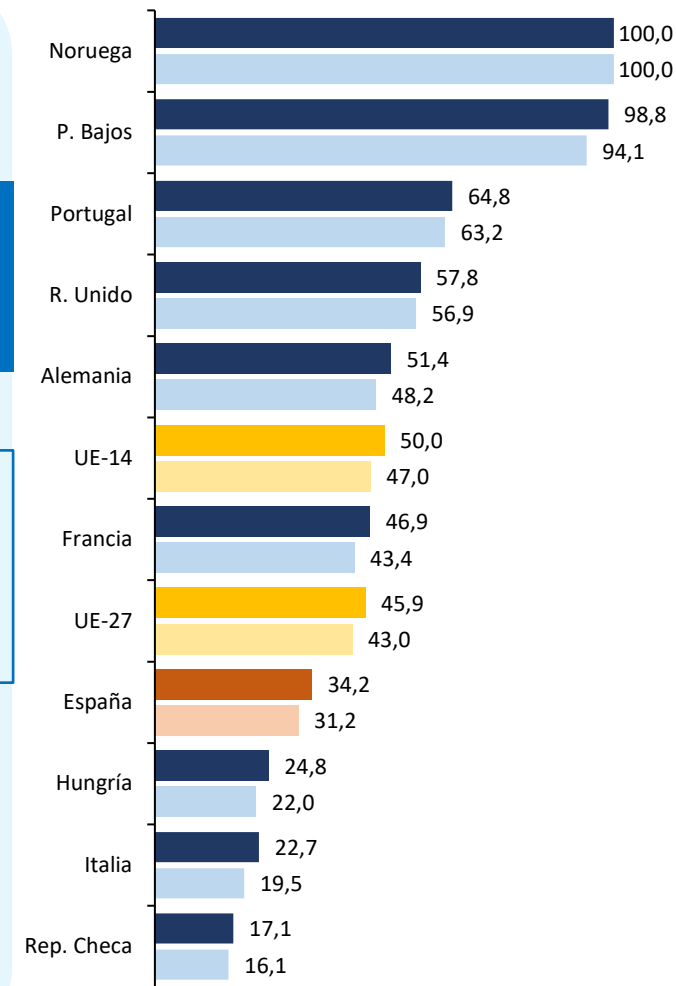
Índice en base 100



UE 2026 T1
45,9 (+2,9)

TOP 3 crecimientos

1. P. Bajos: 98,8 (+4,7)
2. Francia: 46,9 (+3,4)
3. Italia: 22,7 (+3,2)



■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior

2.2. INDICADOR DE VEHÍCULO ELECTRIFICADO SOBRE LA POBLACIÓN MOTORIZABLE

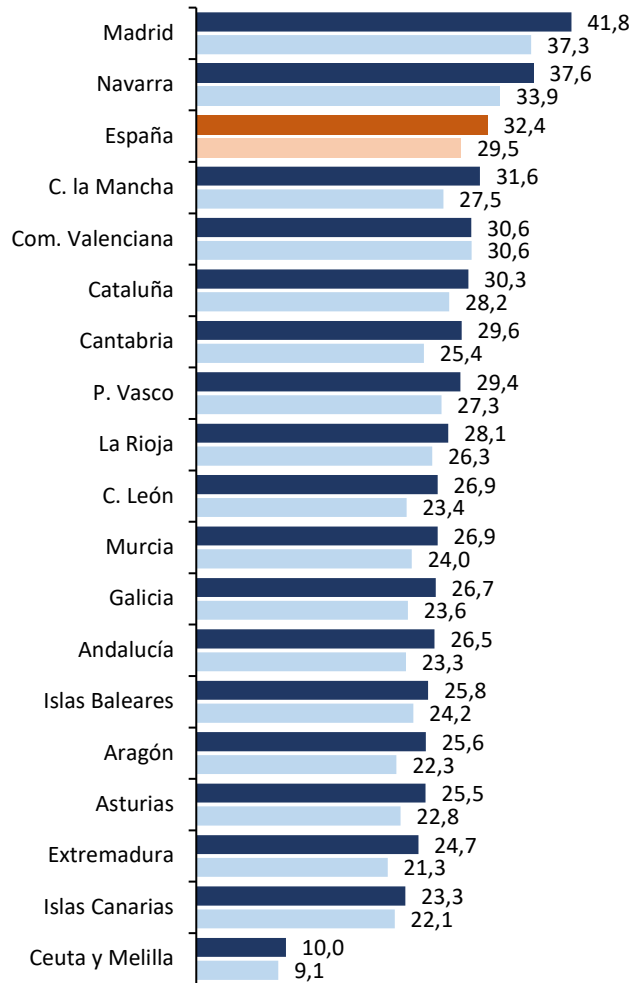
Índice en base 100



ESPAÑA 2026 T1
32,4 (+2,9)

TOP 3 crecimientos

1. Madrid: 41,8 (+4,5)
2. Cantabria: 29,6 (+4,2)
3. C.-La Mancha: 31,6 (+4,1)



■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior

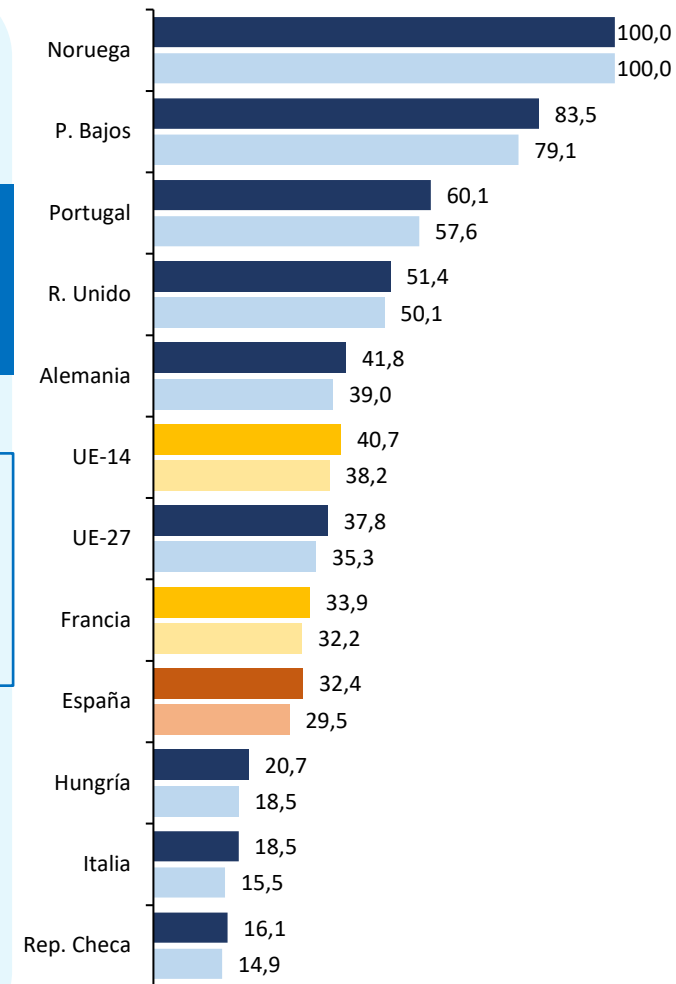
Índice en base 100



UE 2026 T1
37,8 (+2,5)

TOP 3 crecimientos

1. P. Bajos: 83,5 (+4,4)
2. España: 32,4 (+2,9)
3. Italia: 18,5 (+2,9)



■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior

2.3. INDICADOR DE VEHICULO ELECTRICO PURO SOBRE EL MERCADO ELECTRIFICADO

Índice en base 100



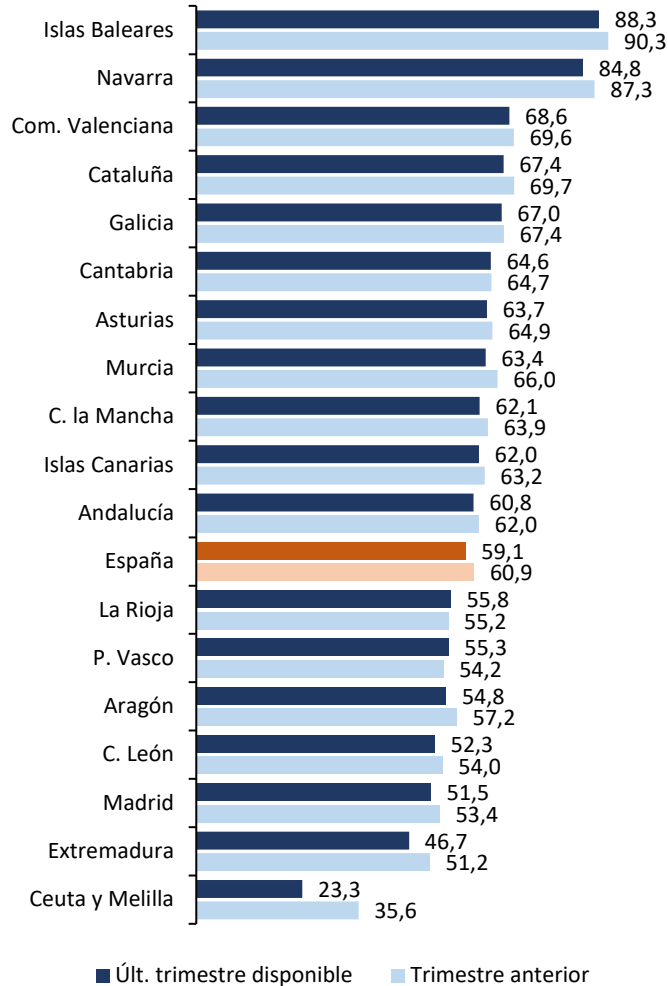
ESPAÑA 2026 T1
59,1 (-1,9)

TOP 3 crecimientos

1. P. Vasco : 55,3 (+1,1)

2. La Rioja: 55,8 (+0,6)

3. Cantabria: 64,6 (-0,1)



Índice en base 100



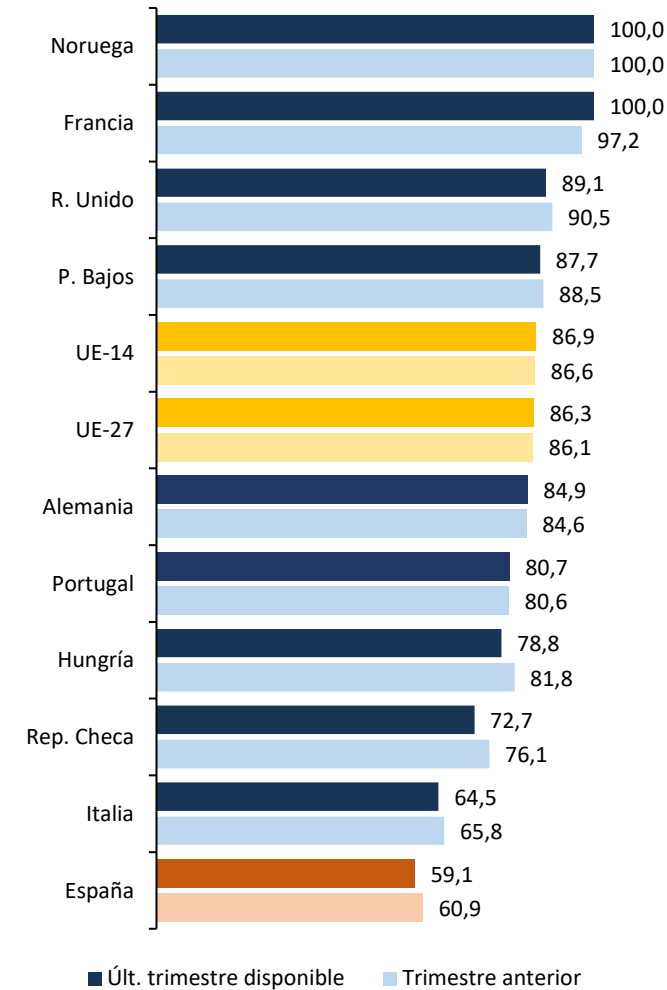
UE 2026 T1
86,3 (+0,2)

TOP 3 crecimientos

1. Francia: 100 (+2,8)

2. Alemania: 84,9 (+0,3)

3. Portugal: 80,7 (+0,1)



3. INDICADOR DE INFRAESTRUCTURA DE RECARGA

Índice en base 100



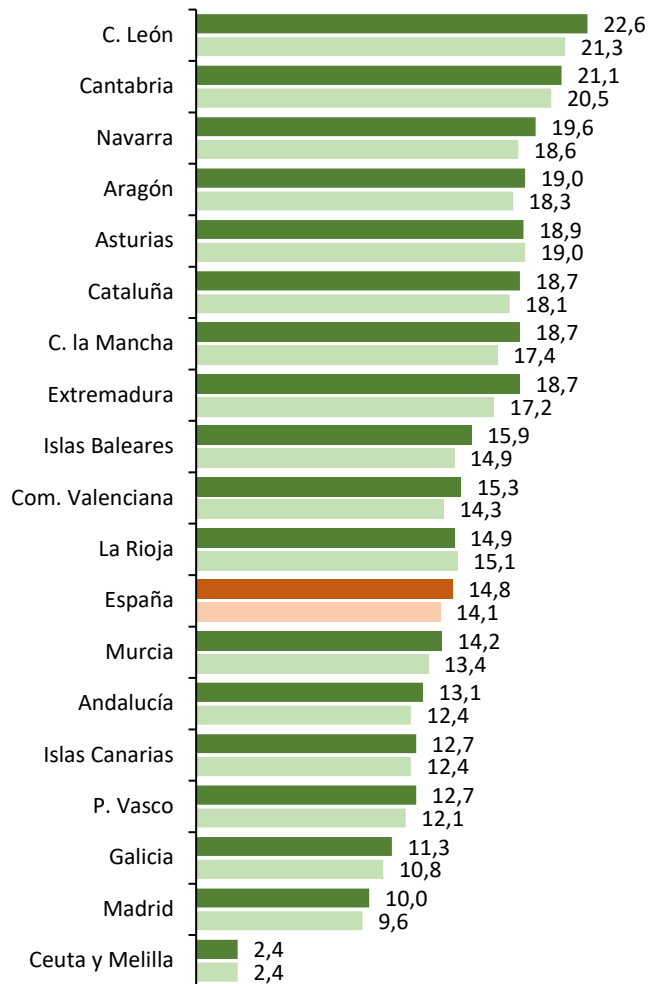
ESPAÑA 2026 T1
14,8 (+0,7)

TOP 3 crecimientos

1. Extremadura: 18,7 (+1,5)
2. Castilla y León: 22,6 (+1,3)
3. C.-La Mancha: 18,7 (+1,3)

En el primer trimestre del año se han registrado 2.005 puntos adicionales disponibles, siendo la mitad de ellos puntos de recarga rápida.

Este aumento es inferior al registrado en el mismo trimestre de los últimos tres años.



■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior

Índice en base 100

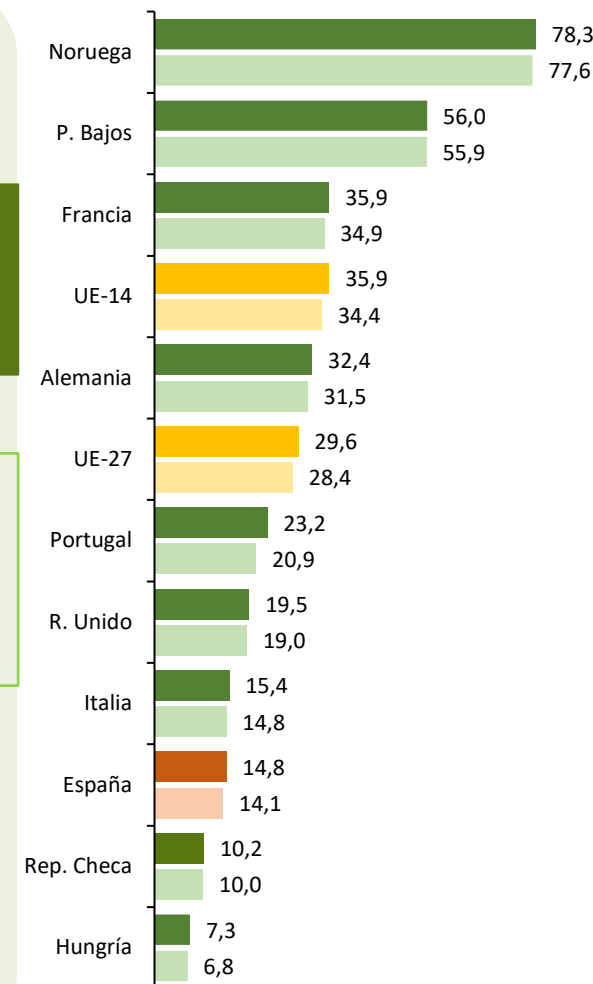


UE 2026 T1
29,6 (+1,2)

TOP 3 crecimientos

1. Portugal: 23,2 (+2,3)
2. Francia: 35,9 (+1,0)
3. Alemania : 32,4 (+0,9)

La infraestructura de recarga ha sido el indicador que menos ha avanzado en esta edición, con avances no superiores a los 2,3 puntos en ningún caso.



■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior

3.1. INDICADOR INFRAESTRUCTURA DE RECARGA SOBRE POBLACIÓN MOTORIZABLE

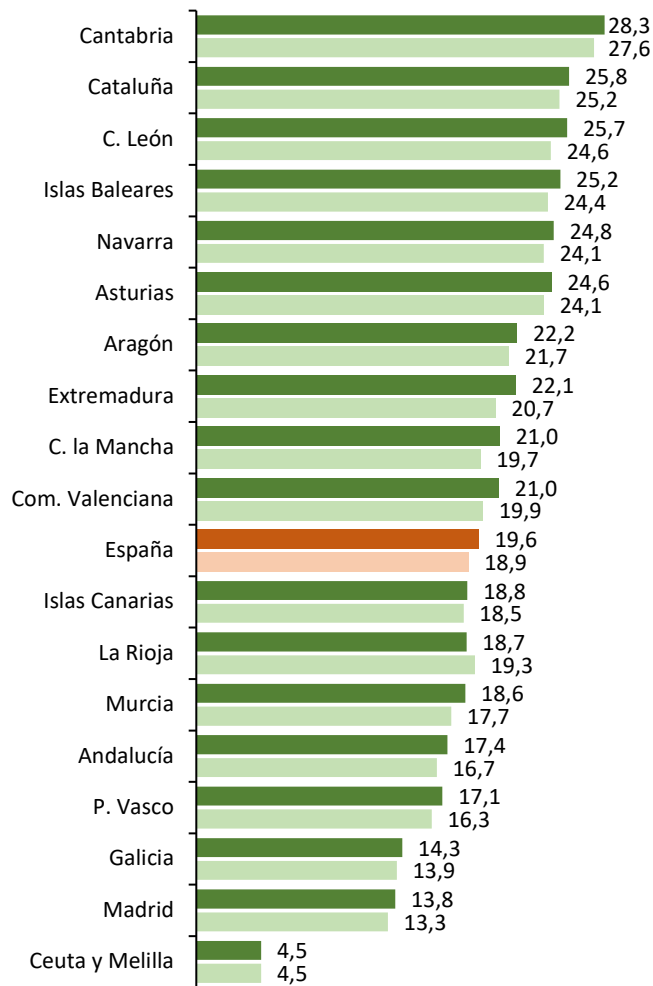
Índice en base 100



ESPAÑA 2026 T1
19,6 (+0,7)

TOP 3 crecimientos

1. Extremadura: 22,1 (+1,4)
2. C.-La Mancha: 21,0 (+1,3)
3. Castilla y León: 25,7 (+1,1)
C. Valenciana: 21,0 (+1,1)



■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior

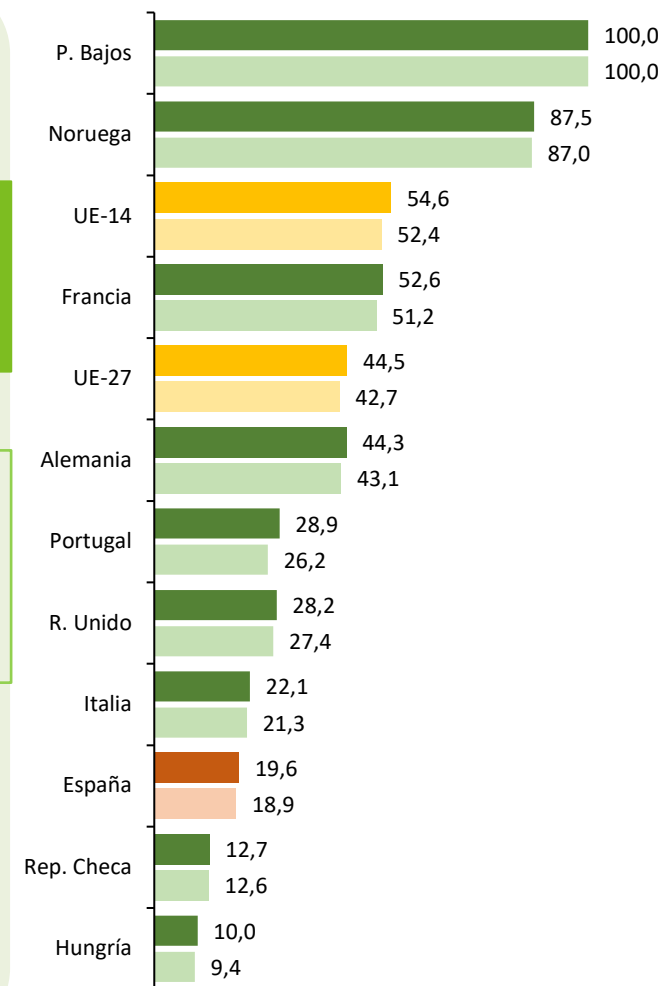
Índice en base 100



UE 2026 T1
44,5 (+1,8)

TOP 3 crecimientos

1. Portugal: 28,9 (+2,7)
2. Francia: 52,6 (+1,5)
3. Alemania: 44,3 (+1,2)



■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior

Fuente: elaboración ANFAC con datos de Electromaps, EAFO, Instituto Nacional de Estadística (INE) y Eurostat.

Nota: los datos relativos a España y sus CC. AA. son de elaboración propia en base a datos de Electromaps, considerando puntos operativos y que permitan cargar simultáneamente, mientras que para el resto de los países se usan los publicados por EAFO. El dato utilizado para España no necesariamente coincide con el proporcionado por EAFO, pero es el que consideramos más aproximado a la realidad ante la falta de una plataforma de información oficial de puntos a nivel nacional.

3.2. INDICADOR INFRAESTRUCTURAS DE RECARGA CON POTENCIA $P \geq 50$ kW

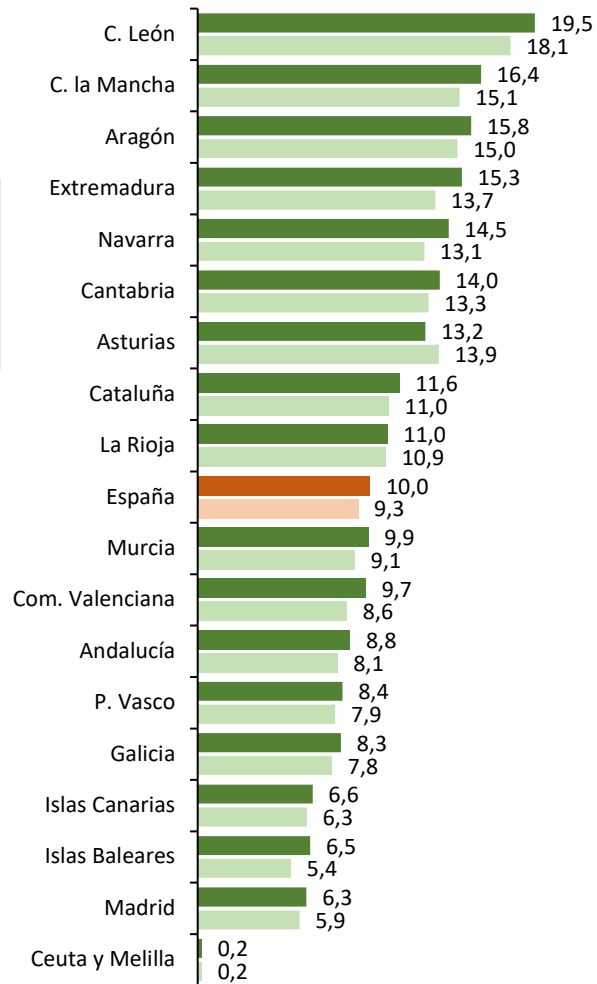
Índice en base 100



ESPAÑA 2026 T1
10,0 (+0,7)

TOP 3 crecimientos

- 1. Extremadura: 15,3 (+1,5)**
- 2. Navarra: 14,5 (+1,4)**
- 3. Castilla y León: 19,5 (+1,4)**



■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior

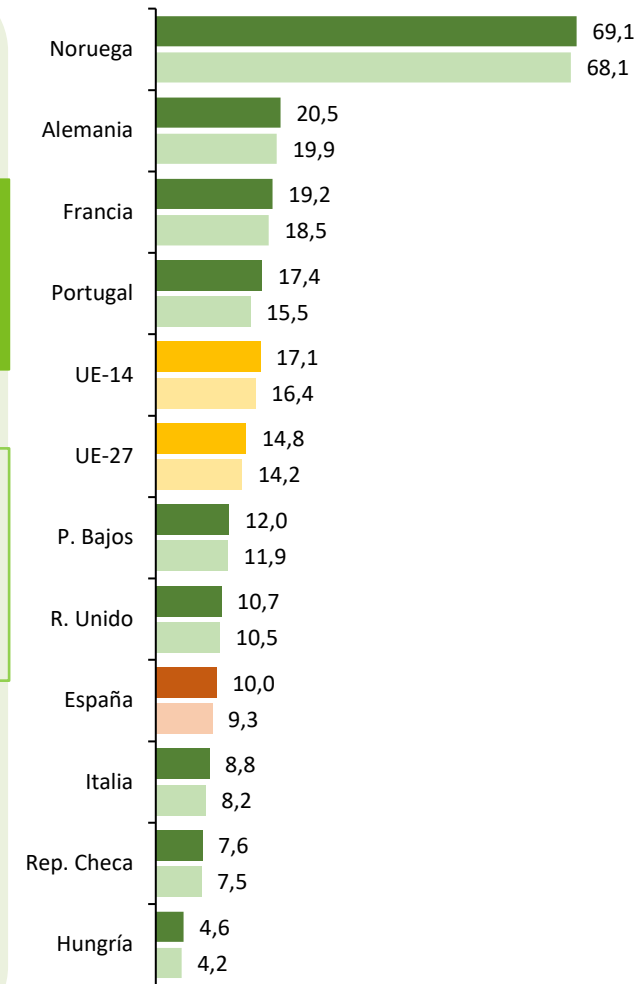
Índice en base 100



UE 2026 T1
14,8 (+0,7)

TOP 3 crecimientos

- 1. Portugal: 17,4 (+1,9)**
- 2. Noruega: 69,1 (+0,9)**
- 3. España: 10,0 (+0,7)**



■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior

Fuente: elaboración ANFAC con datos de Electromaps, EAFO, Instituto Nacional de Estadística (INE) y Eurostat.

Nota: los datos relativos a España y sus CC. AA. son de elaboración propia en base a datos de Electromaps, considerando puntos operativos y que permitan cargar simultáneamente, mientras que para el resto de los países se usan los publicados por EAFO. El dato utilizado para España no necesariamente coincide con el proporcionado por EAFO, pero es el que consideramos más aproximado a la realidad ante la falta de una plataforma de información oficial de puntos a nivel nacional.

4. COMPARATIVA REGIONAL E INTERNACIONAL

Área verde: CC. AA. por encima de la media nacional en ambos indicadores.

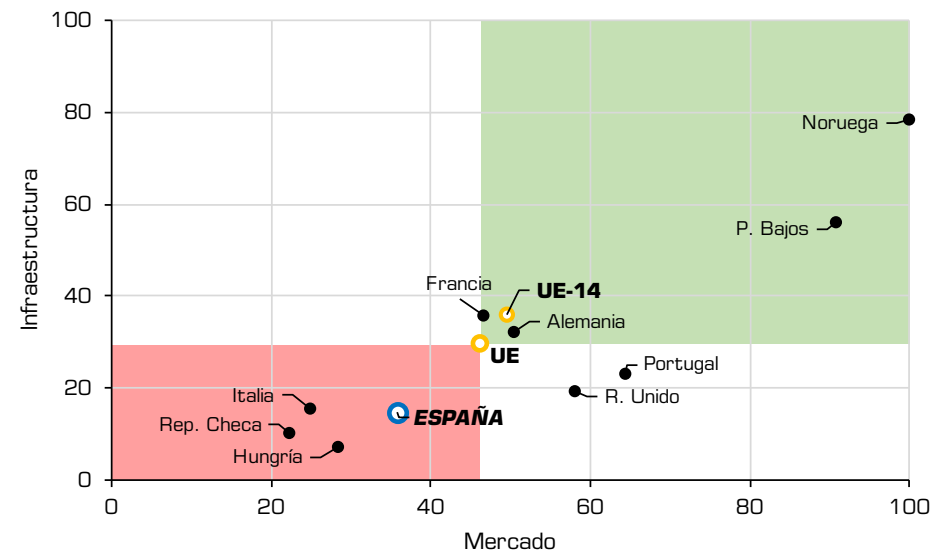
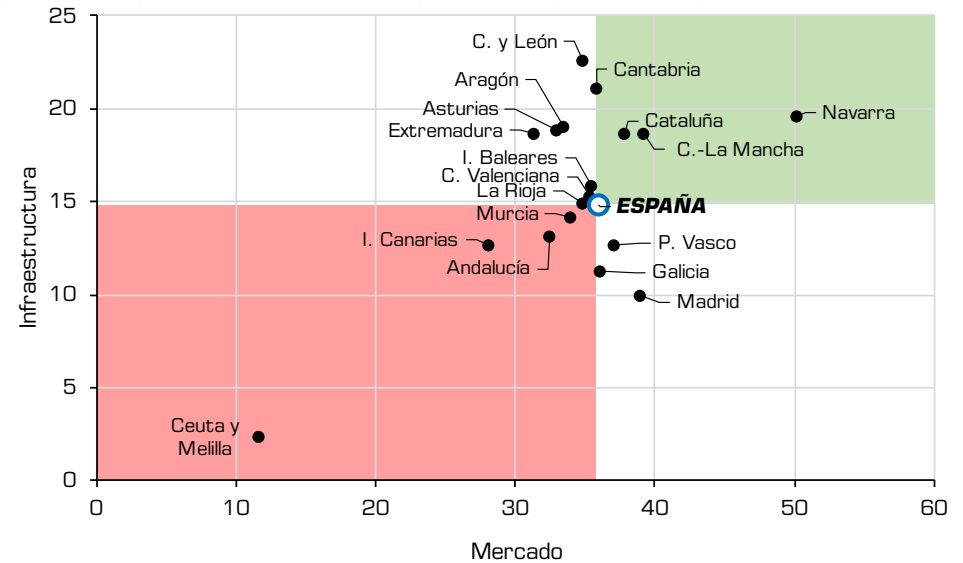
Área blanca: CC. AA. por encima de la media nacional en uno de los indicadores.

Área roja: CC. AA. por debajo de la media nacional en ambos indicadores.

Área verde: país por encima de la media europea.

Área blanca: país por encima de la media europea en uno de los indicadores.

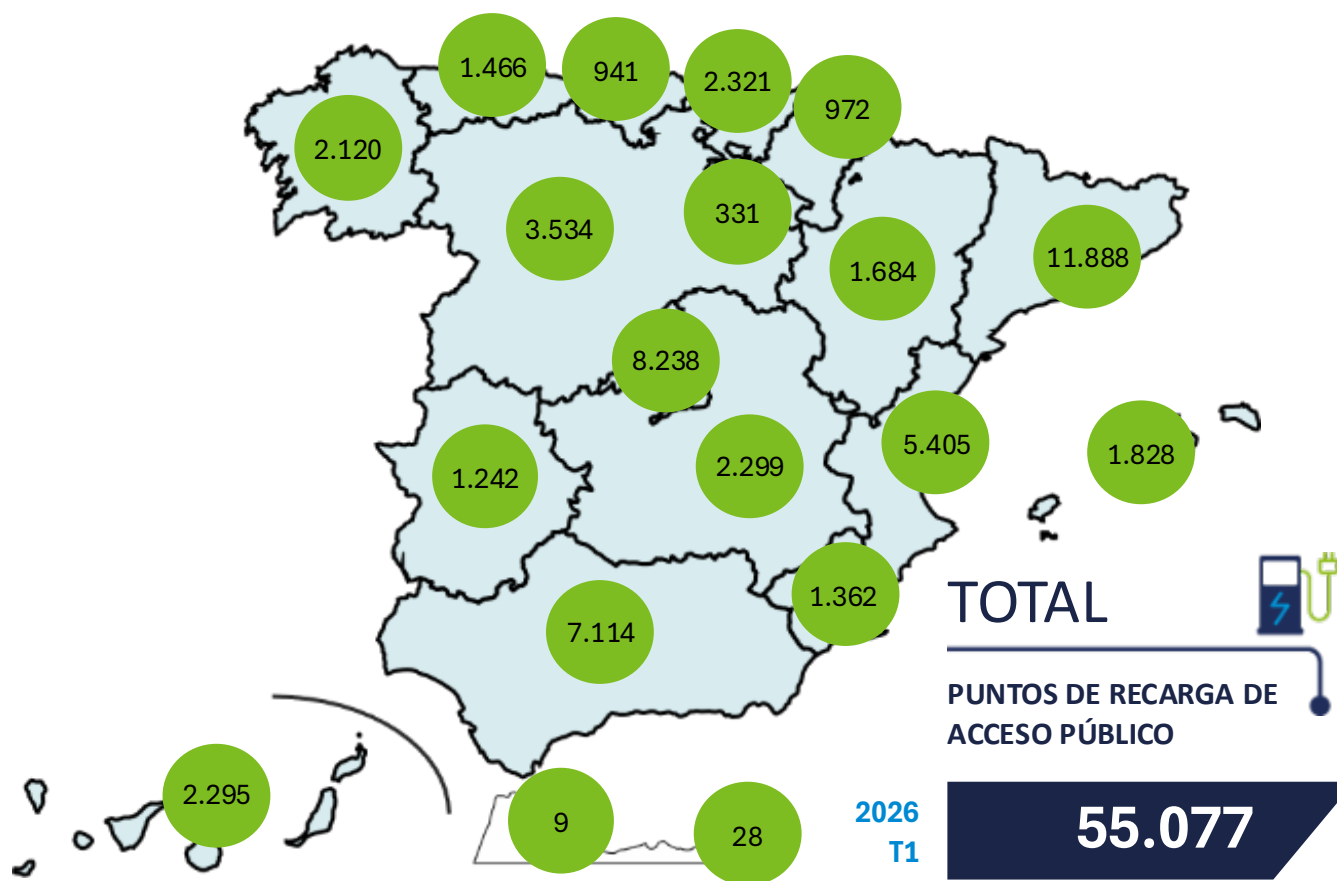
Área roja: país por debajo de la media europea en ambos indicadores.



5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Infraestructura de recarga de acceso público

Última actualización 31 de marzo de 2026



La infraestructura de recarga de acceso público **ha aumentado en 2.005 puntos** durante el primer trimestre de 2026, siendo aproximadamente el doble del crecimiento producido en el último trimestre de 2025, pero lejos del crecimiento promedio de los dos últimos años.

Desde la óptica de la calidad de los puntos, el **31 % de la infraestructura de recarga de acceso público cuenta** con potencias superiores a 22 kW, aún lejos del objetivo establecido por ANFAC del 55 % para 2026 para estas potencias.

TOTAL

PUNTOS DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO

2026
T1

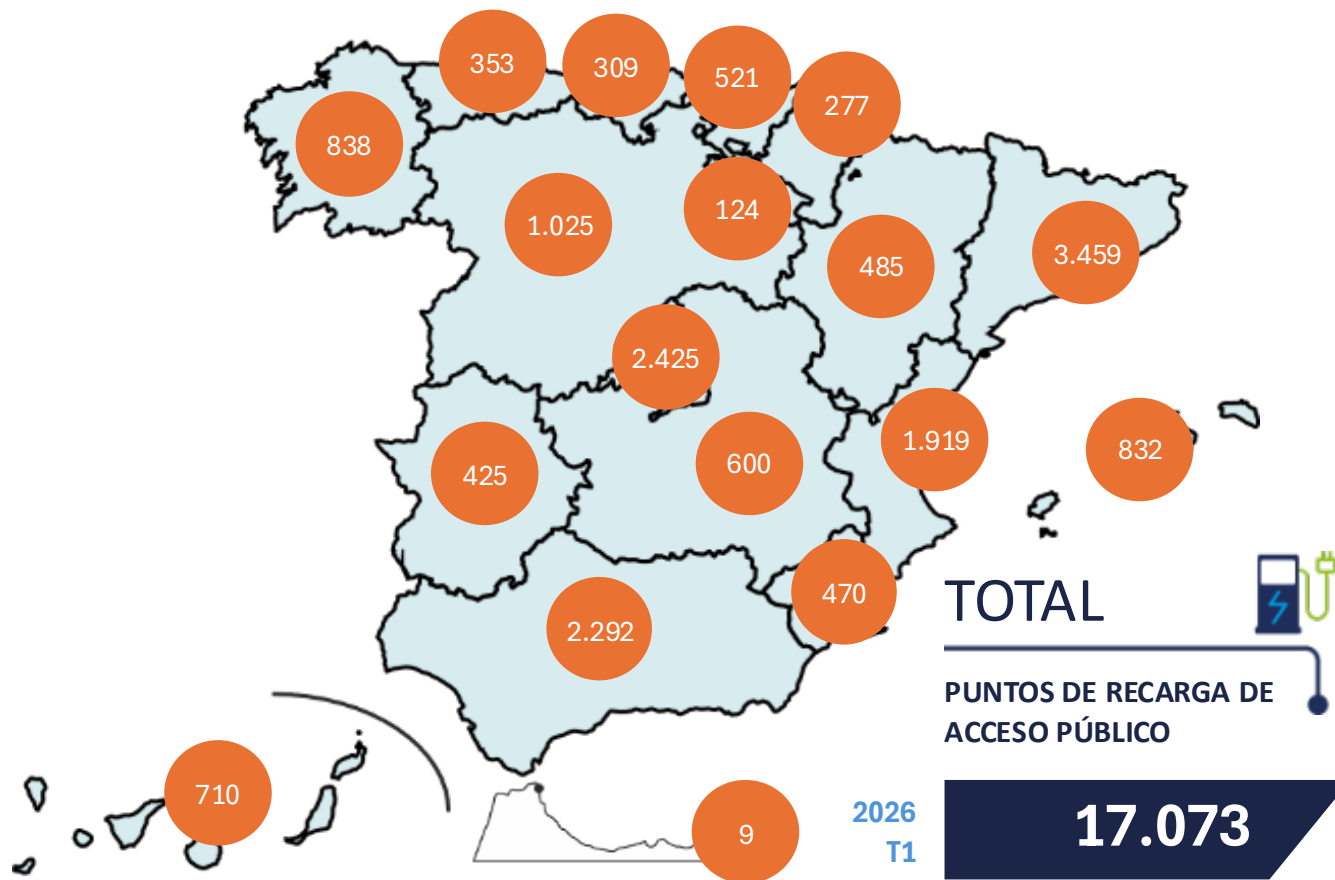
55.077

Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2026

Infraestructura de recarga de acceso público que se encuentra fuera de servicio



En el primer trimestre de 2026 se encuentran 17.073 puntos de recarga de acceso público fuera de servicio, bien sea por encontrarse en mal estado, 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 24 % de la infraestructura de recarga de acceso público instalada en España.

Si estos puntos estuvieran operativos, en España habría 72.150 puntos de recarga de acceso público.

Para evitar experiencias negativas en el proceso de recarga, es de vital importancia poner foco en esta situación, así como avanzar con rapidez y precisión en **una única plataforma** oficial de información al usuario que ofrezca información estática y dinámica (disponibilidad y precio) fiable.

NOTA: La fuente de información sobre el estado de fuera de servicio de los puntos de recarga, en la que se basa este análisis, es proporcionada por los usuarios de los puntos de recarga.

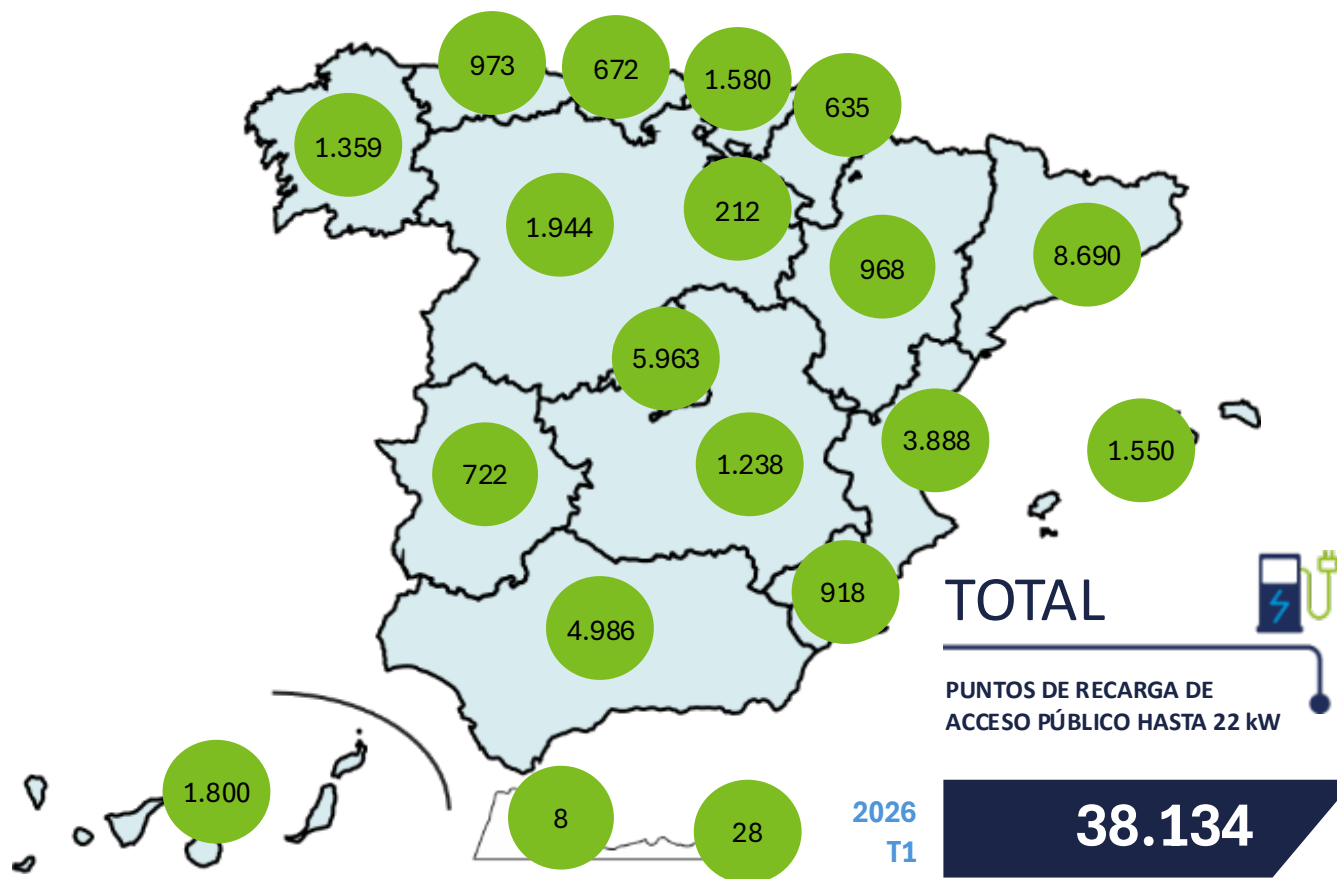
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2026

Infraestructura de recarga de acceso público $P \leq 22$ [kW]

(Tiempo de recarga ~ 19 - 3 horas)



En el primer cuarto de 2026 se han instalado **843 puntos** de recarga con potencia de 22 kW o inferior.

Así, el 69 % 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.

Este es un punto crítico para el despliegue del vehículo eléctrico como vehículo de "todo uso" frente a la percepción actual de utilización de éste como segundo o tercer vehículo para zonas urbanas. Así mismo, este es un punto esencial para hablar de electrificación en el transporte pesado de mercancías y personas.

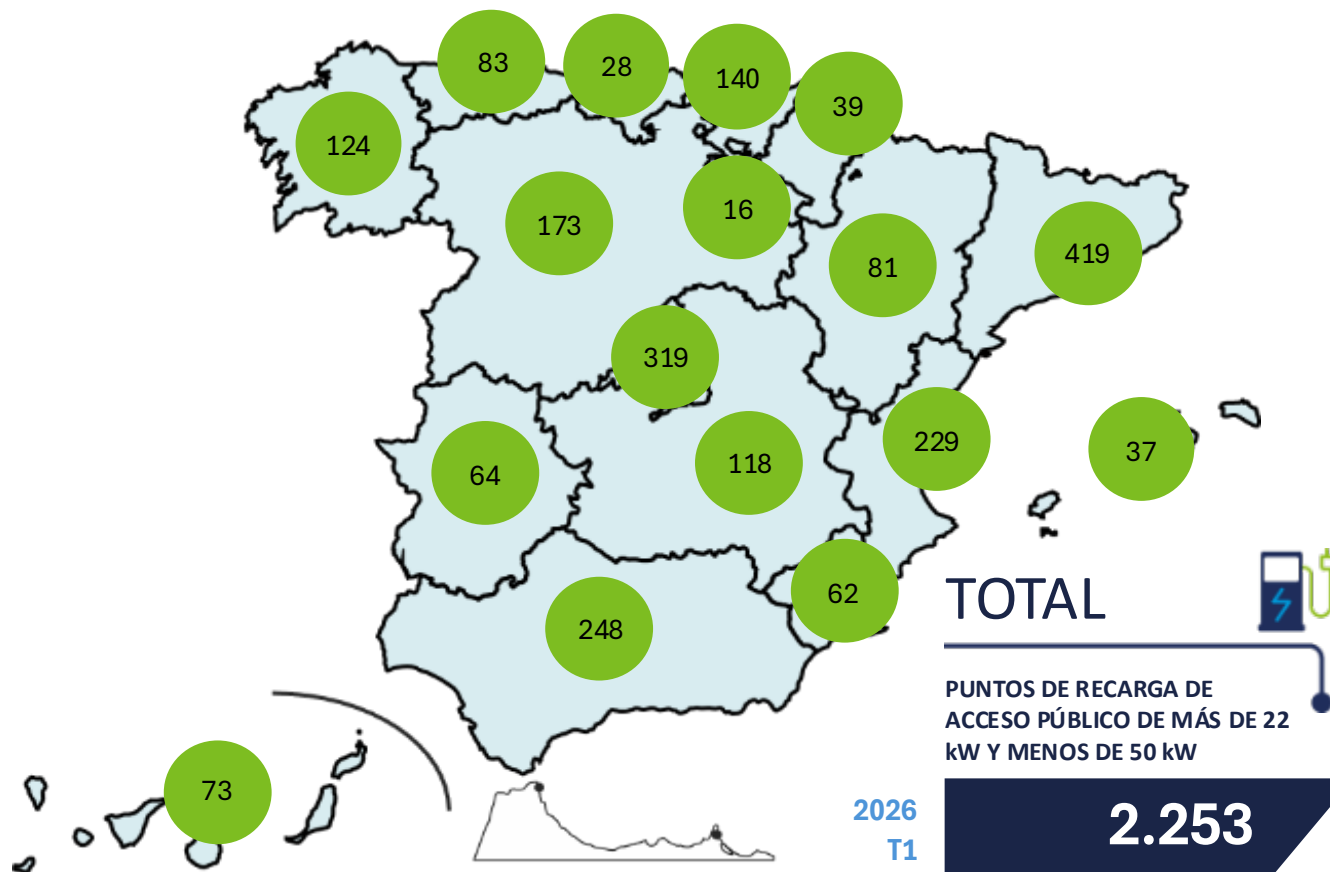
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2026

Infraestructura de recarga de acceso público $22 < P < 50$ [kW]

 (Tiempo de recarga ~ 3 - 1:20 horas)



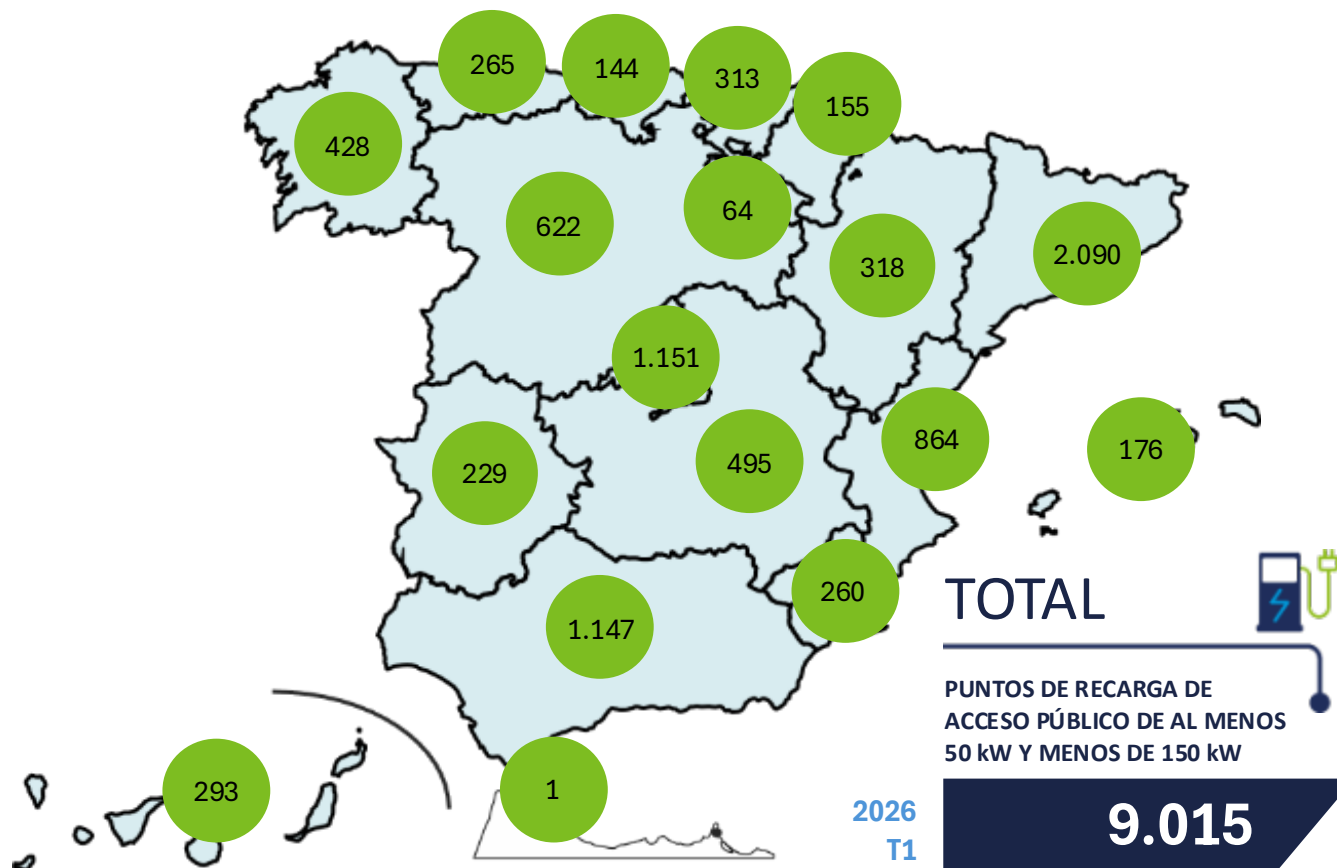
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2026

Infraestructura de recarga de acceso público $50 \leq P < 150$ [kW]

 (Tiempo de recarga ~ 1:20 horas - 27 minutos)



Durante los primeros tres meses de 2026 se ha registrado un aumento de **476 puntos de recarga** entre 50 kW y 150 kW de potencia.

TOTAL

PUNTOS DE RECARGA DE
ACCESO PÚBLICO DE AL MENOS
50 kW Y MENOS DE 150 kW

2026
T1

9.015

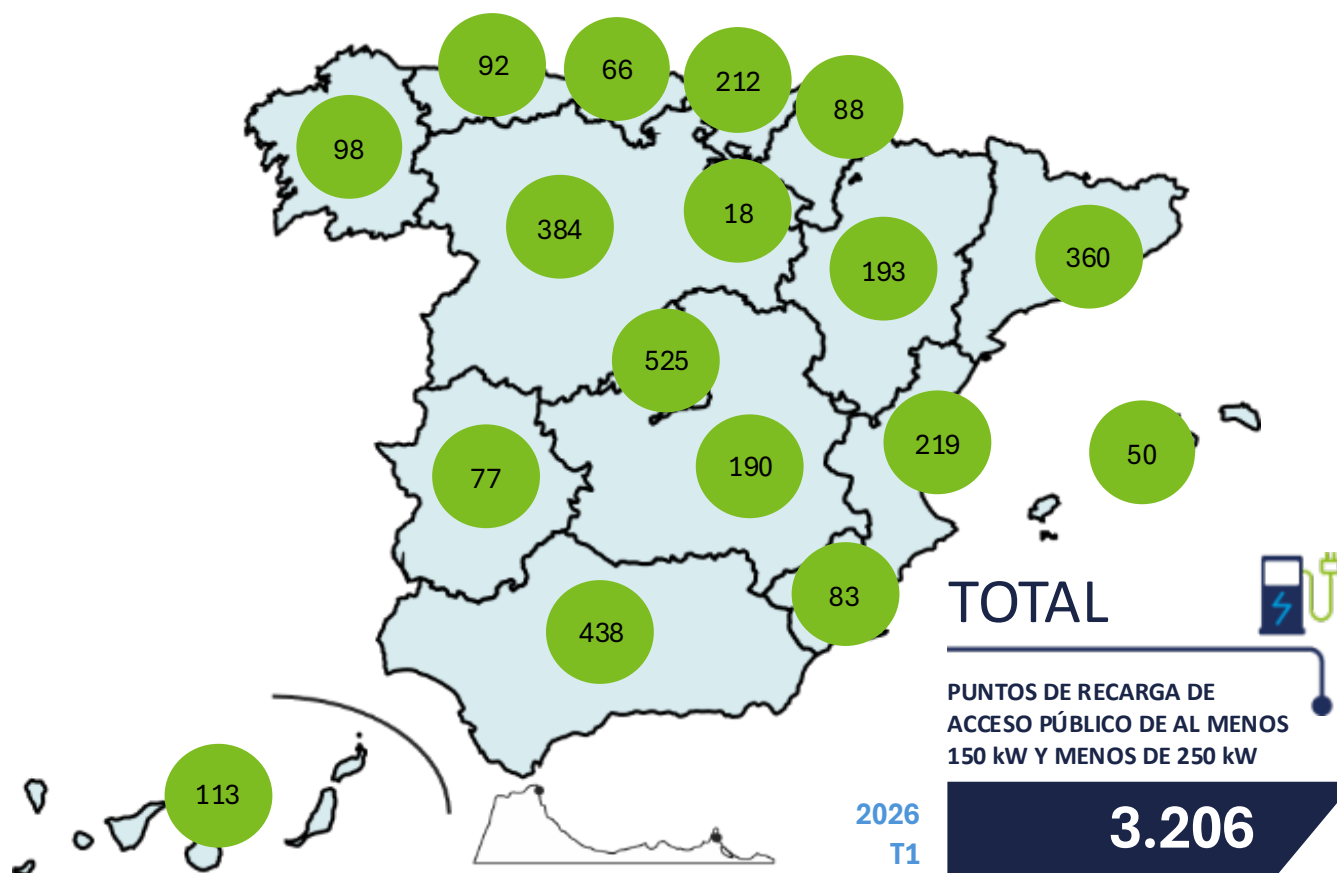
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2026

Infraestructura de recarga de acceso público $150 \leq P < 250$ [kW]

 (Tiempo de recarga ~ 27 - 15 minutos)



En el primer trimestre de 2026 se han abierto al **público 215 puntos de recarga** de estas potencias.

El despliegue de puntos de recarga de al menos 150 kW es 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. Así mismo, es esencial para el transporte pesado de mercancías y personas, pues los vehículos dedicados a este fin comienzan a cargar en potencias de 150 kW.

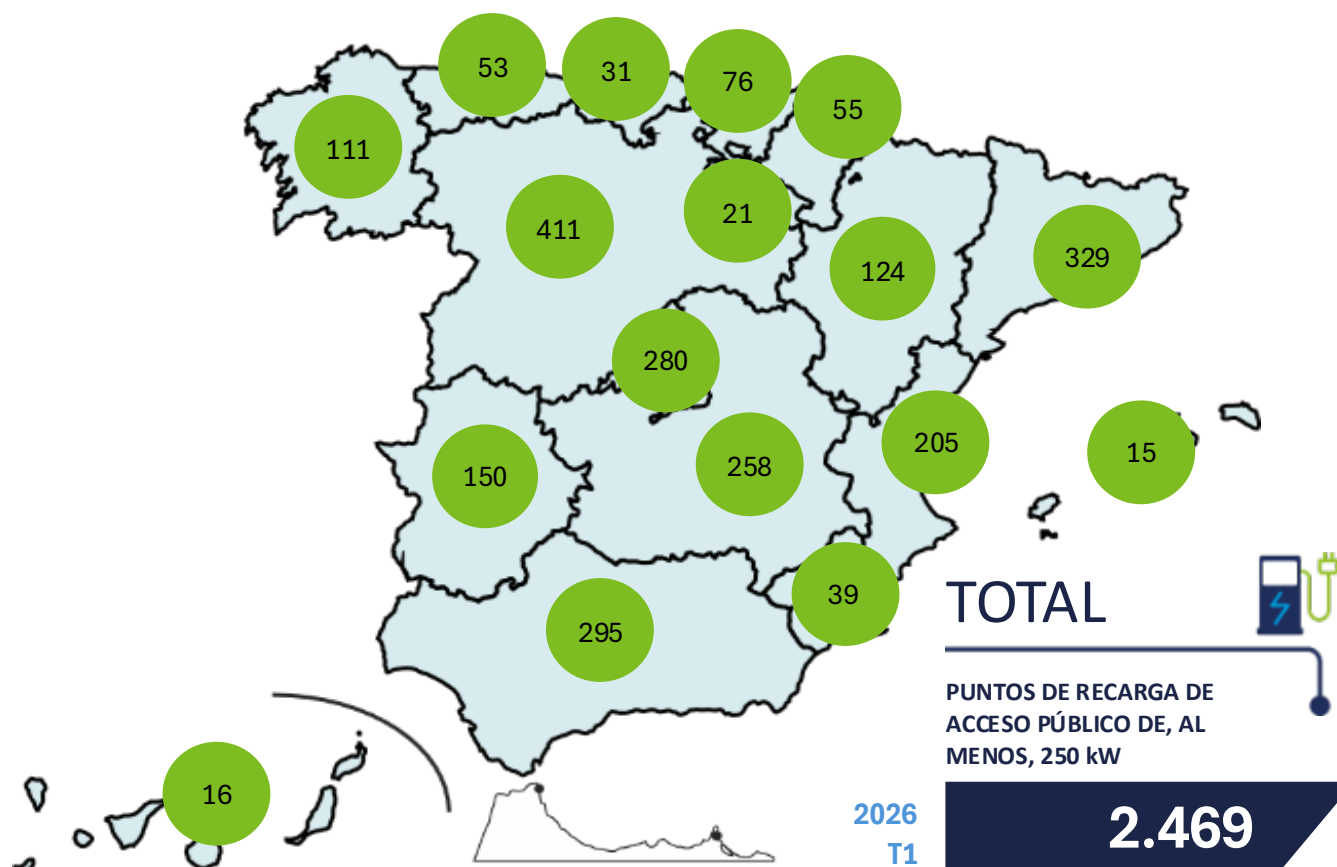
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2026

Infraestructura de recarga de acceso público $P \geq 250$ [kW]

 (Tiempo de recarga de menos de 15 - 10 minutos)



Los puntos de recarga a partir de 250 kW han aumentado en **309 unidades** en el primer trimestre de 2026, lo cual supone el 43 % de los puntos de recarga de este rango de potencias instalados durante el año 2025.

El despliegue de este tipo de infraestructura de alta potencia, que permite recargas similares a la experiencia de repostaje de un vehículo de combustión interna, es esencial para el verdadero despliegue del vehículo eléctrico, más aún, teniendo en cuenta que la tecnología actual de los vehículos ligeros de baterías ya se presenta con potencias de carga superiores a 100 kW e irá incrementándose rápidamente con la introducción de nuevos modelos. **Es además absolutamente necesaria para los vehículos pesados.**

Aproximadamente **el 75 % de los puntos de recarga de acceso público de alta potencia responde a proyectos de fabricantes de automóviles.**

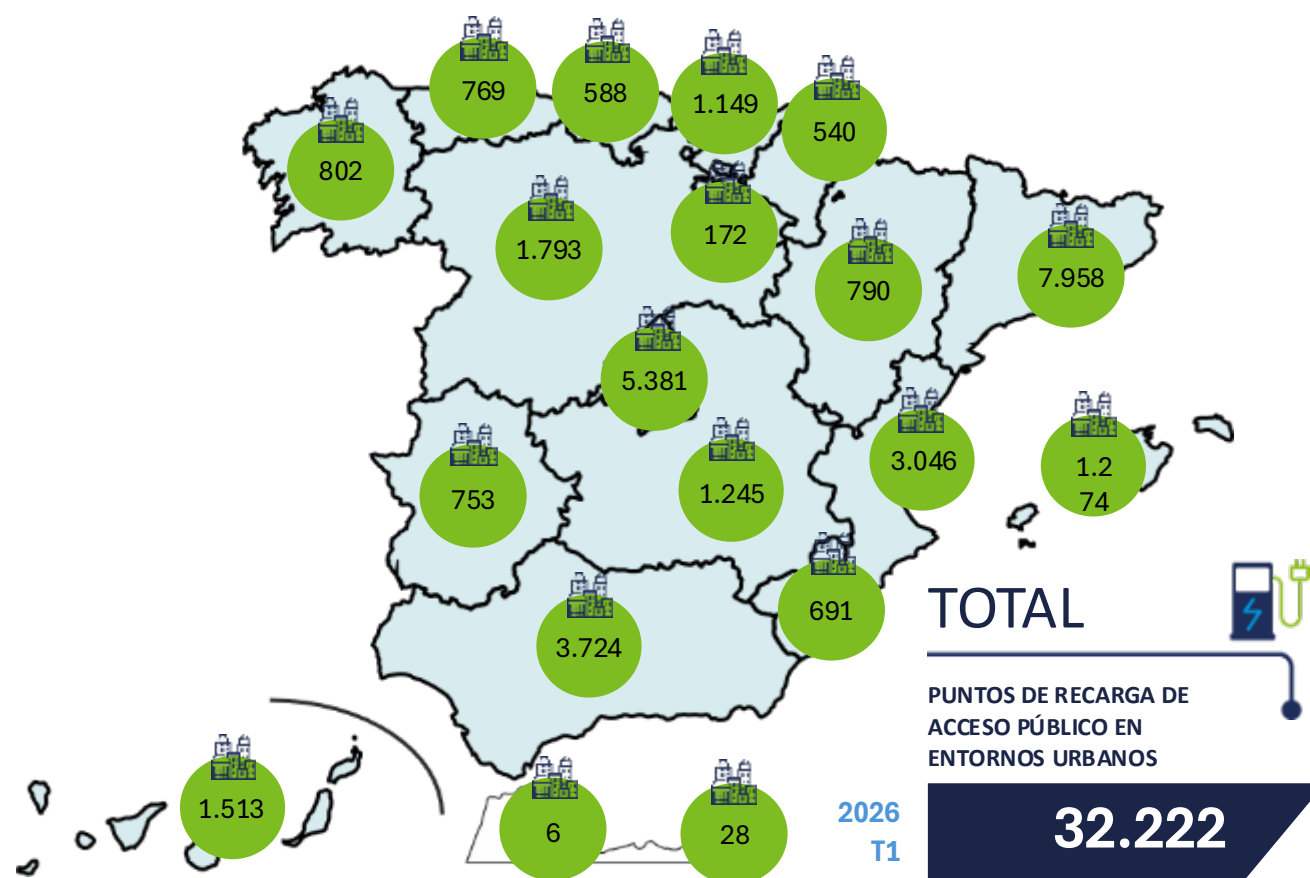
Las dificultades administrativas asociadas al desarrollo de estos proyectos continúan siendo las barreras más importantes en la actualidad, aspecto que tiene paralizados muchos proyectos, siendo un punto crítico el acceso a la red de distribución de electricidad.

Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2026

Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos urbanos



Entre enero y marzo de 2026 se han instalado **891 puntos en ámbito urbano**.

En total, el 59 % de la infraestructura de recarga de acceso público en España está ubicada en el ámbito urbano.

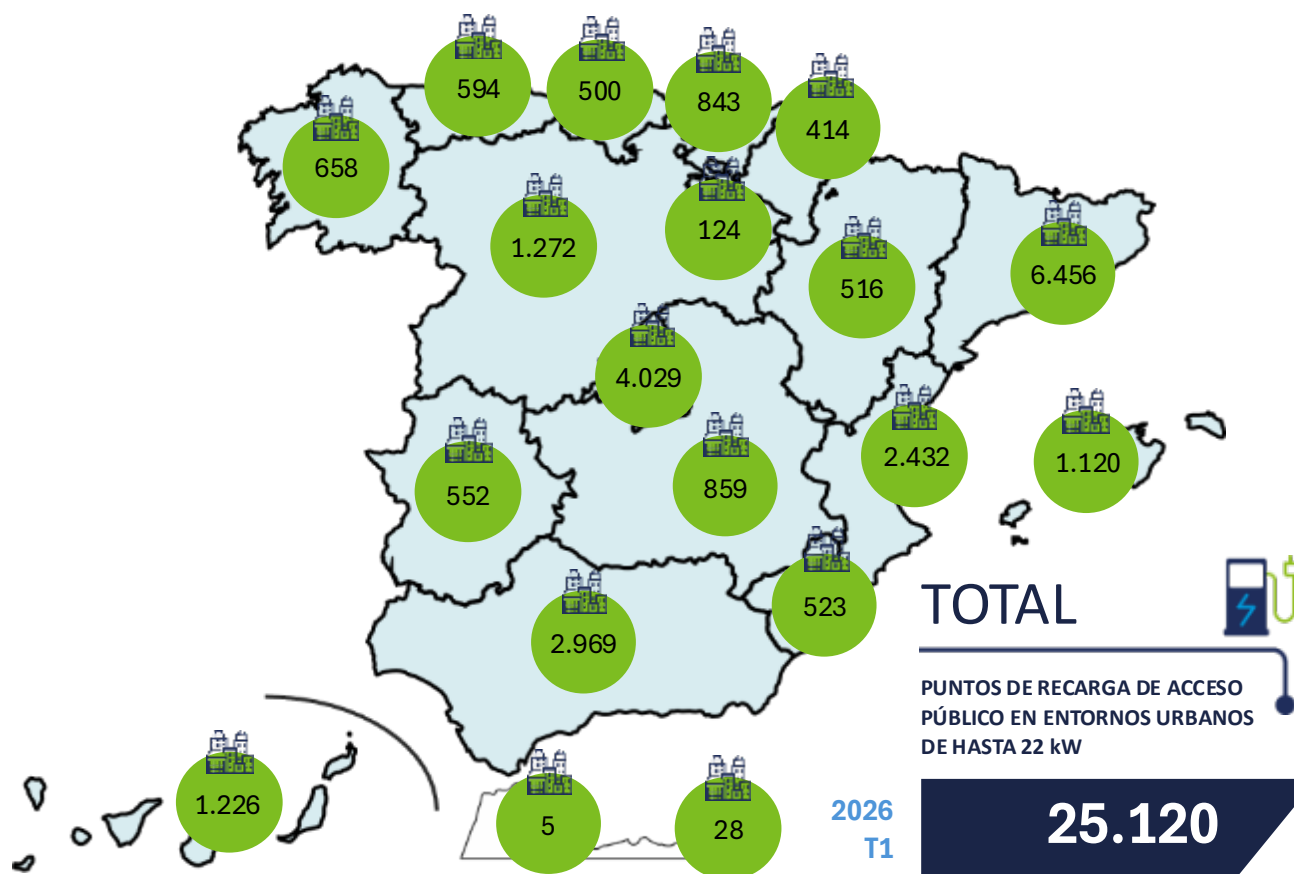
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2026

Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos urbanos $P \leq 22$ [kW]

 (Tiempo de recarga ~ 19 - 3 horas)



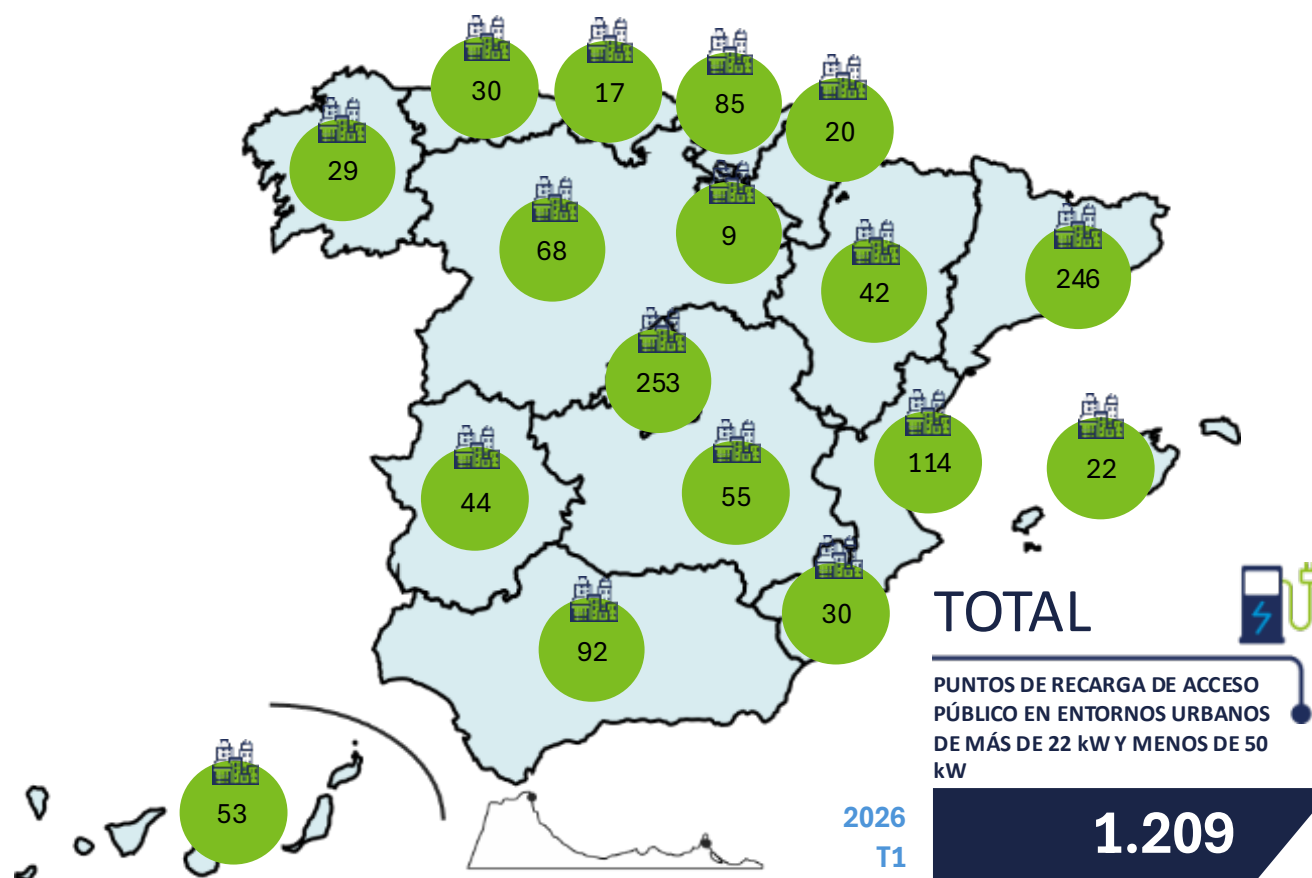
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2026

Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos urbanos $22 < P < 50$ [kW]

 (Tiempo de recarga ~ 3 - 1:20 horas)



TOTAL

PUNTOS DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO EN ENTORNOS URBANOS DE MÁS DE 22 kW Y MENOS DE 50 kW

2026
T1

1.209

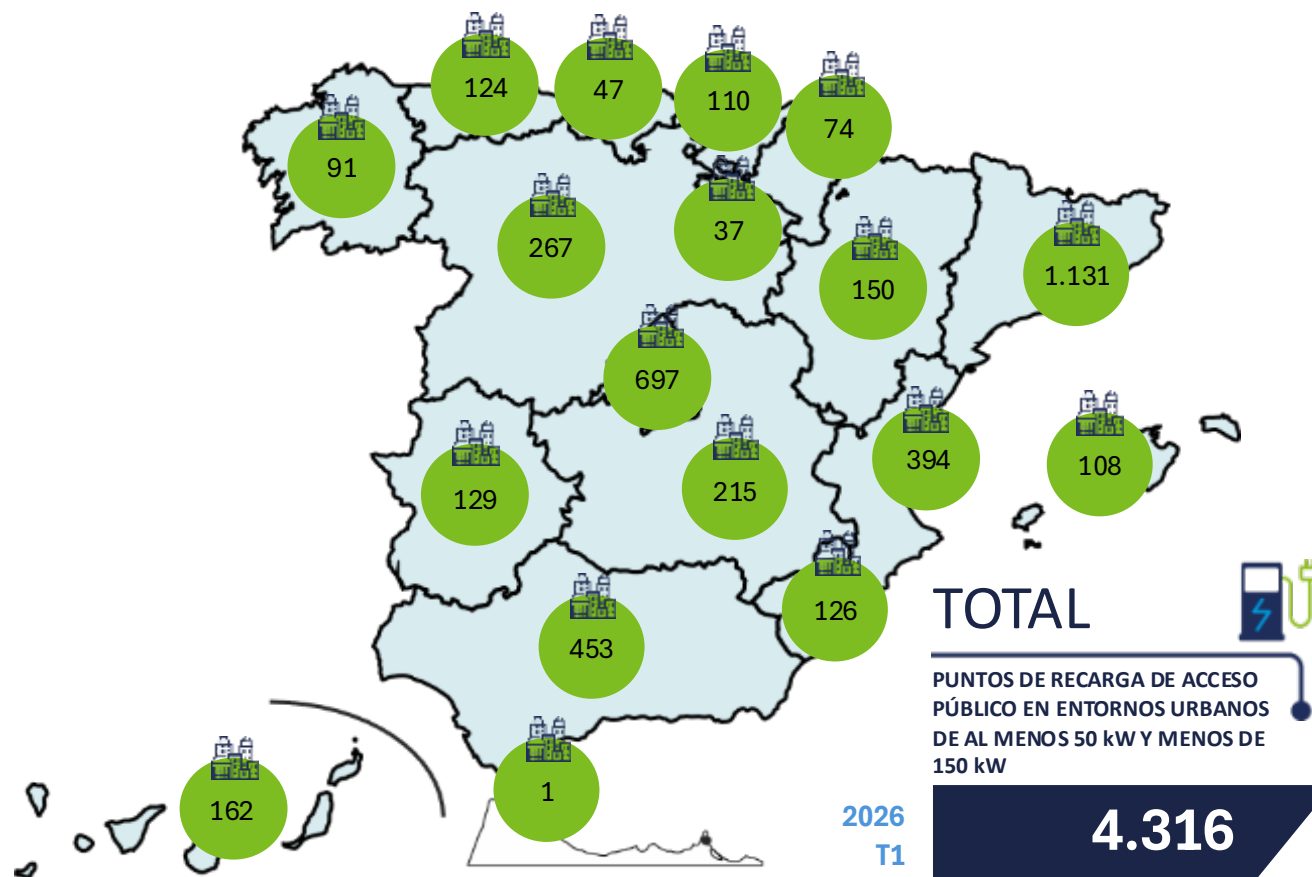
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2026

Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos urbanos $50 \leq P < 150$ [kW]

 (Tiempo de recarga ~ 1:20 horas - 27 minutos)



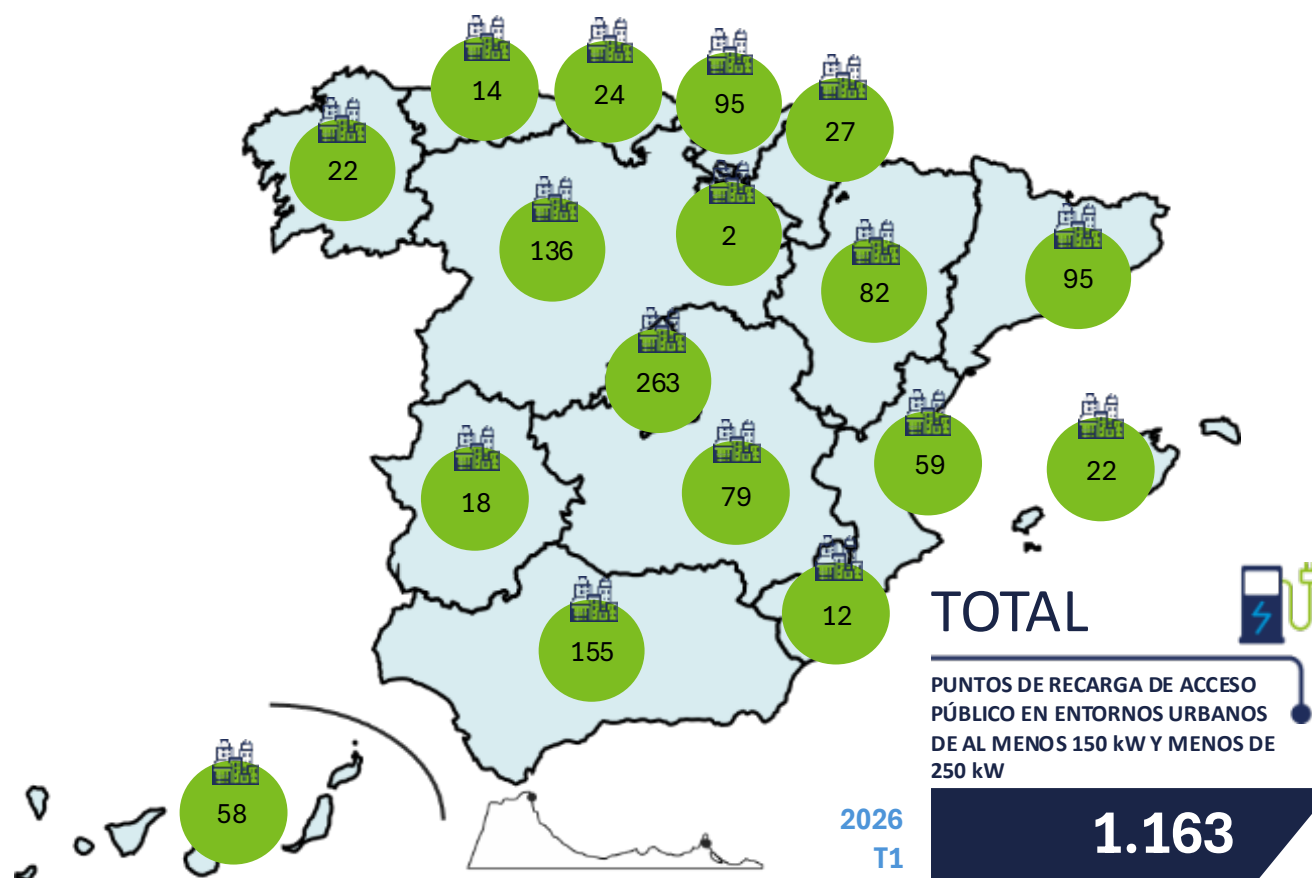
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2026

Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos urbanos $150 \leq P < 250$ [kW]

 (Tiempo de recarga ~ 27 - 15 minutos)



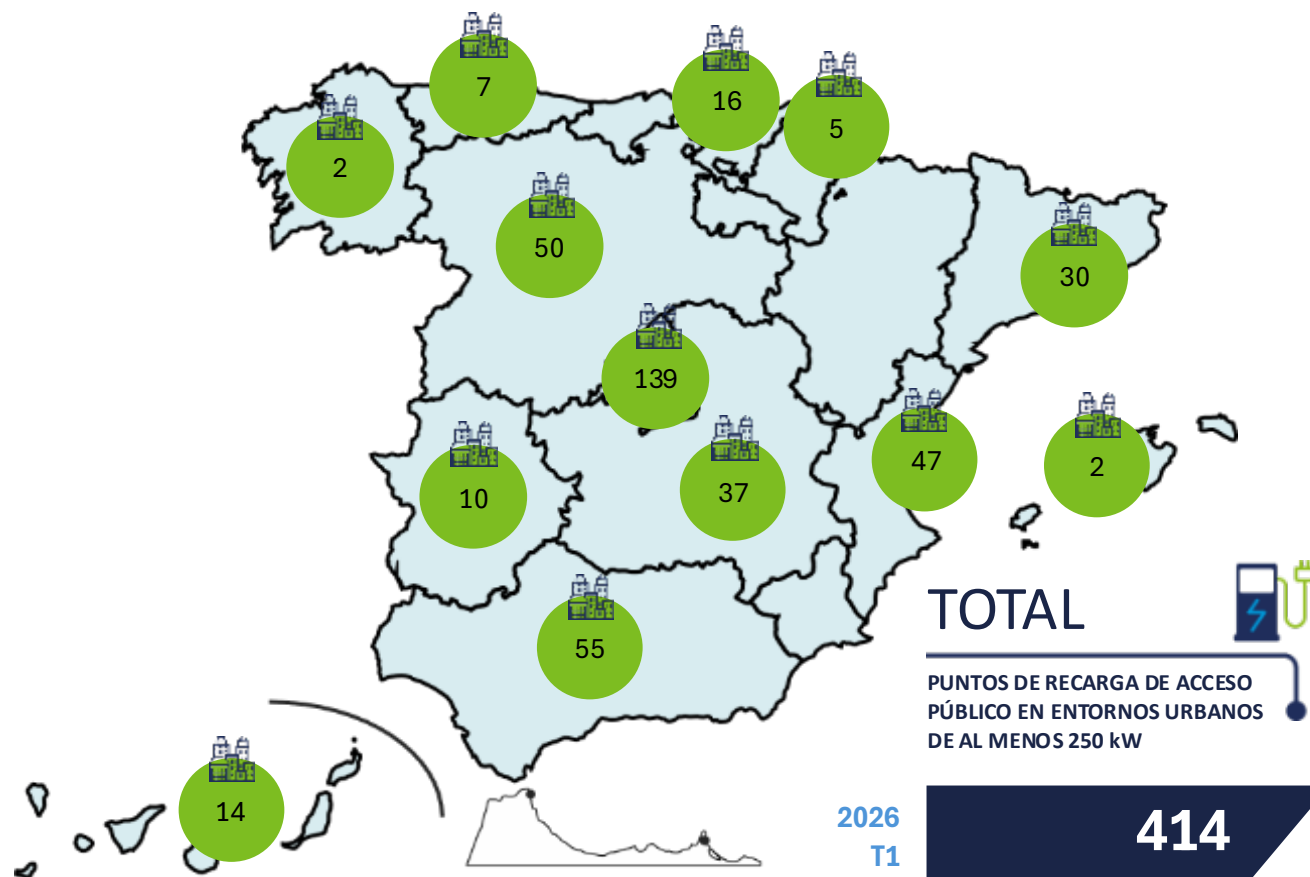
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2026

Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos urbanos $P \geq 250$ [kW]

 (Tiempo de recarga de menos de 15 - 10 minutos)

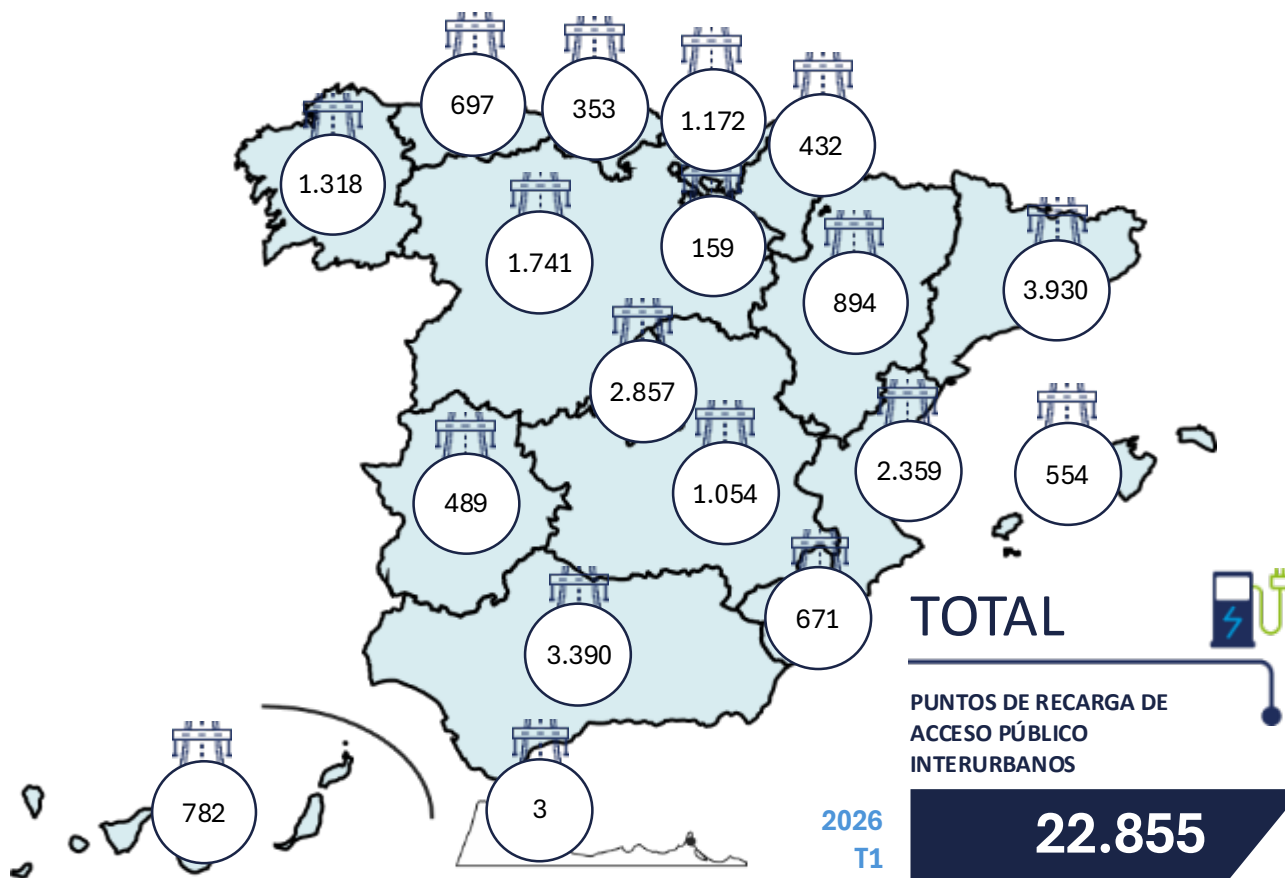


Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2026

Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos interurbanos



En los primeros tres meses de 2026 se han instalado **1.114 puntos en zonas interurbanas**. Si bien el 41 % de la infraestructura de recarga de acceso público en España es interurbana, **el 57 % de los puntos de recarga interurbanos tienen potencias de como mucho 22 kW** que presenta tiempos de recarga muy elevados y una barrera de uso muy importante para el consumidor.

La recarga interurbana debe enfocarse a altas potencias pues puntos de recarga por debajo de 22 kW son inasumibles en recorridos interurbanos, ya que el uso de estos puntos supone tiempos mínimos de recarga de 3 horas.

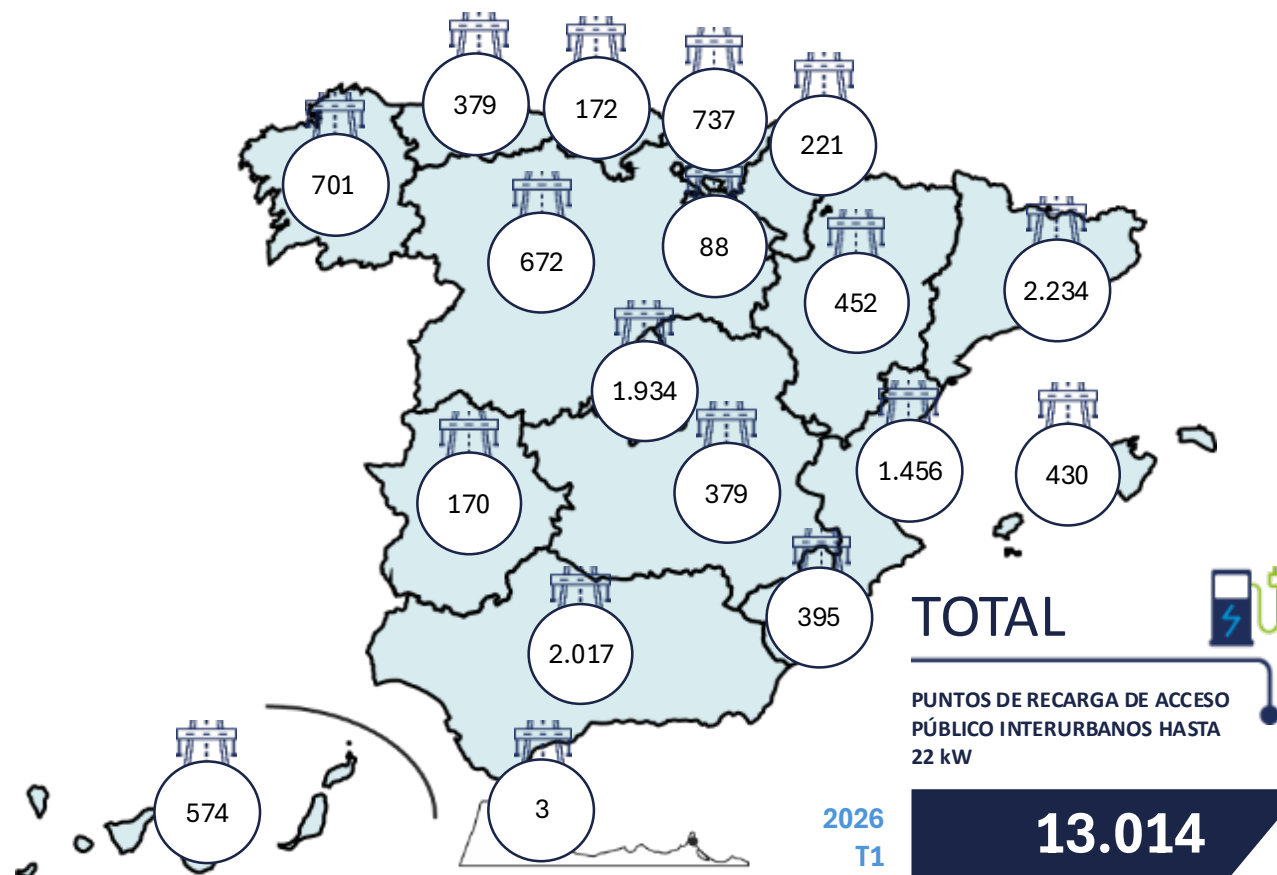
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2026

Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos interurbanos $P \leq 22$ [kW]

 (Tiempo de recarga ~ 19 - 3 horas)



TOTAL

PUNTOS DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO INTERURBANOS HASTA 22 kW

13.014

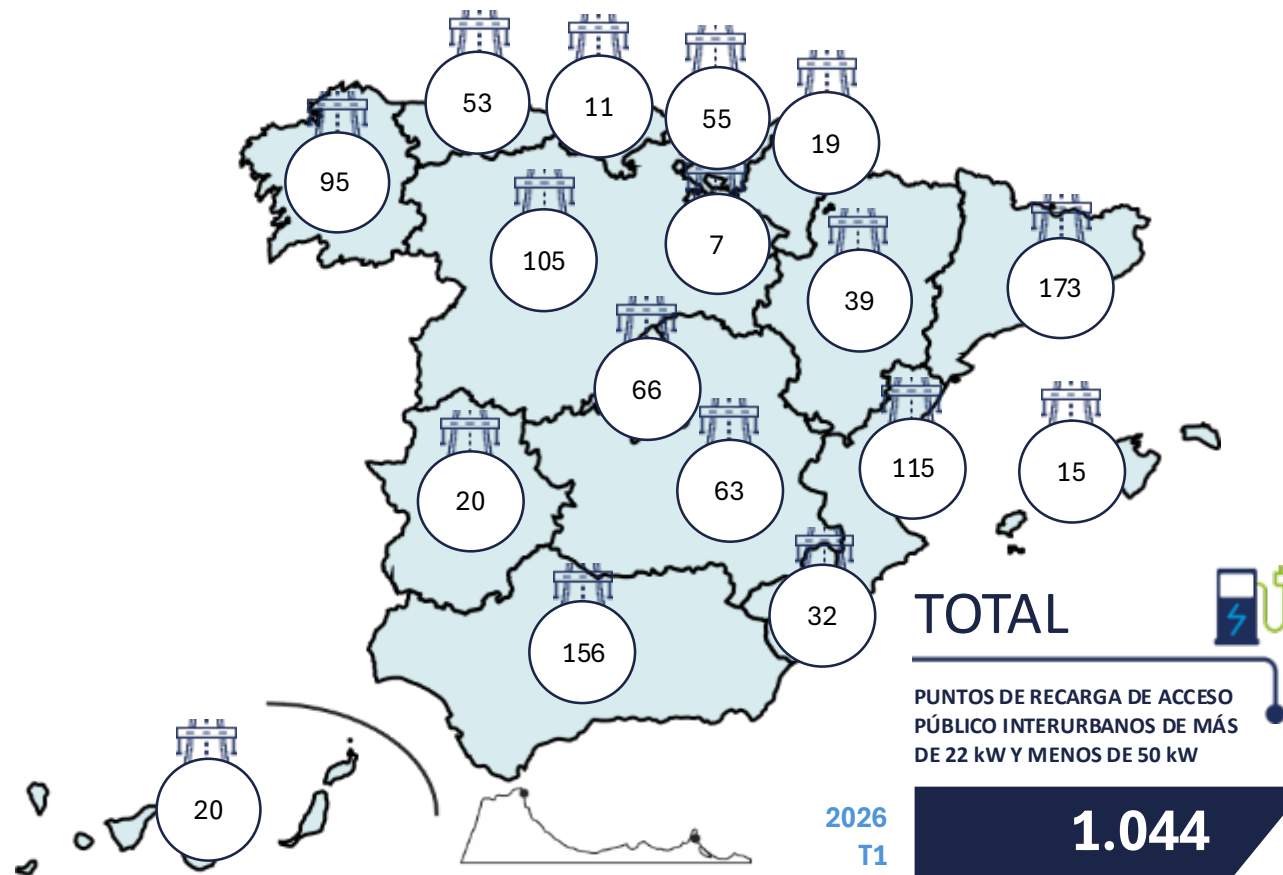
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2026

Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos interurbanos $22 < P < 50$ [kW]

 (Tiempo de recarga ~ 3 - 1:20 horas)



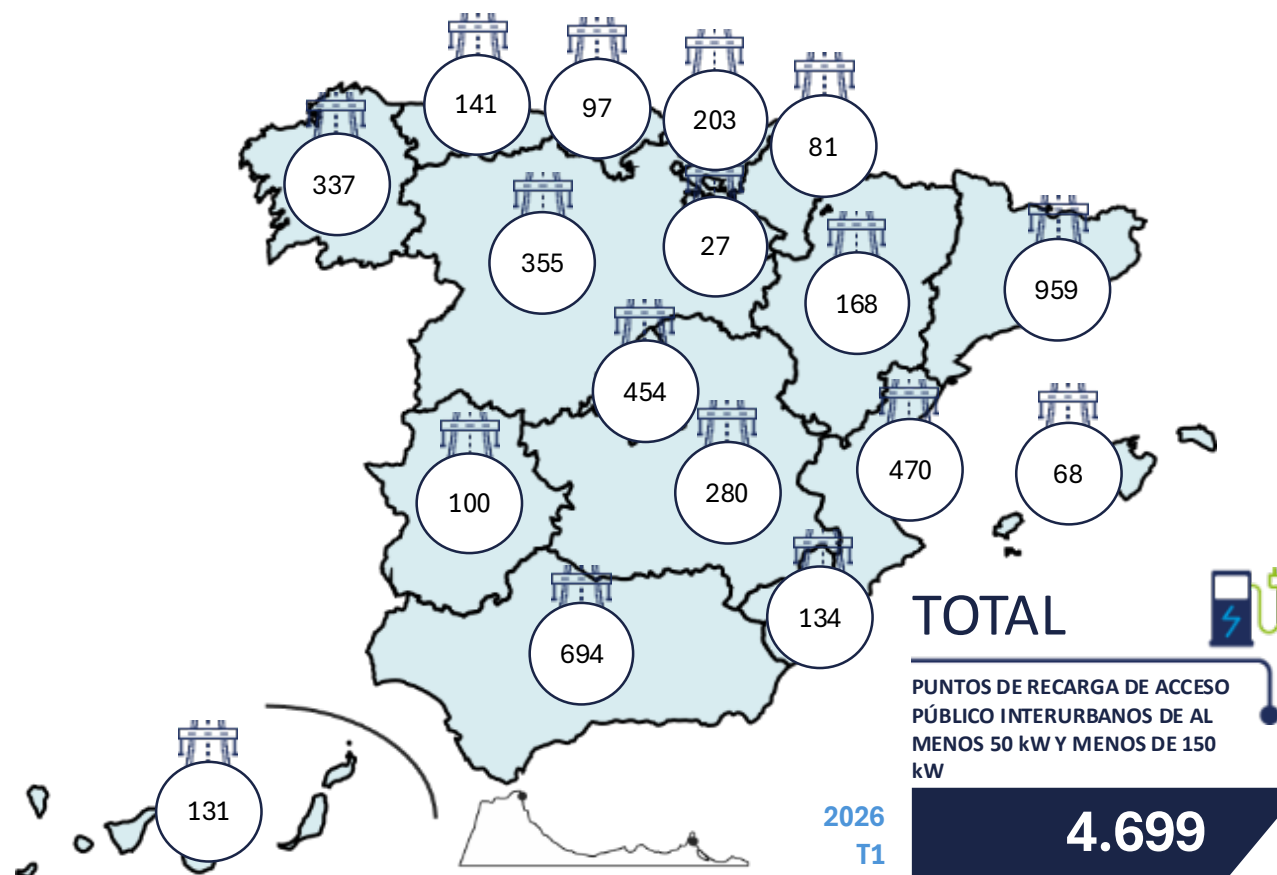
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2026

Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos interurbanos $50 \leq P < 150$ [kW]

 (Tiempo de recarga ~ 1:20 horas - 27 minutos)



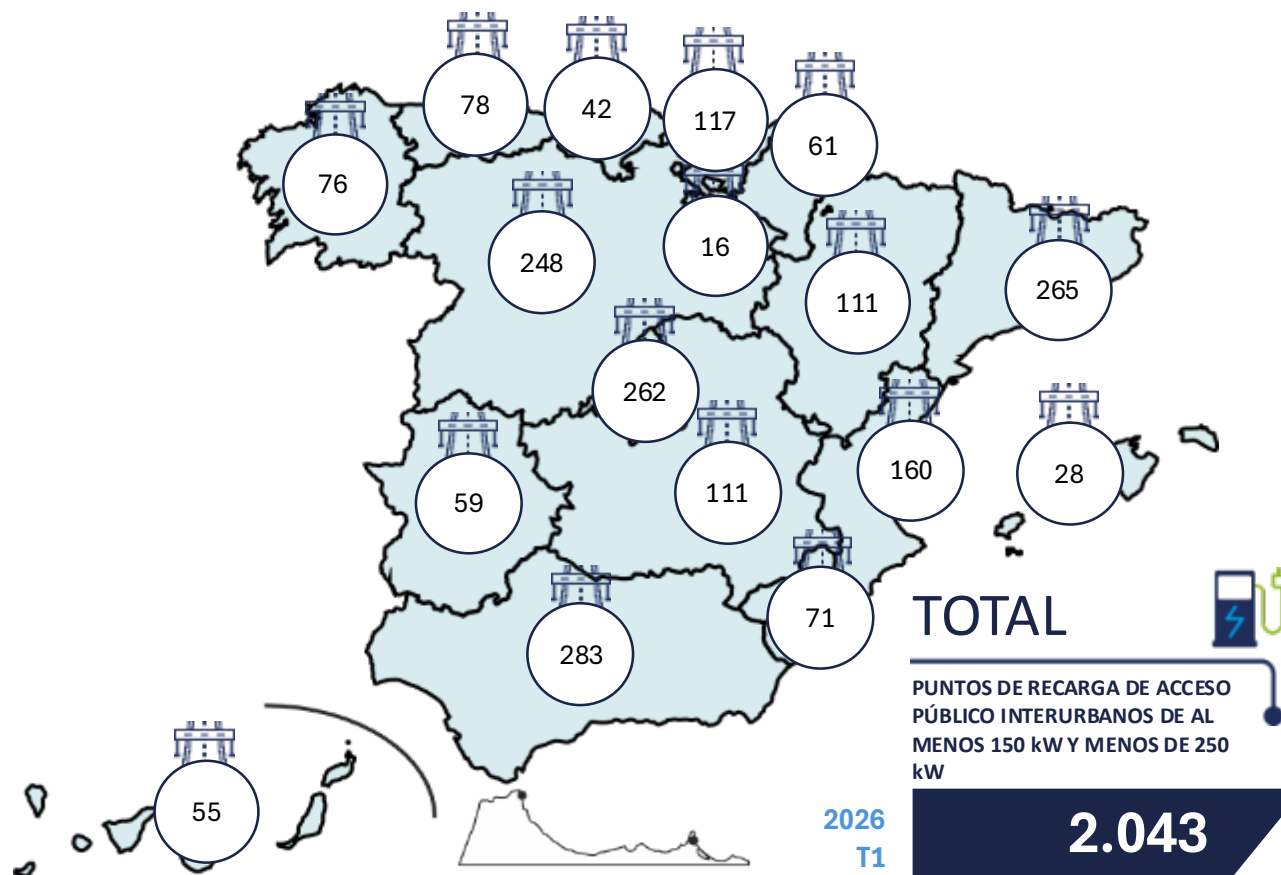
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2026

Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos interurbanos $150 \leq P < 250$ [kW]

 (Tiempo de recarga ~ 27 - 15 minutos)



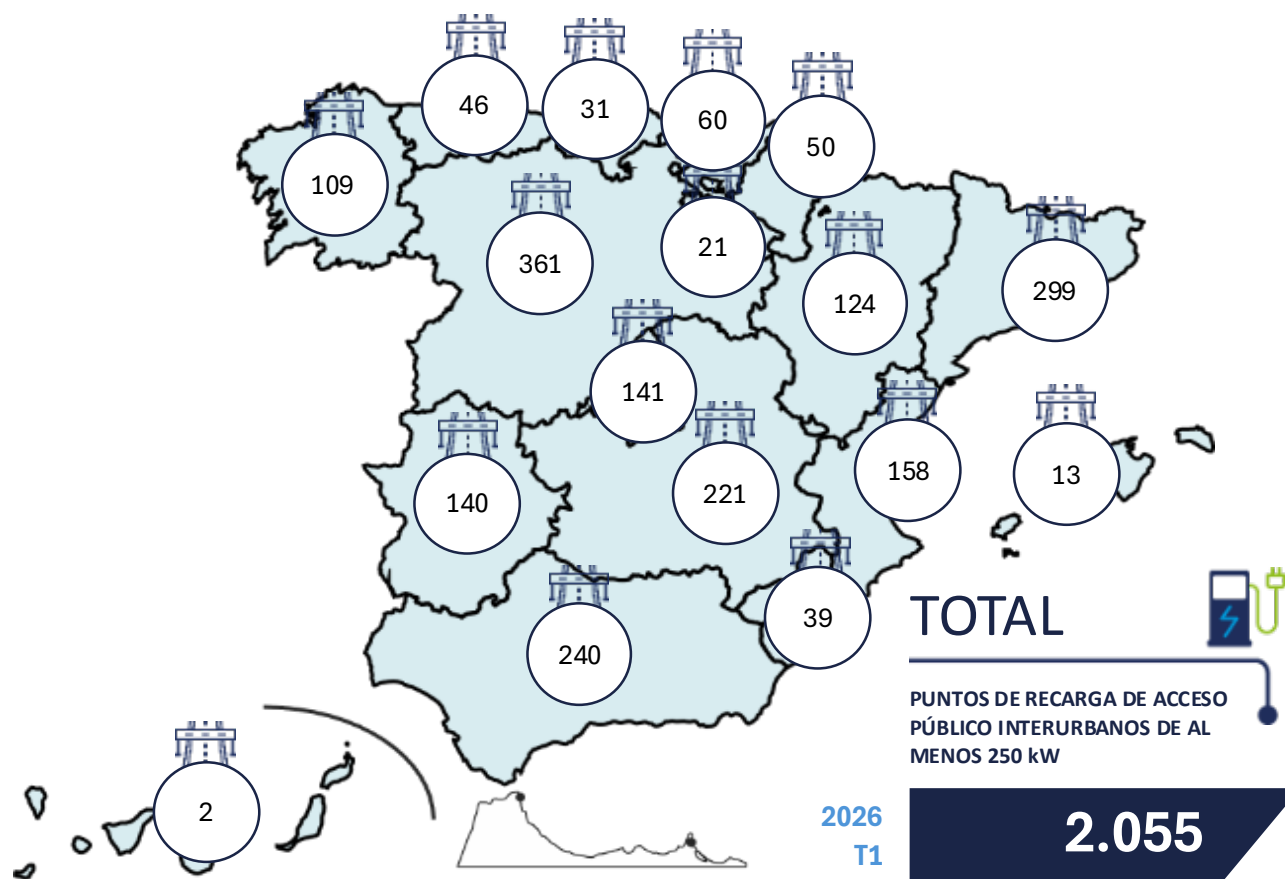
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2026

Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos interurbanos $P \geq 250$ [kW]

 (Tiempo de recarga de menos de 15 - 10 minutos)



En los primeros tres meses de 2026 han crecido en **256 unidades** los puntos de recarga de al menos 250 kW en entornos interurbanos. **Este dato es positivo pues ya supone el 45 % de los puntos abiertos durante todo 2025.**

Pese a ello, tan solo el **9 % de los puntos de recarga de acceso público interurbanos presenta potencias por encima de los 250 kW.**

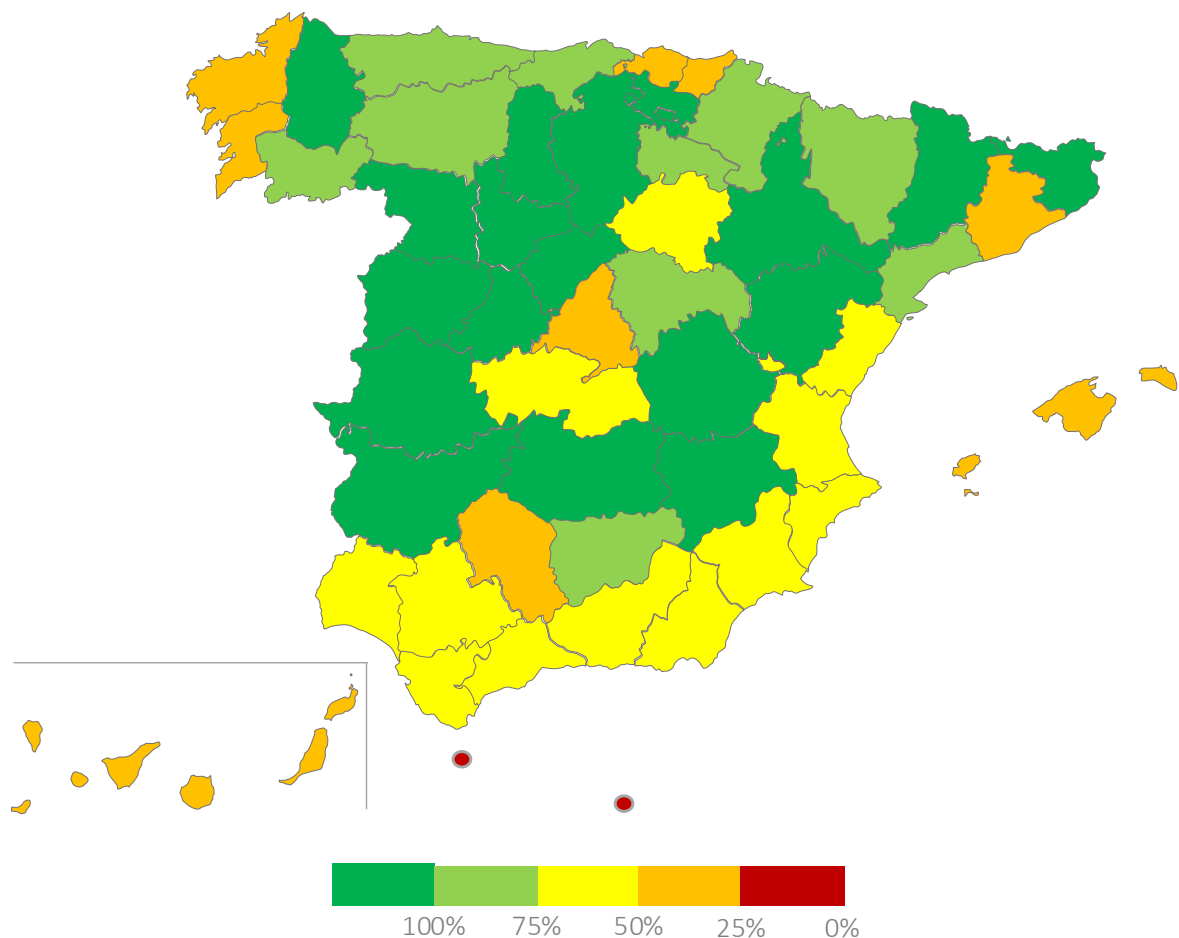
Esta infraestructura es además absolutamente necesaria para movilidad eléctrica asociada a los vehículos pesados que parten de potencias de carga de 150 kW o ya muy superiores en la actualidad.

Es necesario, además, garantizar que los vehículos pesados puedan emplear esta infraestructura en lo que a maniobrabilidad, tensión de salida y longitud de manguera, se refiere. Esta información no está disponible ni en fuentes privadas ni públicas

5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2026

Cumplimiento del objetivo de potencia instalada a 2026 a nivel provincial



Para cumplir con el Despliegue de Infraestructura de recarga necesario en términos de potencia de acuerdo con la metodología de ACEA, serían necesarios 3 kW y 2 kW por cada vehículo eléctrico puro e híbrido enchufable, respectivamente,

Para cumplir con los objetivos del *Fit for 55*, en base al despliegue actual y objetivos de cierre de parque de vehículos electrificados para 2026, durante el primer trimestre, España ha ya alcanzado el 62 % del objetivo de potencia instalada.

A nivel provincial, 18 provincias ya habrían alcanzado o superado sus respectivos objetivos de potencia instalada para 2026 (representadas en verde oscuro), y 12 provincias no alcanzan el 50 % de sus objetivos, siendo necesarios mayores esfuerzos para el despliegue de potencia a lo largo del año para cumplir con los mismos.

DEFINICIONES



GRUPO DE CARGA O CHARGING POOL: Un grupo de carga consta de una o varias estaciones de carga y los puntos de estacionamiento. El grupo de carga es operado por un único operador de punto de carga (CPO) en una ubicación/dirección y coordenadas GPS .



ESTACIÓN DE CARGA: Una estación de carga es un objeto físico con uno o más puntos de carga, que comparten una interfaz de identificación de usuario común. Todas las interfaces físicas "hombre-máquina" se encuentran en la estación de carga. Algunas estaciones de carga tienen una tarjeta de identificación/lector RFID, botones, pantallas, LED, etc. Otras estaciones son "Plug and Charge", sin botones, pantalla, etc. En estos casos, el vehículo se identifica automáticamente.



PUNTO DE RECARGA: La energía eléctrica se entrega a través de un punto de carga. Un punto de carga puede tener uno o varios conectores (salidas o enchufes) para acomodar diferentes tipos de conectores. Sólo se puede usar uno al mismo tiempo. Por tanto, en un pool el número de puntos de recarga es igual al número de plazas de aparcamiento.



CONECTOR: Un conector es la interfaz física entre la estación de carga y el vehículo eléctrico a través del cual se entrega la energía eléctrica:

- Un enchufe en un cable (un lado consiste en el enchufe "macho" y el otro lado es la "versión hembra"). El enchufe de un lado del cable encaja en la salida del punto de carga y el enchufe del otro lado del cable encaja en la entrada del vehículo.

- Un enchufe conectado en un cable inseparable de la estación de carga (común para las estaciones de carga rápida). Este enchufe cabe en la entrada del vehículo.

- Una placa de inducción.

- Un pantógrafo

Normalmente, el número de puntos de recarga y el número de conectores es el mismo, aunque no siempre.

Fuente: Sustainable Transport Forum – Sub-Group to Foster the creation of an Electro-mobility Market of Services.