



# BARÓMETRO DE LA ELECTROMOVILIDAD

TERCER TRIMESTRE DE 2025

## 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.
- 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:** evalúa el estado actual considerando un objetivo de 9,1 puntos de recarga por cada 1.000 personas en edad motorizable.
- b) **Indicador de Infraestructuras de Recarga Rápida sobre la Población Motorizable:** mide la distancia de las actuales infraestructuras de recarga rápida (más de 50 kW) en referencia a una meta de 4,8 punto por cada 1.000 personas en edad motorizable.

**Fuentes:** elaboración propia ANFAC a partir de datos de IDEAUTO, ACEA, Electromaps, EAFO, INE, Ministerio de Fomento, 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 2024 de 38.725.**



**Turismos electrificados  
Enero a septiembre 2025**

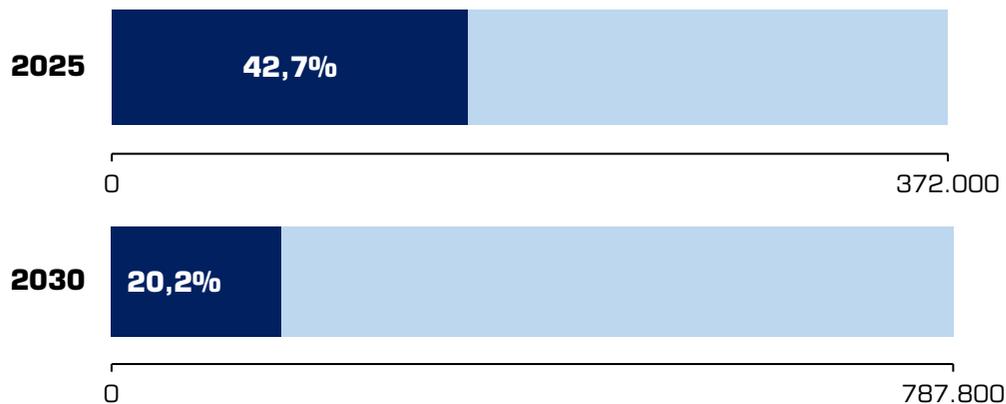
**158.744**

**13.382**

**Nuevos puntos de recarga  
Enero a septiembre 2025**

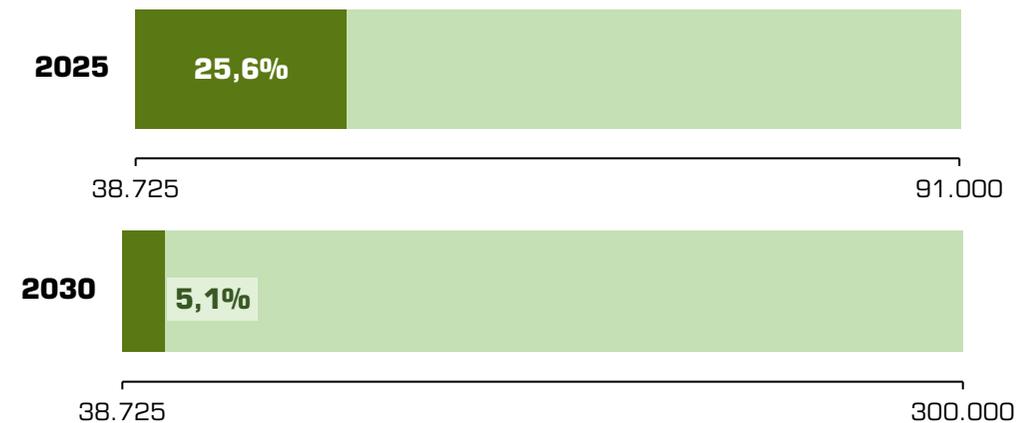


Distancia a los objetivos de mercado electrificado



Fuente: Anfac / Ideauto.

Distancia a los objetivos de infraestructura

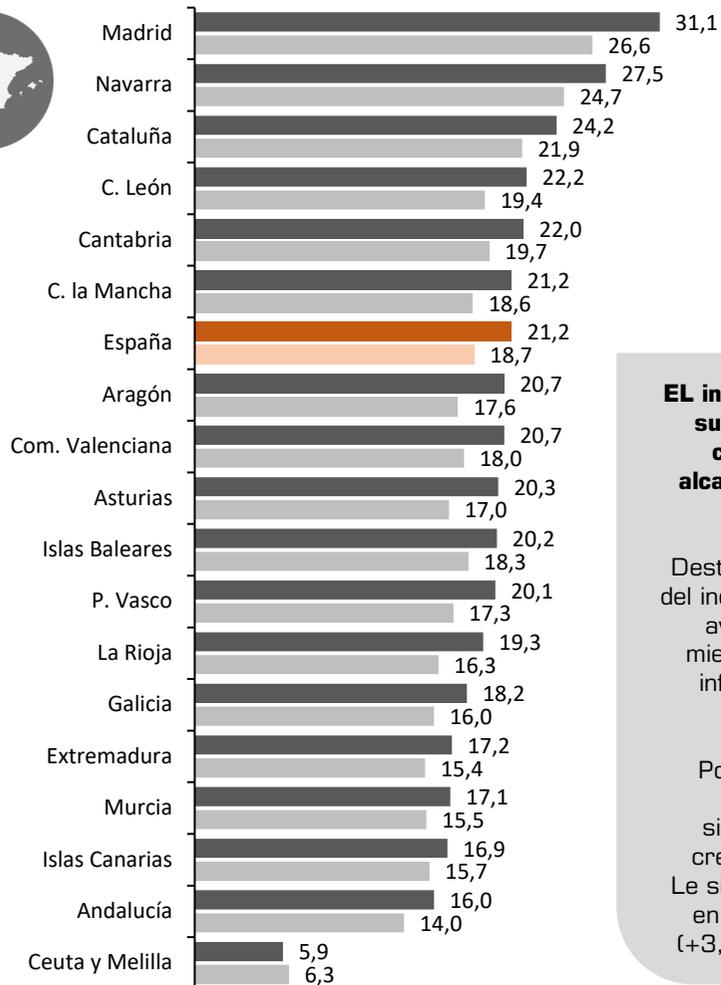


Fuente: ANFAC en base a Electromaps.

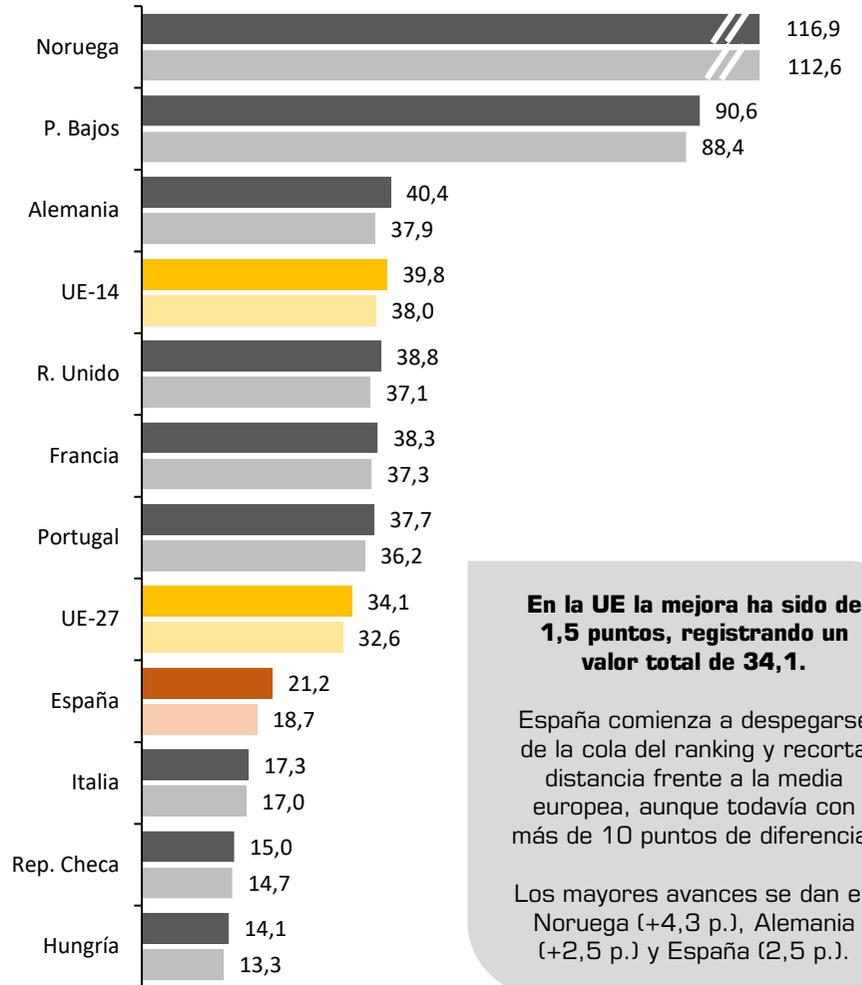
(\*) Este porcentaje representa el avance de puntos instalados en el año sobre el número de puntos necesarios para llegar al objetivo fijado, siempre partiendo de los disponibles a 31 de diciembre del año anterior.

## 1. INDICADOR GLOBAL DE ELECTROMOVILIDAD

Índice en base 100



■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior



■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior

**EL indicador global de movilidad supera los 20 puntos tras crecer en 2,5 puntos y alcanzando una valoración de 21,2 sobre 100.**

Destaca una mayor aportación del indicador de vehículos que ha avanzado en 3,9 puntos, mientras que el indicador de infraestructura mejora en 1,2 puntos.

Por comunidad autónoma, Madrid destaca significativamente con un crecimiento de 4,5 puntos. Le siguen en cuanto a avances en este trimestre Asturias (+3,3 p.), y Aragón (+3,1 p.).

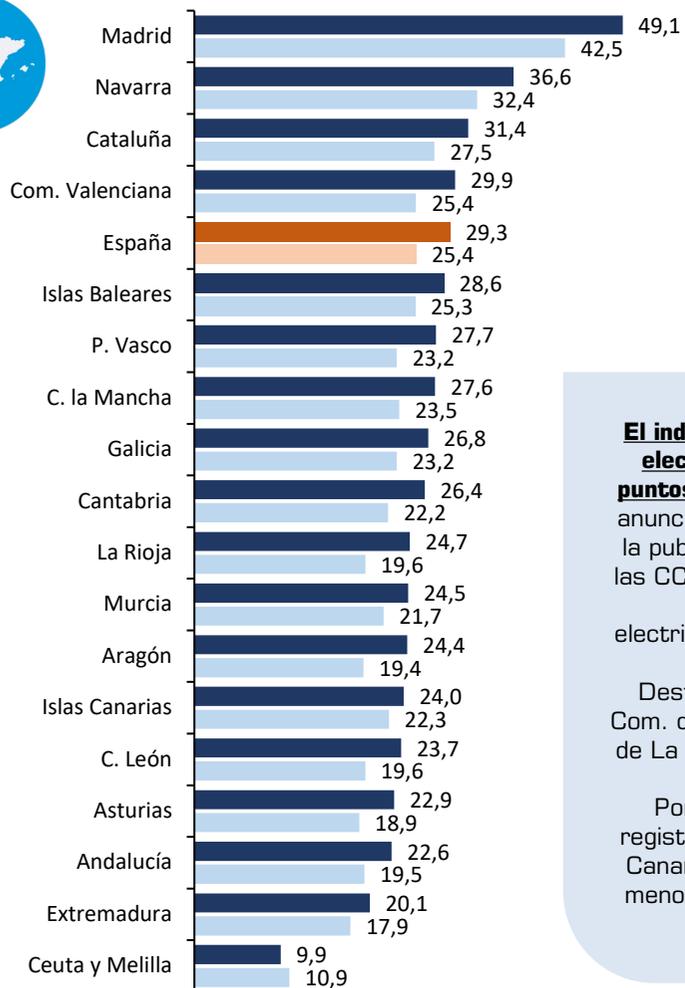
**En la UE la mejora ha sido de 1,5 puntos, registrando un valor total de 34,1.**

España comienza a despegarse de la cola del ranking y recorta distancia frente a la media europea, aunque todavía con más de 10 puntos de diferencia.

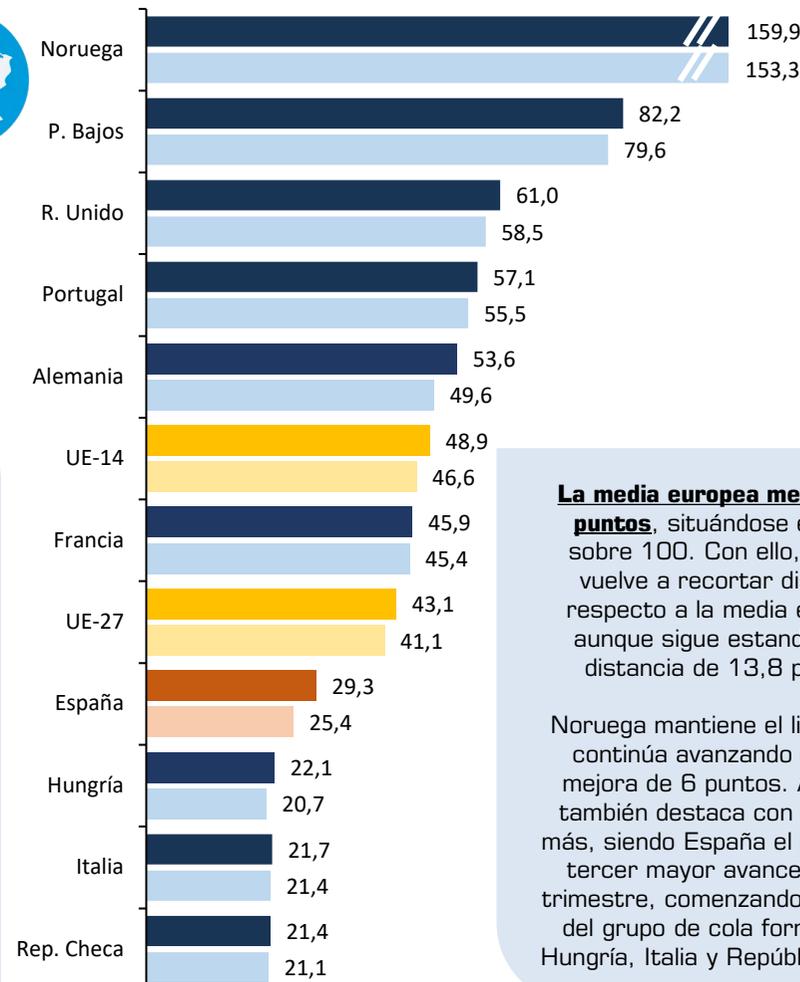
Los mayores avances se dan en Noruega (+4,3 p.), Alemania (+2,5 p.) y España (2,5 p.).

## 2. INDICADOR DE PENETRACIÓN DEL VEHÍCULO ELECTRIFICADO

Índice en base 100



■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior



■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior

**El indicador de mercado de vehículos electrificados ha avanzado en 3,9 puntos en el tercer trimestre.** Tras el anuncio del MOVES III 2025 en abril y la publicación de las convocatorias en las CC. AA. desde junio, el impulso a la matriculación de vehículos electrificados ha sido más que notable.

Destaca la mejora registrada en la Com. de Madrid de 6,6 puntos, seguida de La Rioja (+5,1 p.) y Aragón (+5 p.).

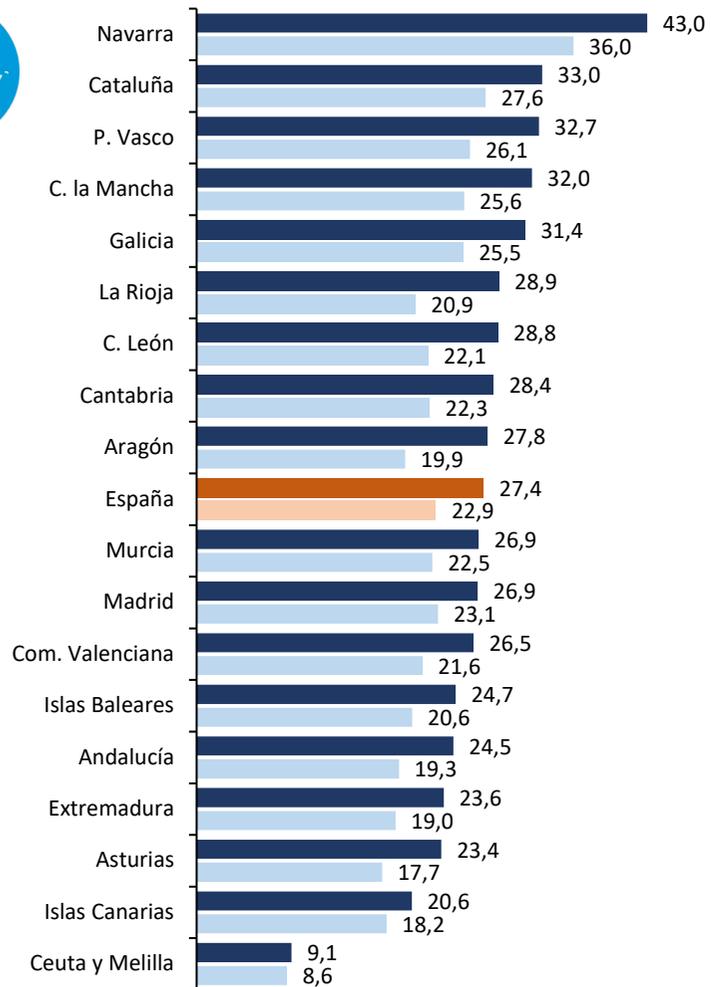
Por el contrario, Ceuta y Melilla registran una caída de 1 punto e Islas Canarias y Extremadura obtienen los menores avances (+1,7 p. y +2,2 p., respectivamente).

**La media europea mejora en 2 puntos,** situándose en 43,1 sobre 100. Con ello, España vuelve a recortar distancia respecto a la media europea, aunque sigue estando a una distancia de 13,8 puntos.

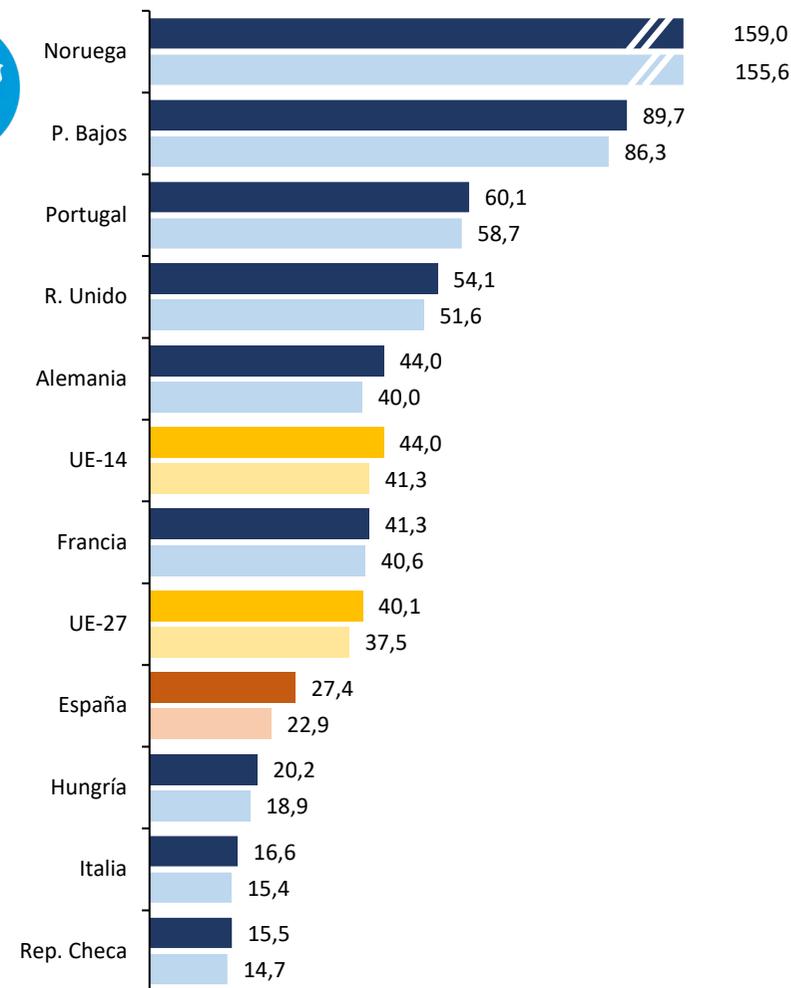
Noruega mantiene el liderazgo y continúa avanzando con una mejora de 6 puntos. Alemania también destaca con 4 puntos más, siendo España el país con el tercer mayor avance en este trimestre, comenzando a alejarse del grupo de cola formado por Hungría, Italia y República Checa.

## 2.1. INDICADOR DE VEHÍCULO ELECTRIFICADO SOBRE EL MERCADO TOTAL

Índice en base 100



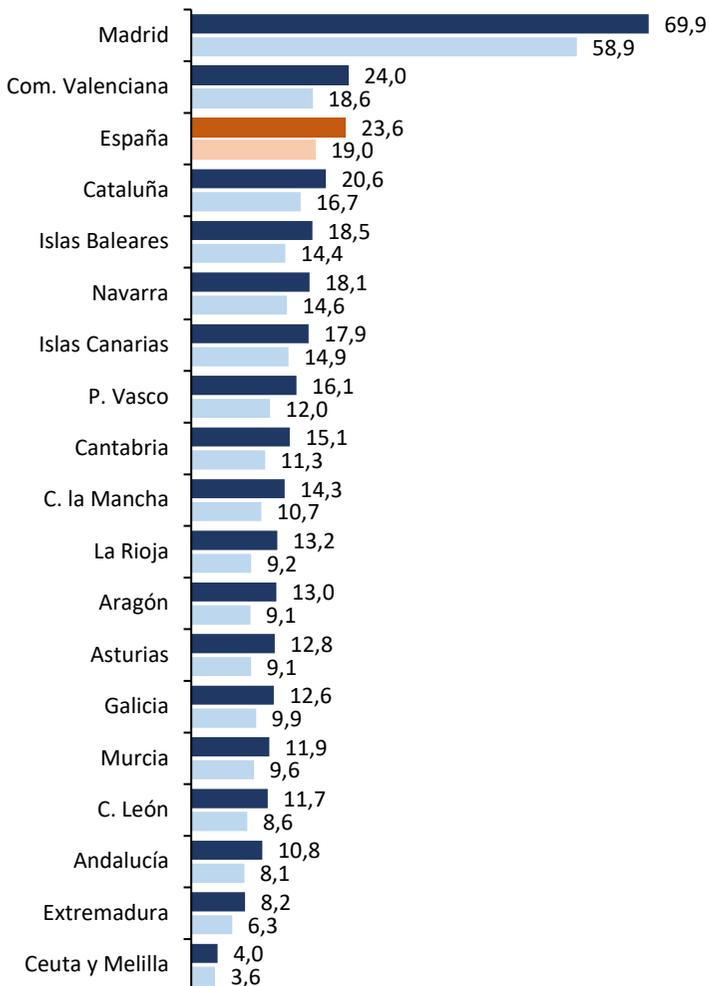
■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior



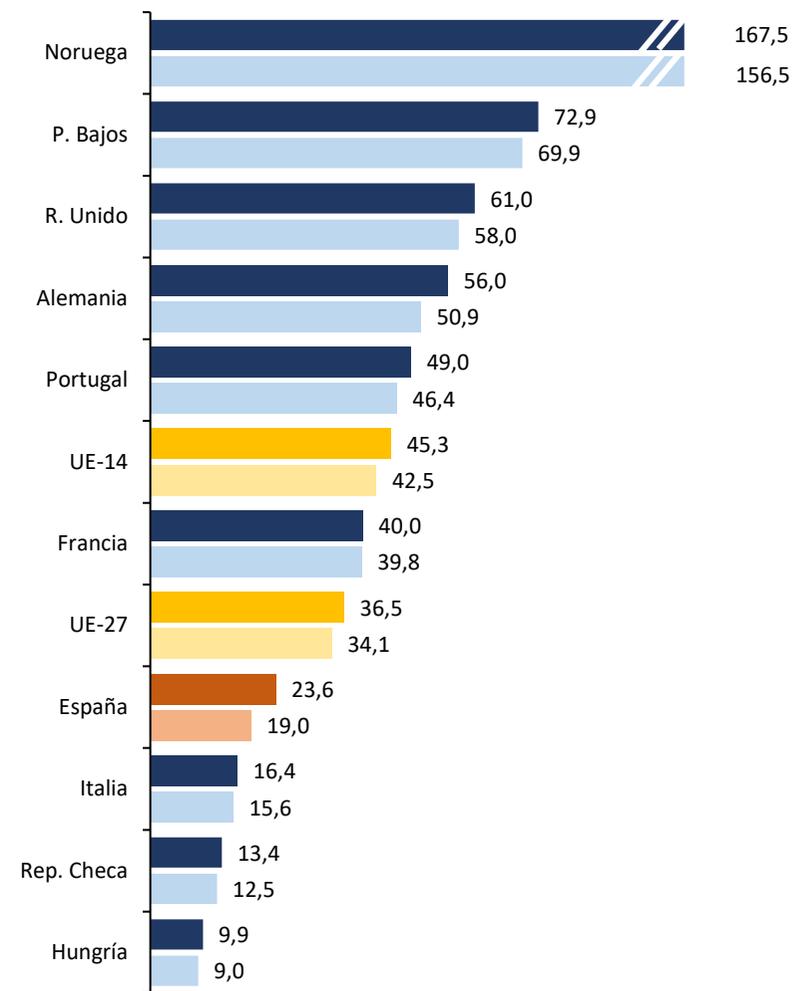
■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior

## 2.2. INDICADOR DE VEHÍCULO ELECTRIFICADO SOBRE LA POBLACIÓN MOTORIZABLE

Índice en base 100



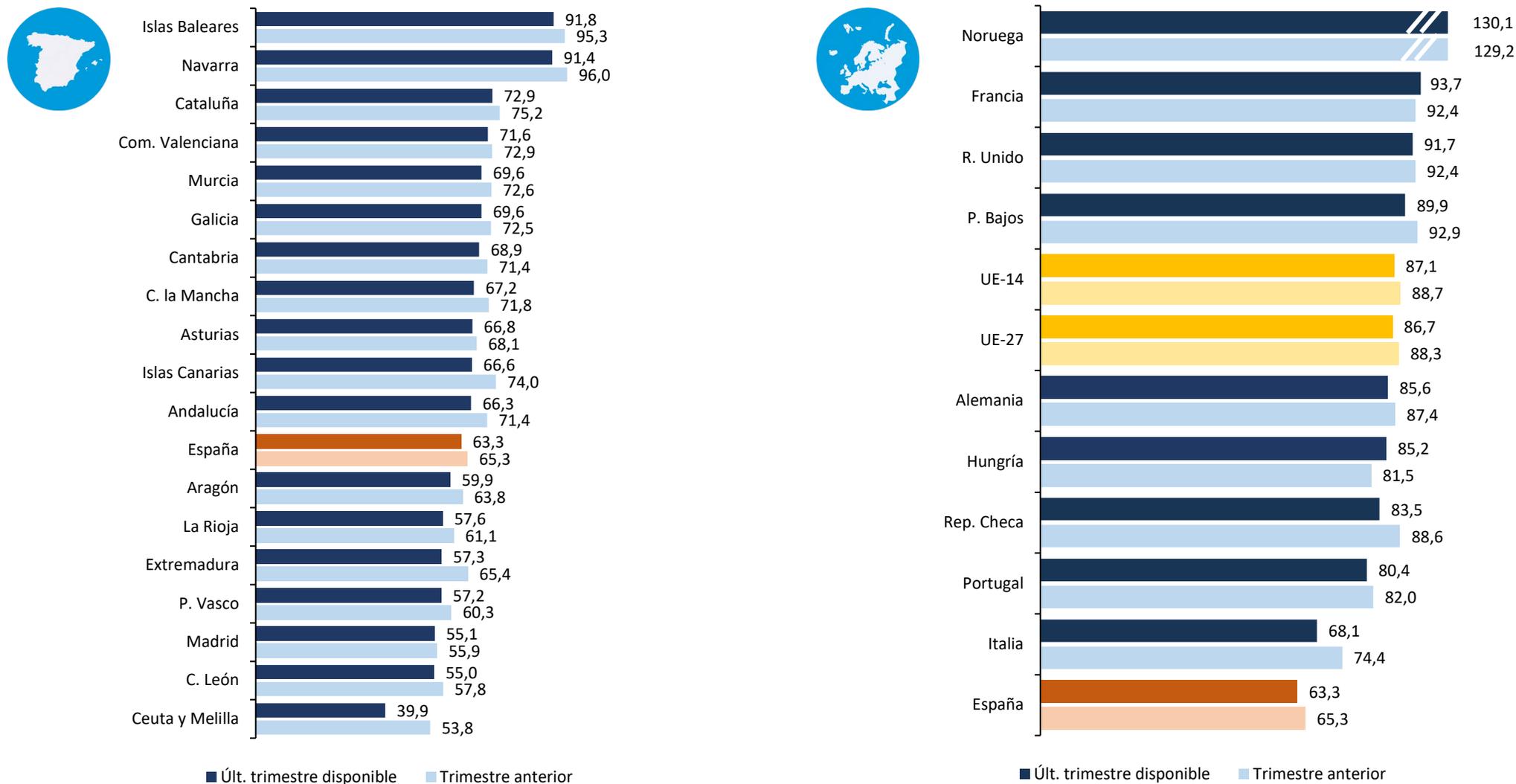
■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior



■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior

## 2.3. INDICADOR DE VEHICULO ELECTRICO PURO SOBRE EL MERCADO ELECTRIFICADO

Índice en base 100

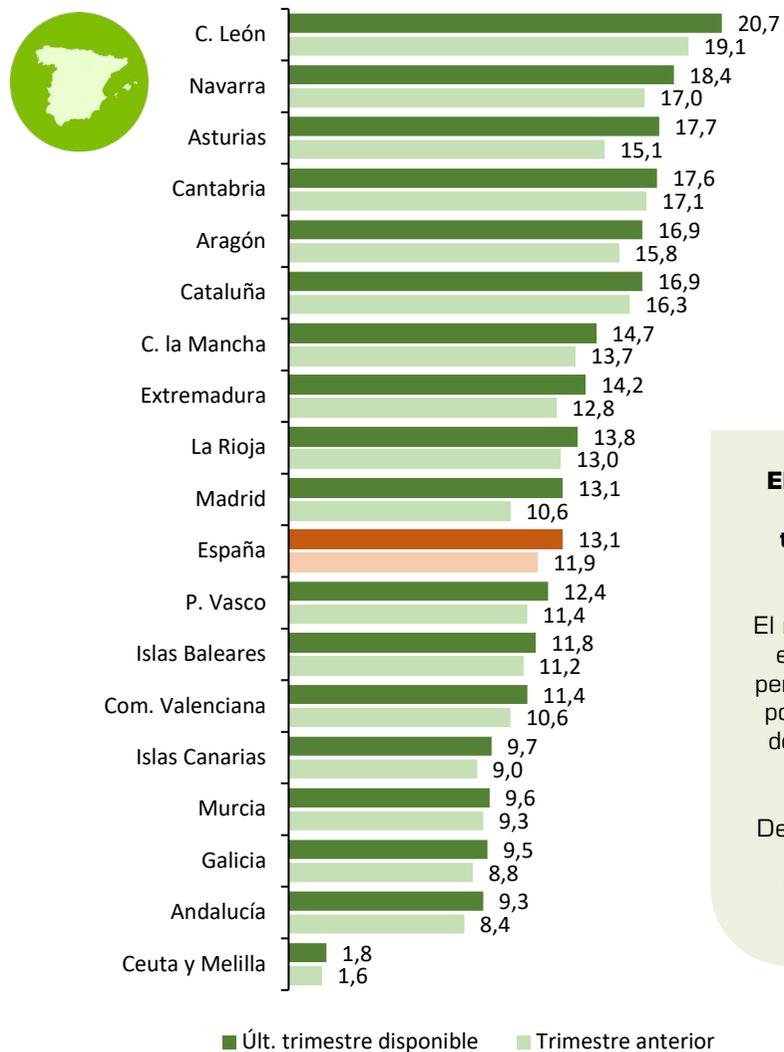


Fuente: elaboración ANFAC con datos de Ideauto, ACEA, Instituto Nacional de Estadística (INE) y Eurostat.

Nota: Ideauto (España y sus CC. AA.) y ACEA (resto de países).

### 3. INDICADOR DE INFRAESTRUCTURA DE RECARGA

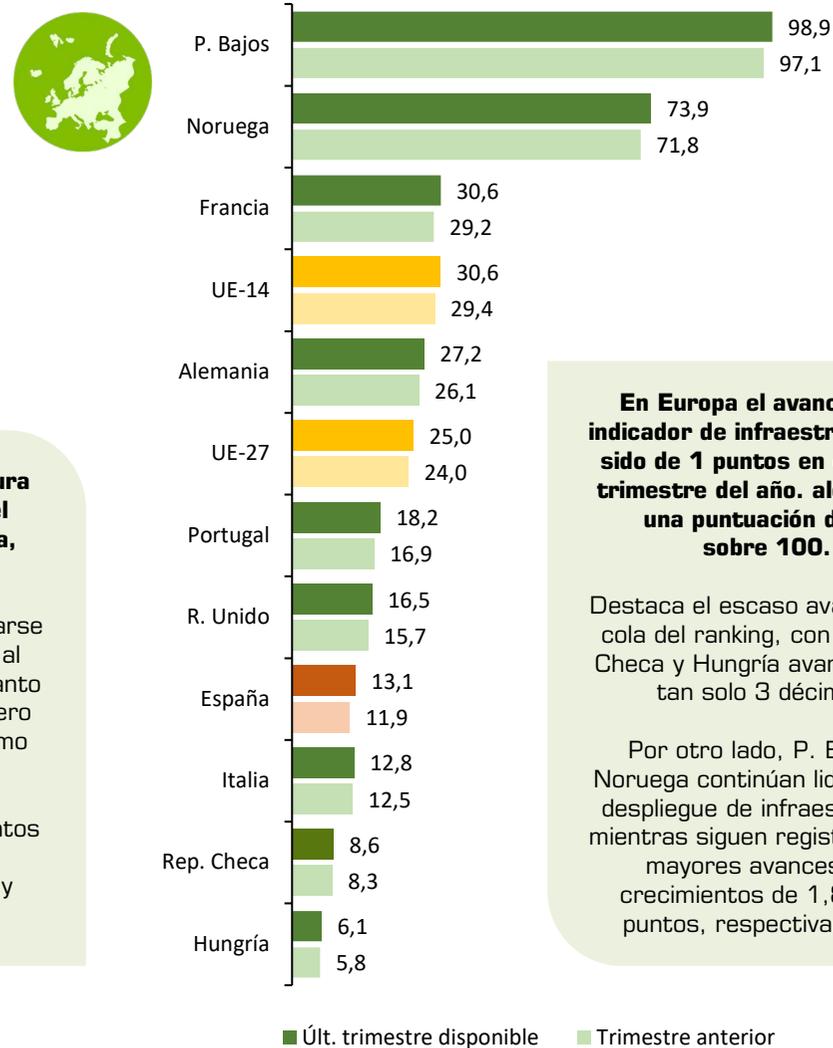
Índice en base 100



**El indicador de infraestructura avanza en 1,2 puntos en el tercer trimestre en España, registrando 13,1 puntos.**

El ritmo ha vuelto a intensificarse en este trimestre respecto al periodo anterior, impulsado tanto por el crecimiento en el número de puntos de carga lenta como rápida.

Destaca la mejora de 2,6 puntos en Asturias, seguido de Madrid (+2,5 p.) y Castilla y León (+1,6 p.).



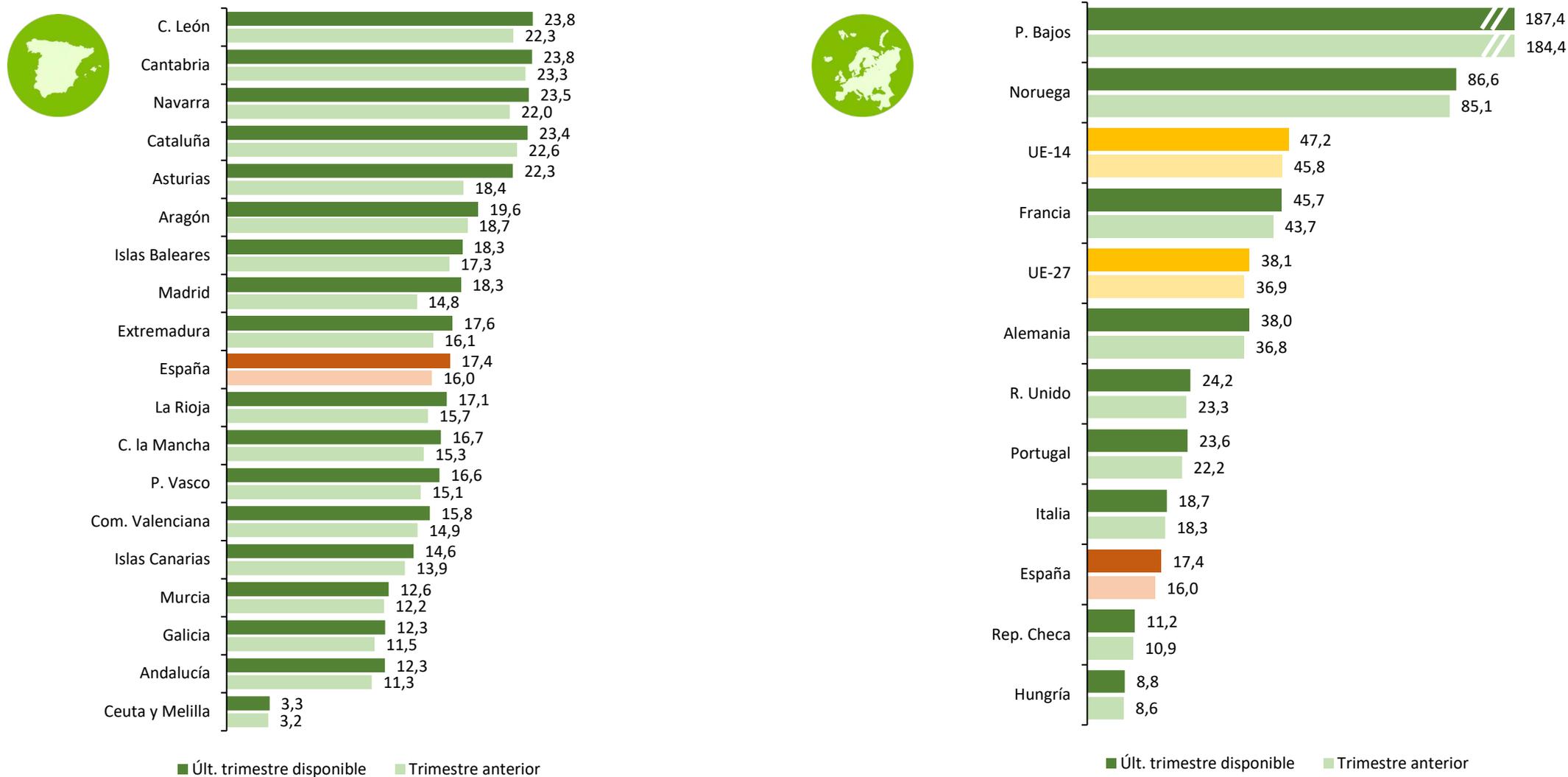
**En Europa el avance en el indicador de infraestructura ha sido de 1 punto en el tercer trimestre del año, alcanzando una puntuación de 25 sobre 100.**

Destaca el escaso avance en la cola del ranking, con Italia, R. Checa y Hungría avanzando en tan solo 3 décimas.

Por otro lado, P. Bajos y Noruega continúan liderando el despliegue de infraestructura mientras siguen registrando los mayores avances con crecimientos de 1,8 y 2,1 puntos, respectivamente.

## 3.1. INDICADOR INFRAESTRUCTURA DE RECARGA SOBRE POBLACIÓN MOTORIZABLE

Índice en base 100

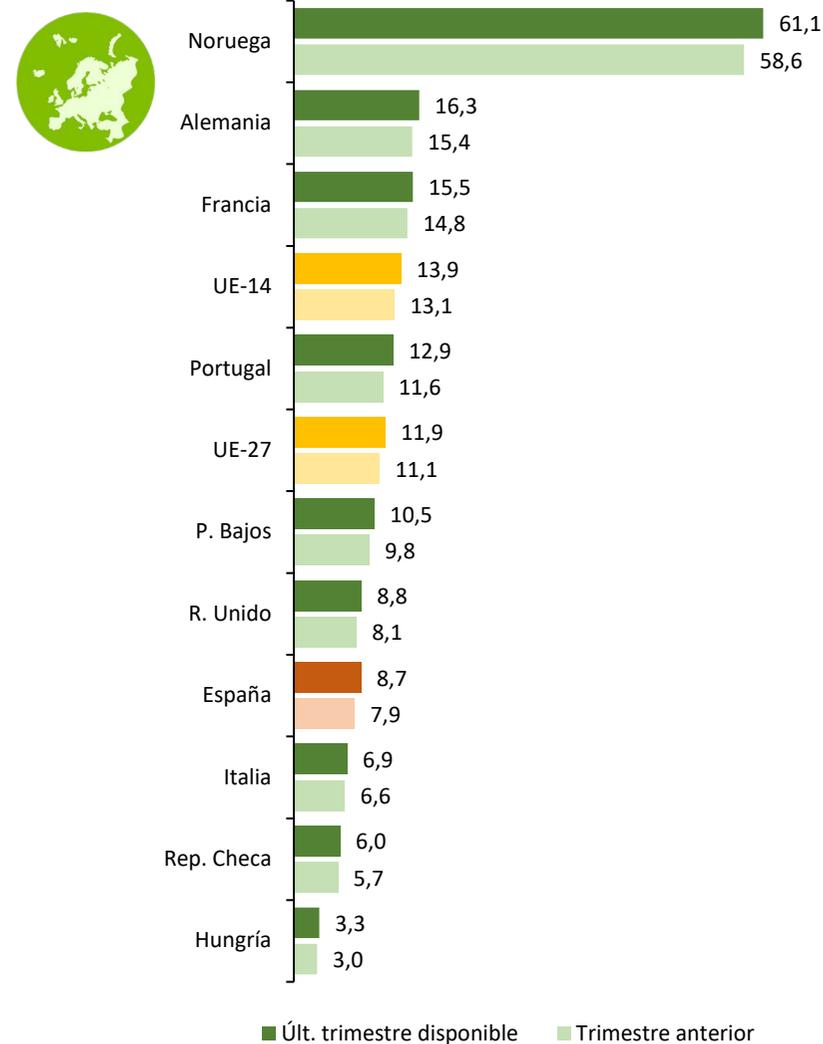
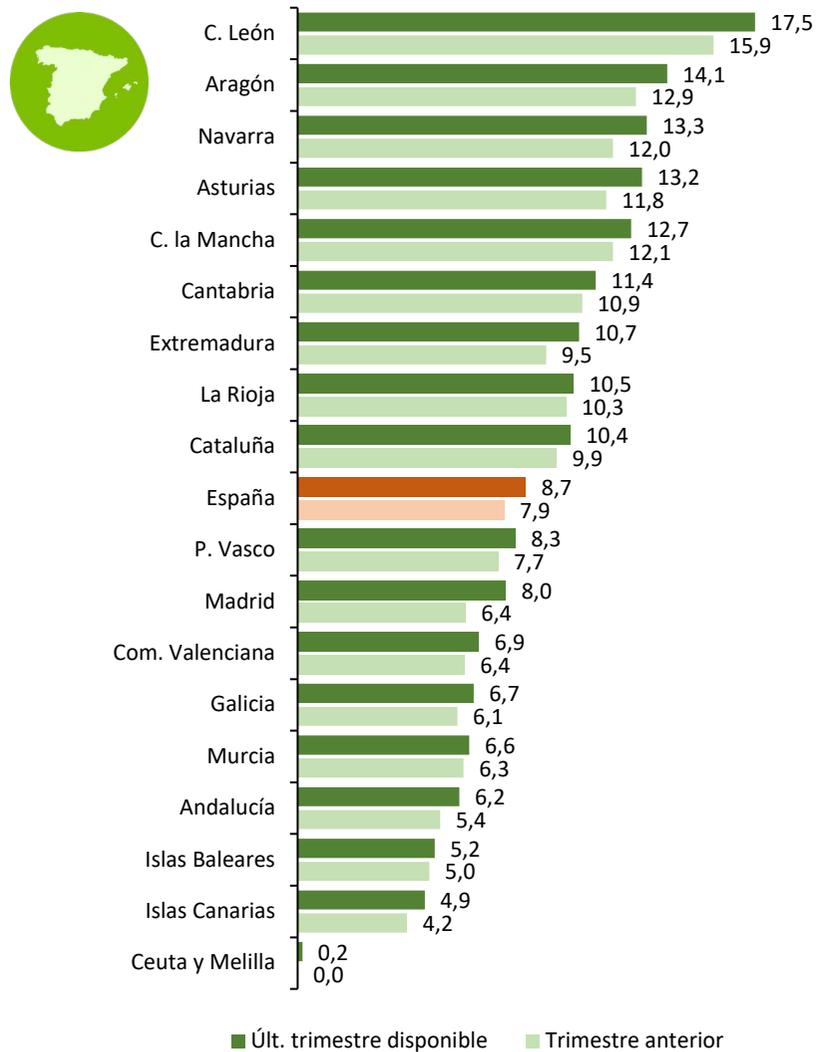


**Fuente:** elaboración ANFAC con datos de Electromaps, EAFO, Instituto Nacional de Estadística (INE) y Eurostat.

**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



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

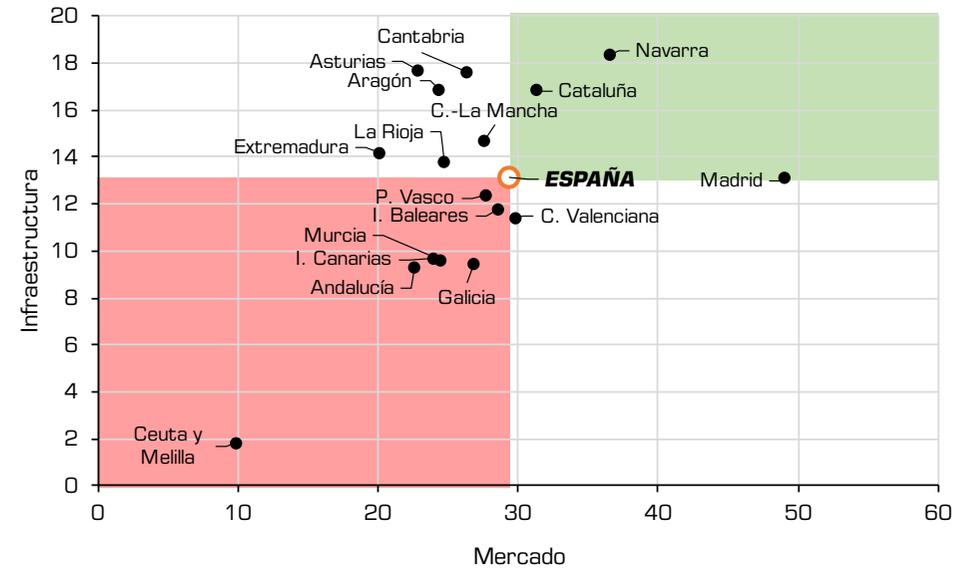
Nota: los datos relativos a España y sus CC. AA. son de elaboración propia en base a datos de Electromaps, considerando puntos operativos y que permitan cargar simultáneamente, mientras que para el resto de los países se usan los publicados por EAFO. El dato utilizado para España no necesariamente coincide 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.

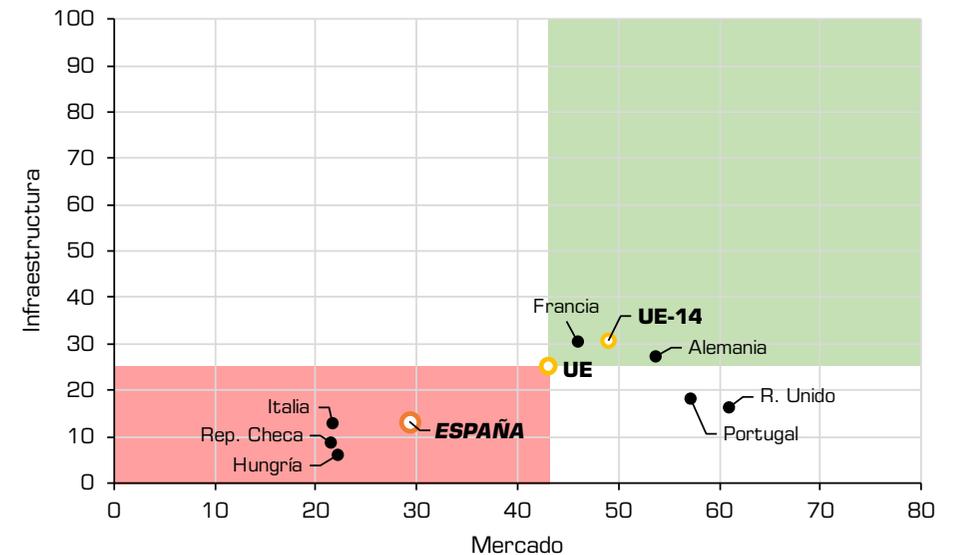
**Área roja:** CC. AA. por debajo de la media nacional en ambos indicadores.



**Área verde:** país por encima de la media europea.

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

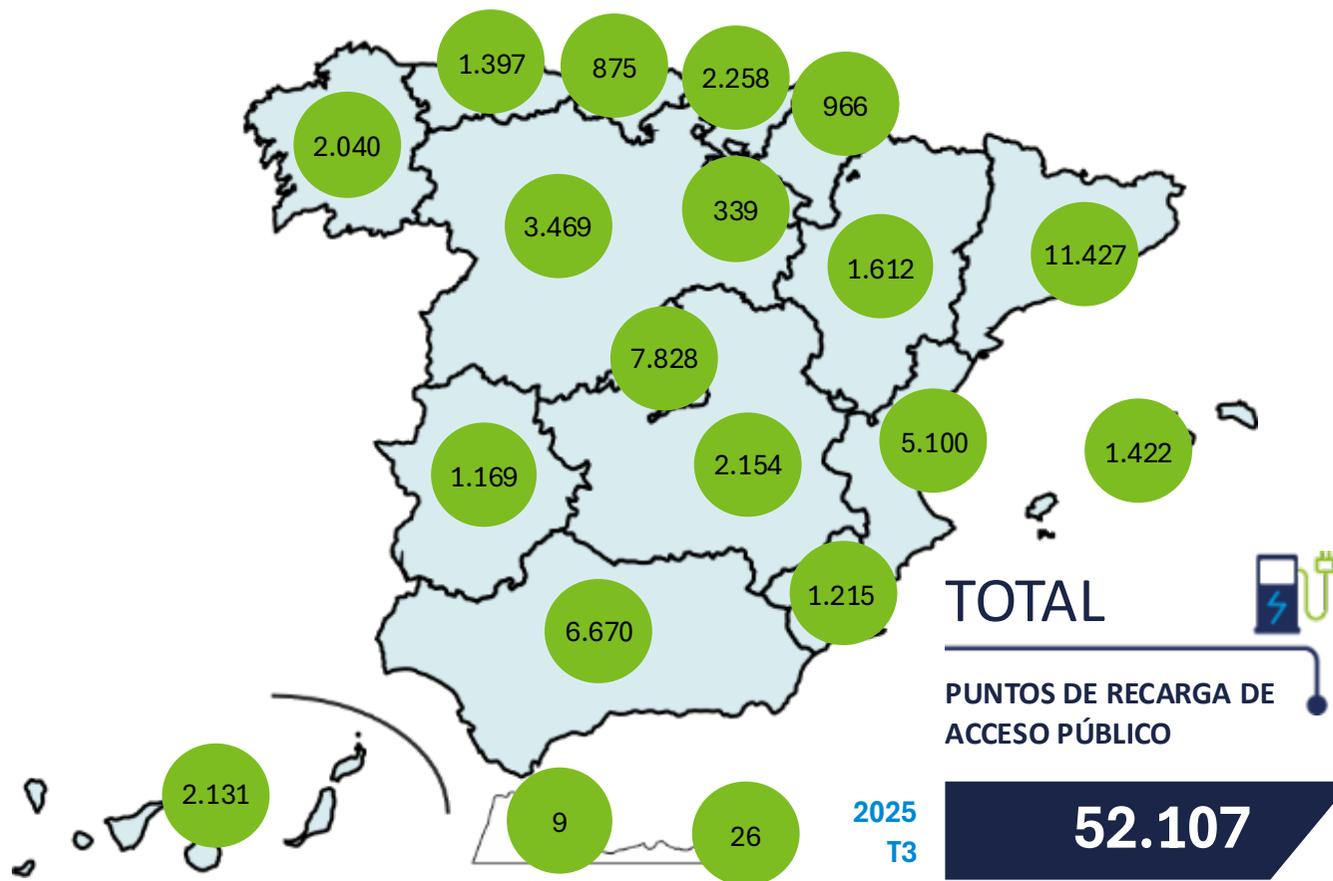
**Área roja:** país por debajo de la media europea en ambos indicadores.



## 5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

### Infraestructura de recarga de acceso público

Última actualización 30 de septiembre de 2025



La infraestructura de recarga de acceso público **ha aumentado en 4.215 puntos** durante el tercer trimestre de 2025, siendo el segundo mayor crecimiento desde la primera edición del Barómetro de la Electromovilidad de ANFAC, recuperando el ritmo habitual de crecimiento, tras la bajada del segundo trimestre.

Desde la óptica de la calidad de los puntos, el **31 % la infraestructura de recarga de acceso público** con potencias superiores a 22 kW, aún lejos del objetivo establecido por ANFAC del 47 % para 2025 para estas potencias.

TOTAL

PUNTOS DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO

2025  
T3

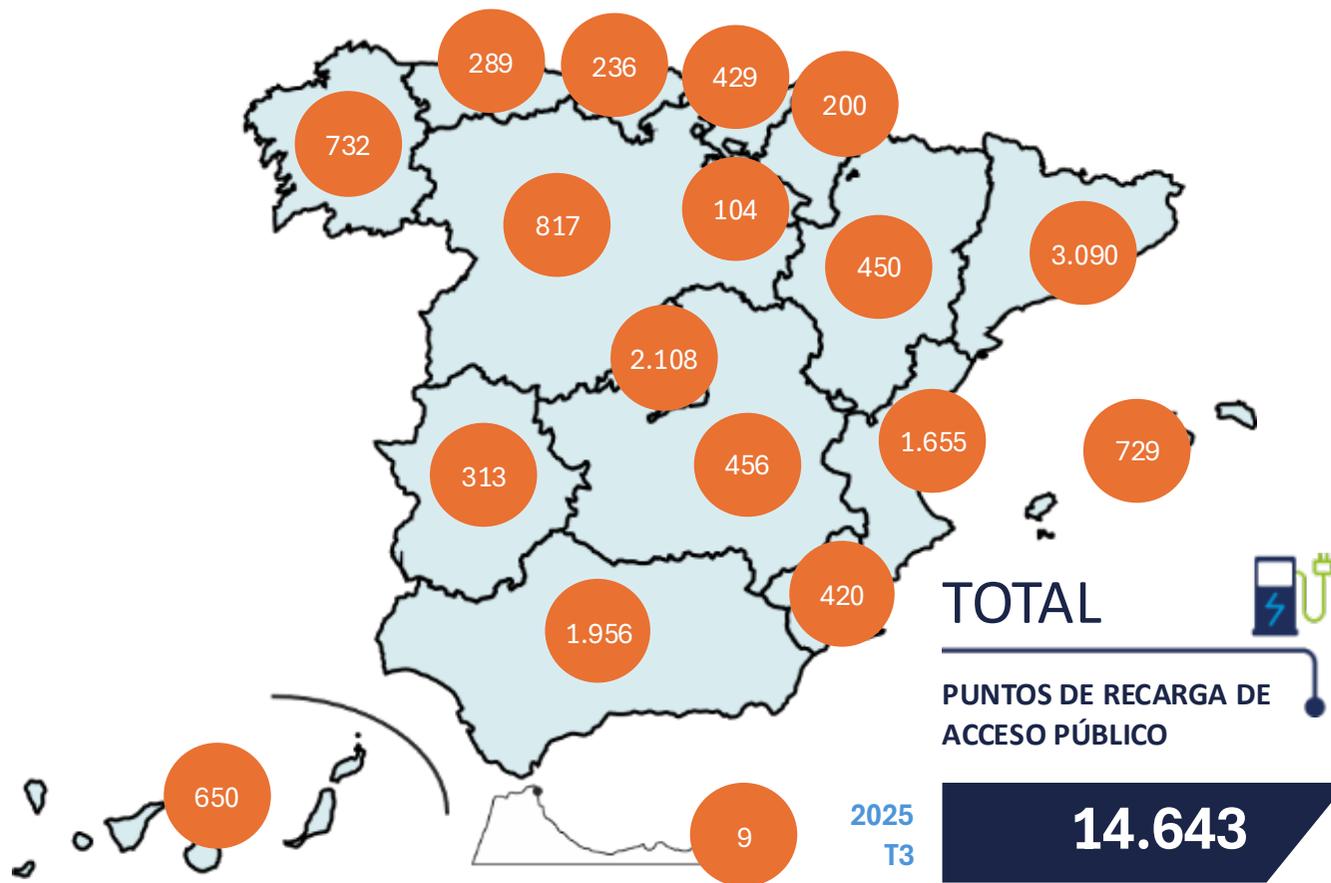
52.107

Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

## 5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 30 de septiembre de 2025

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



En el tercer trimestre de 2025 se encuentran 14.643 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, al igual que en los dos trimestres anteriores, un 22 % de la infraestructura de recarga de acceso público instalada en España.

**Si estos puntos estuviesen operativos, en España habría 66.750 puntos de recarga de acceso público, superándose el objetivo de 64.000 para 2024 planteado por ANFAC.**

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.

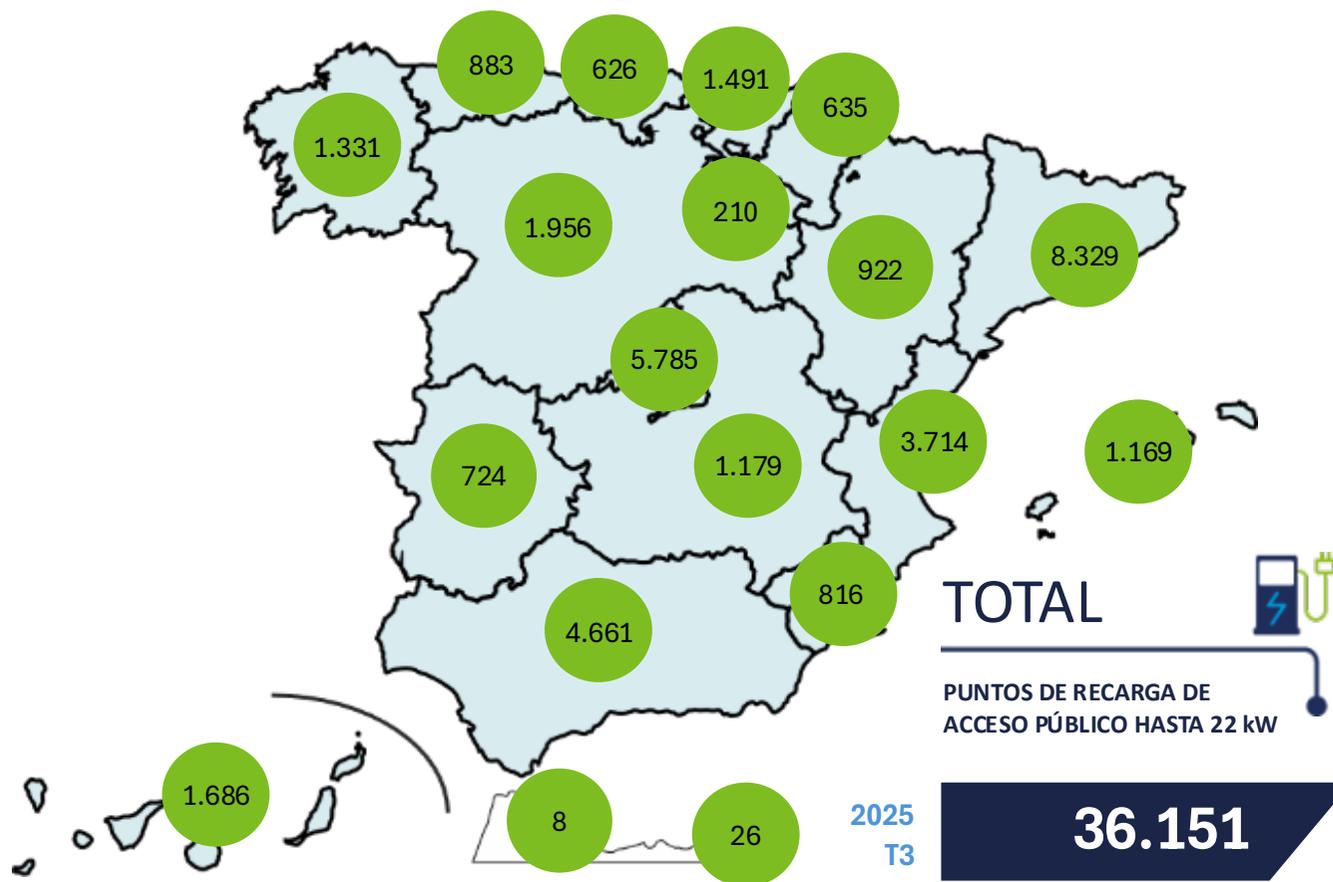
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

### 5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 30 de septiembre de 2025

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

 (Tiempo de recarga ~ 19 - 3 horas)



En el tercer cuarto de 2025 se han instalado **2.792 puntos** de recarga con potencia de 22 kW o inferior.

De este modo, disminuyen ligeramente hasta el 69 % los puntos de recarga de acceso público 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.

**TOTAL**  
PUNTOS DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO HASTA 22 kW

2025  
T3

**36.151**

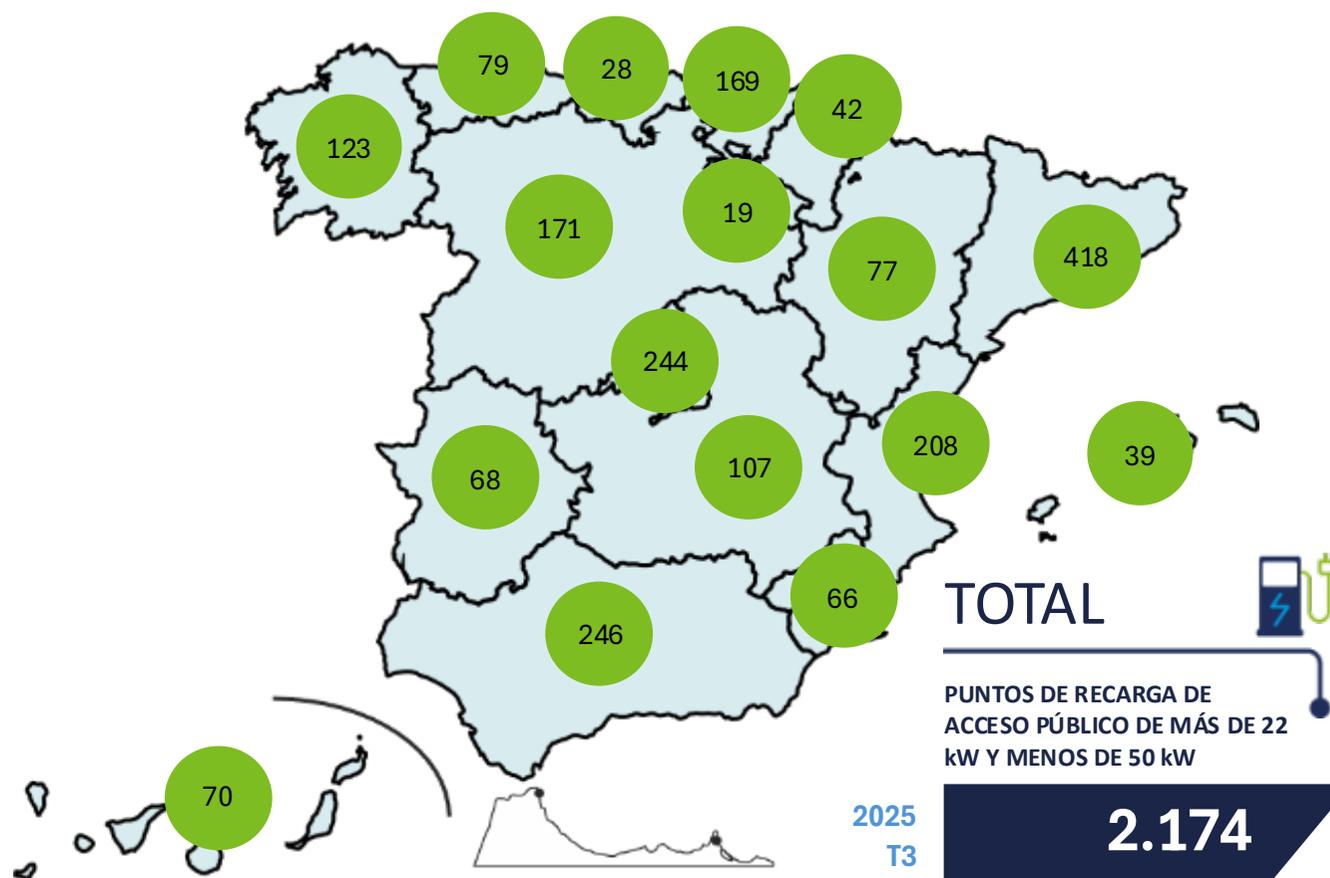
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

## 5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 30 de septiembre de 2025

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

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



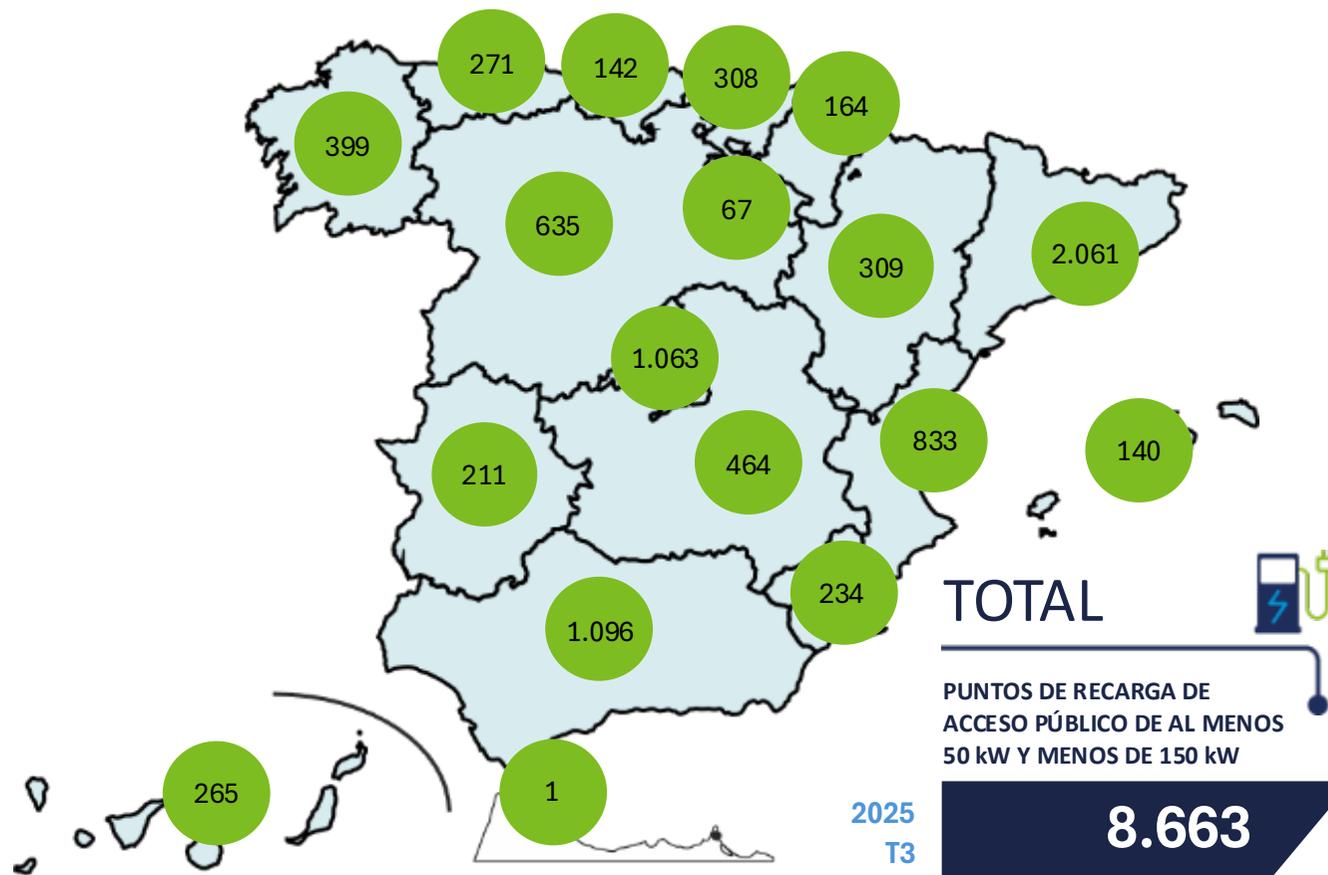
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

## 5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 30 de septiembre de 2025

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

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



**TOTAL**

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

2025  
T3

**8.663**

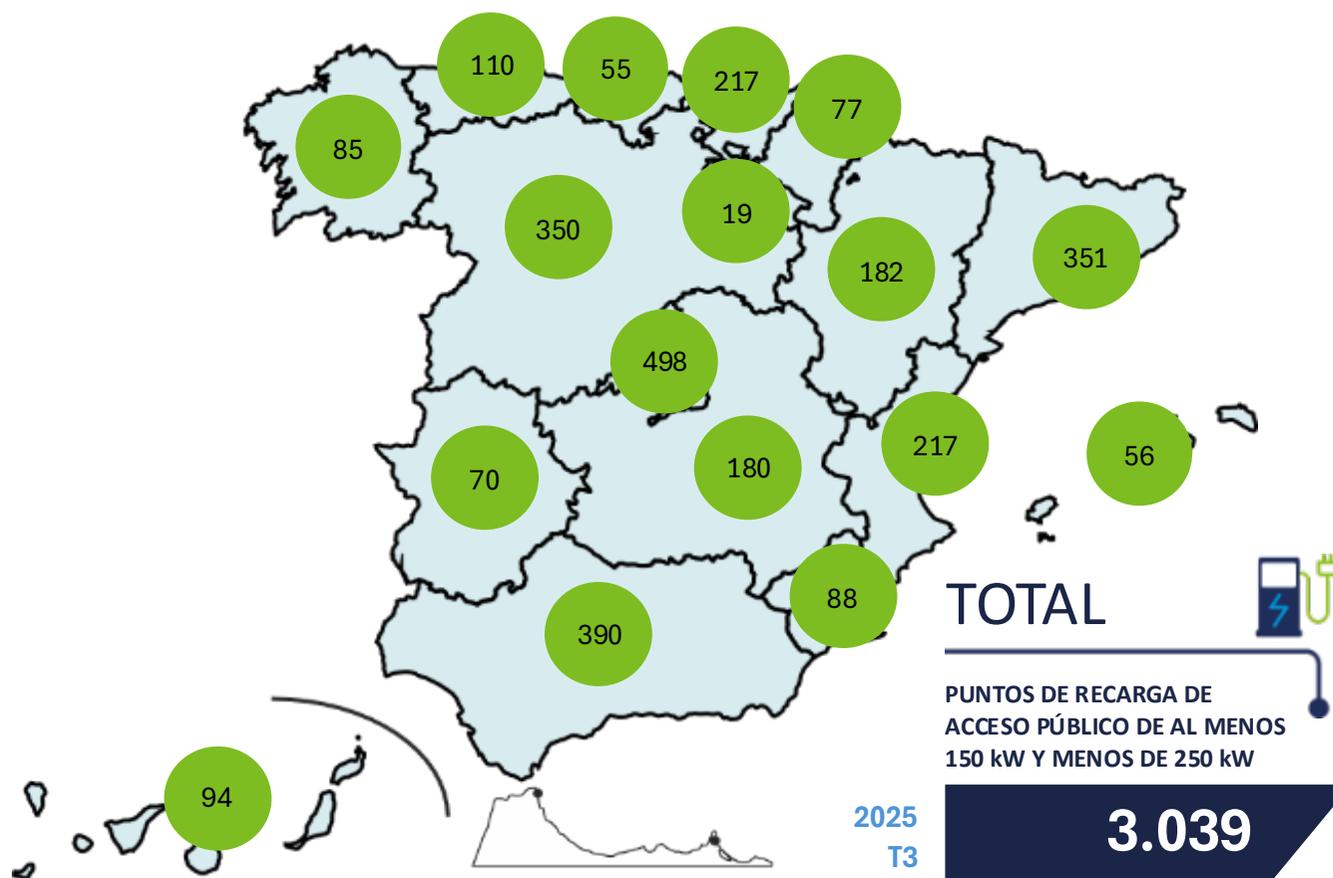
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

### 5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 30 de septiembre de 2025

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

 (Tiempo de recarga ~ 27 - 15 minutos)



En el tercer trimestre de 2025 se encuentran operativos **3.039 puntos de recarga** en este rango de potencias, manteniéndose también la tendencia.

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.

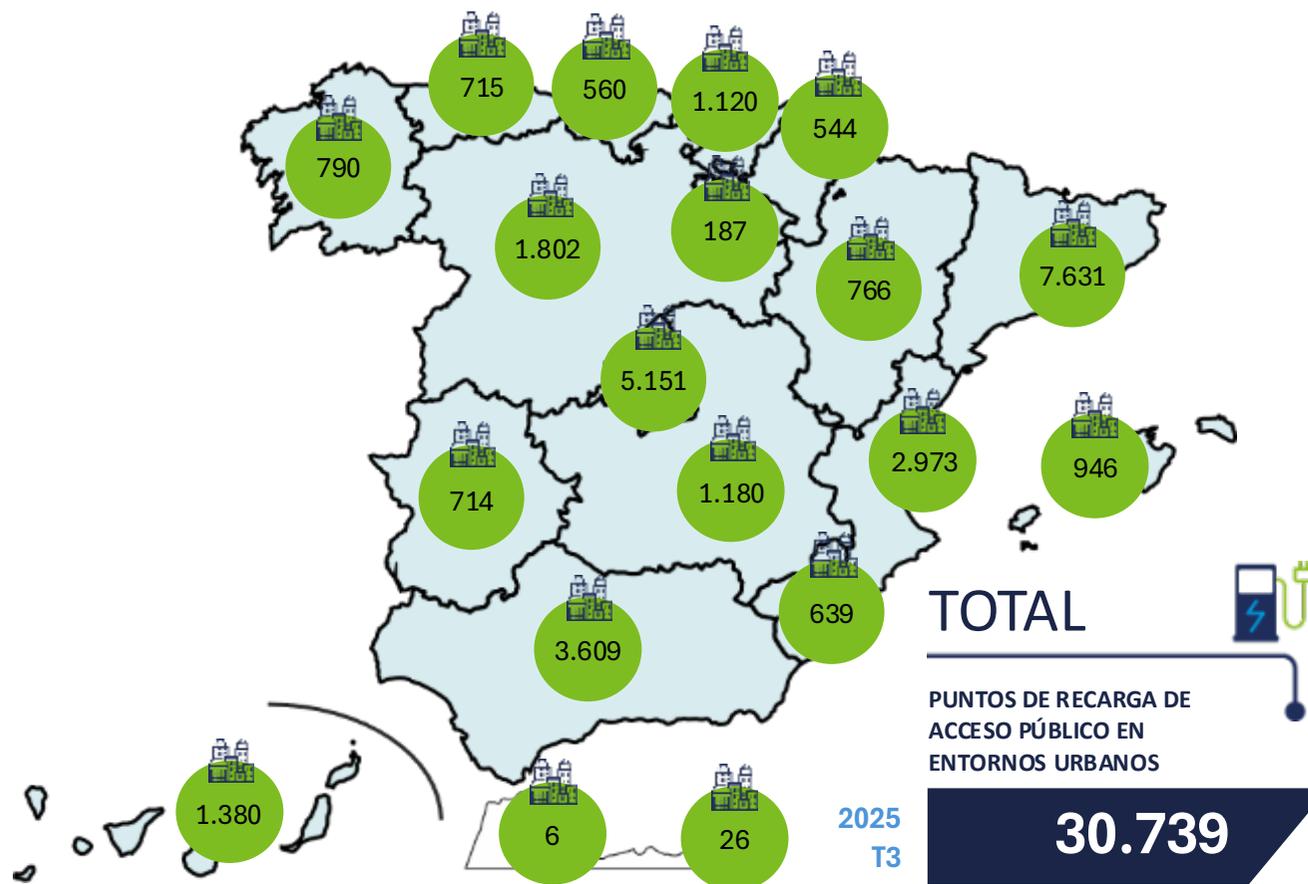
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps



## 5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 30 de septiembre de 2025

### Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos urbanos



En los tres primeros cuartos de 2025 se encuentran en funcionamiento **30.739 puntos en ámbito urbano.**

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

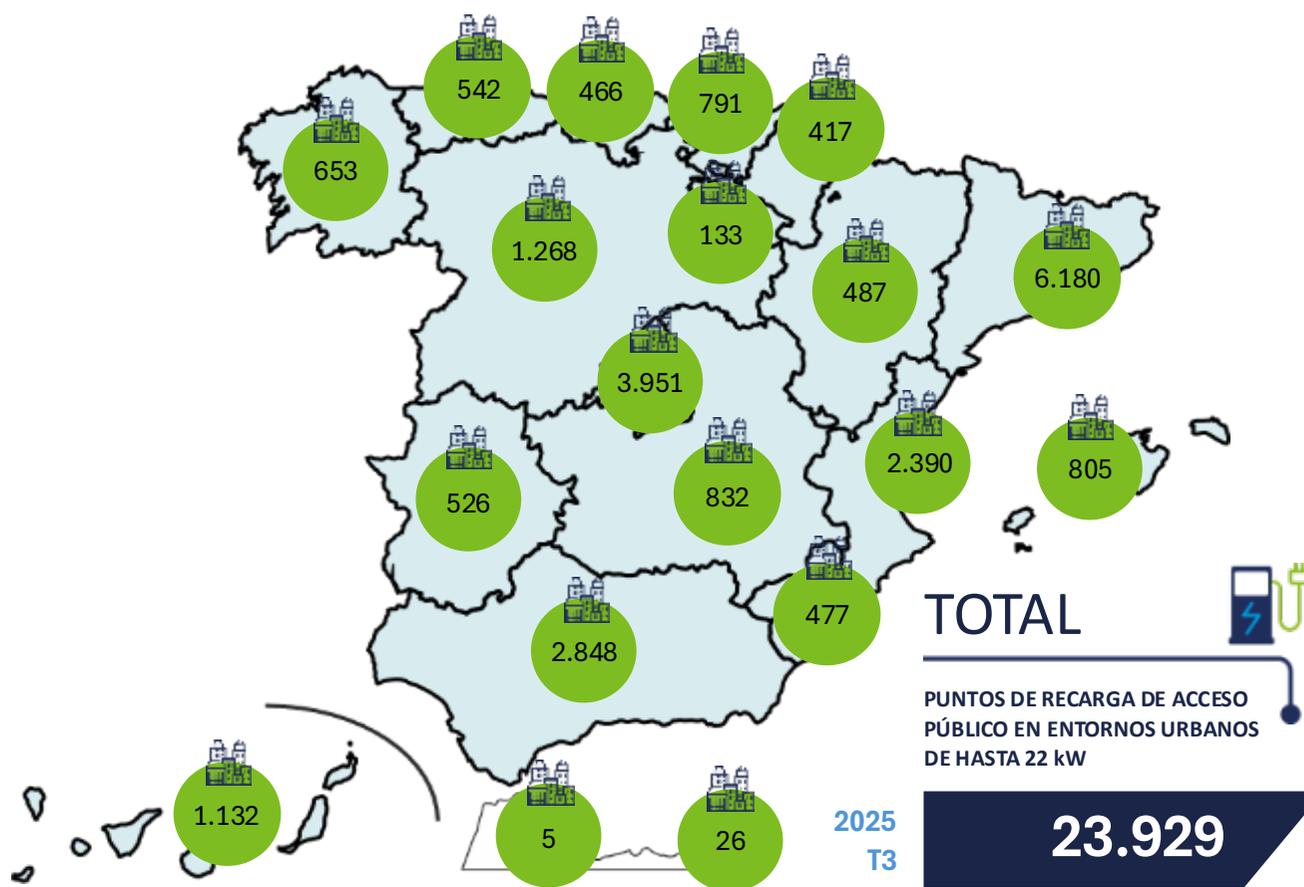
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

### 5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 30 de septiembre de 2025

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

 (Tiempo de recarga ~ 19 - 3 horas)



TOTAL

PUNTOS DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO EN ENTORNOS URBANOS DE HASTA 22 kW

2025  
T3

**23.929**

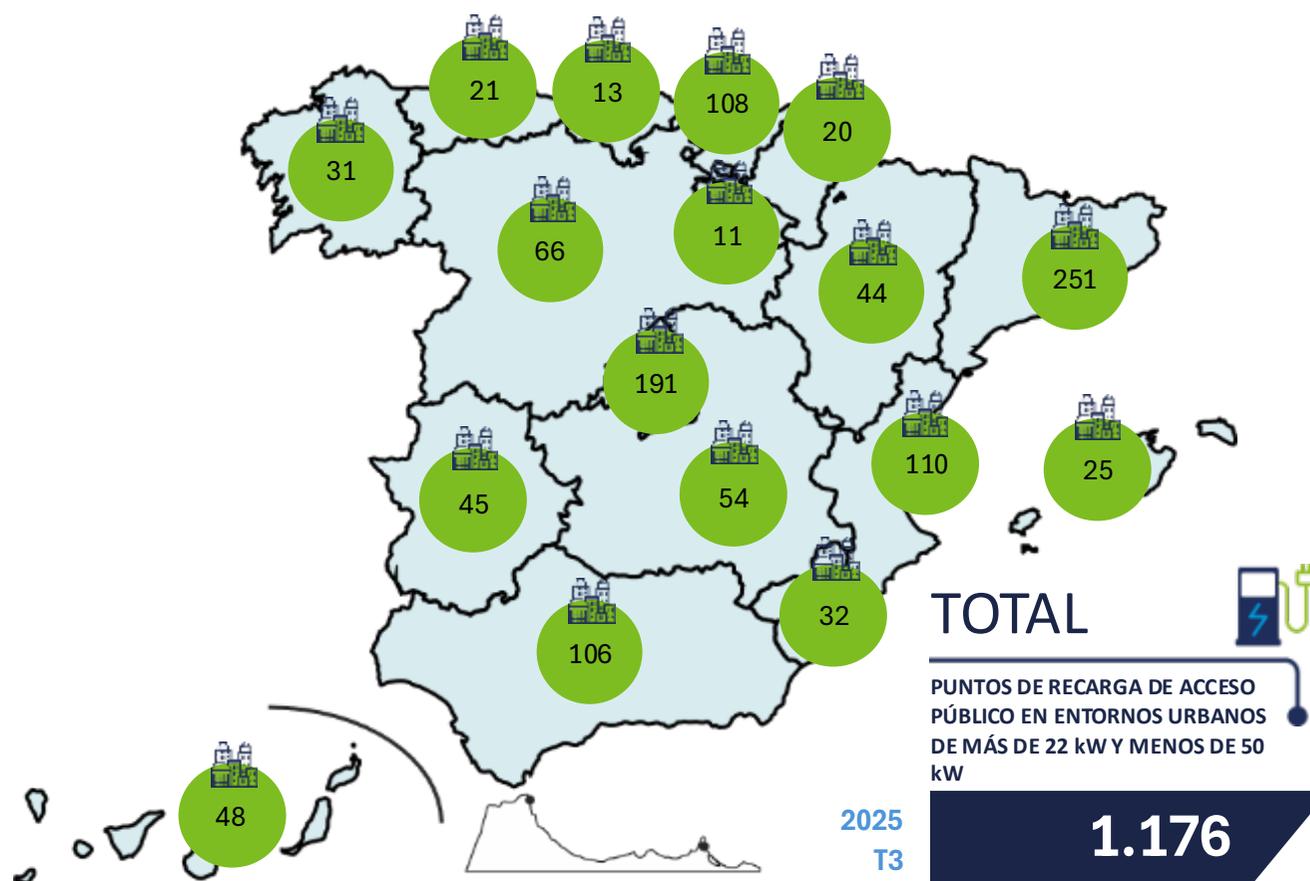
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

### 5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 30 de septiembre de 2025

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

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



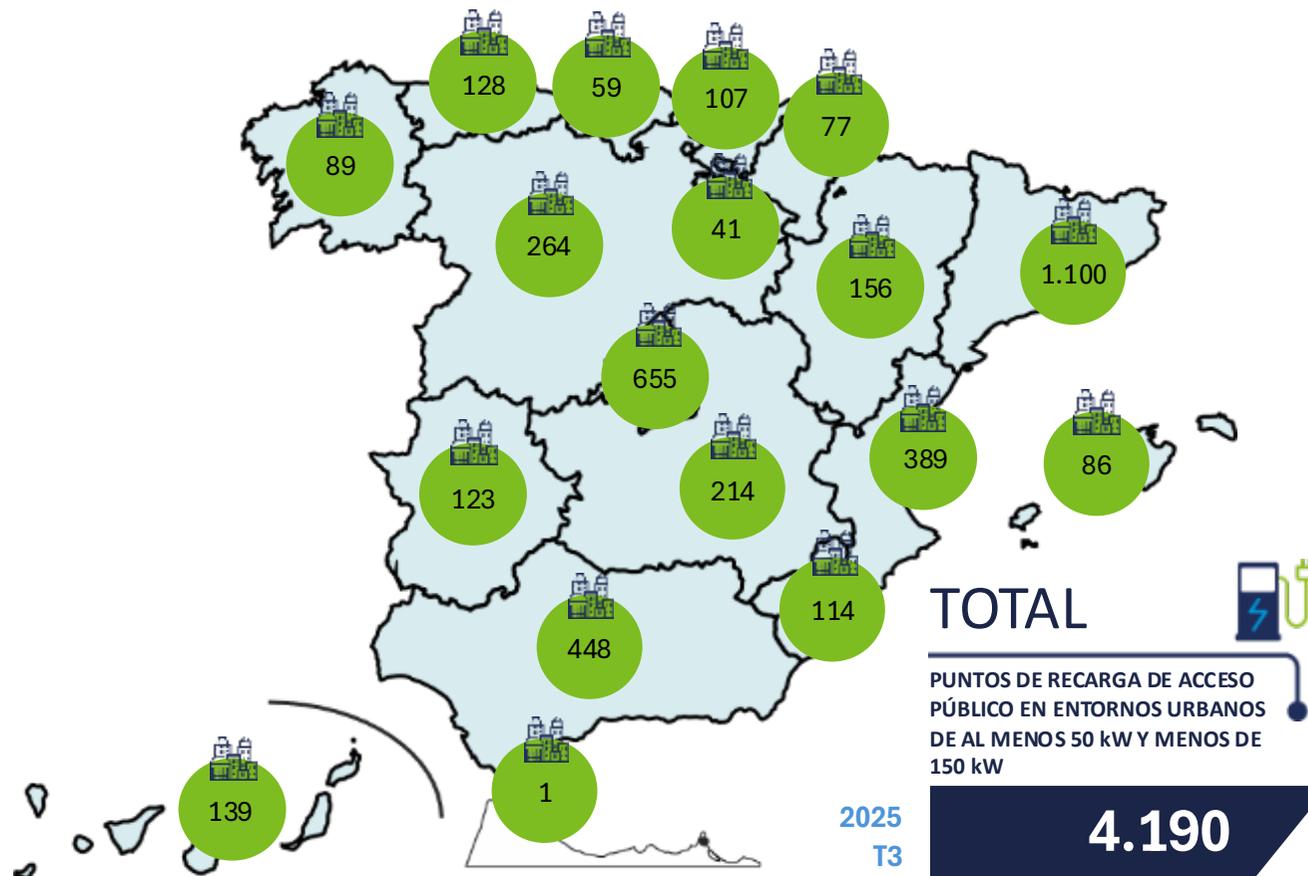
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

### 5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 30 de septiembre de 2025

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

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



**TOTAL**

PUNTOS DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO EN ENTORNOS URBANOS DE AL MENOS 50 kW Y MENOS DE 150 kW

2025  
T3

**4.190**

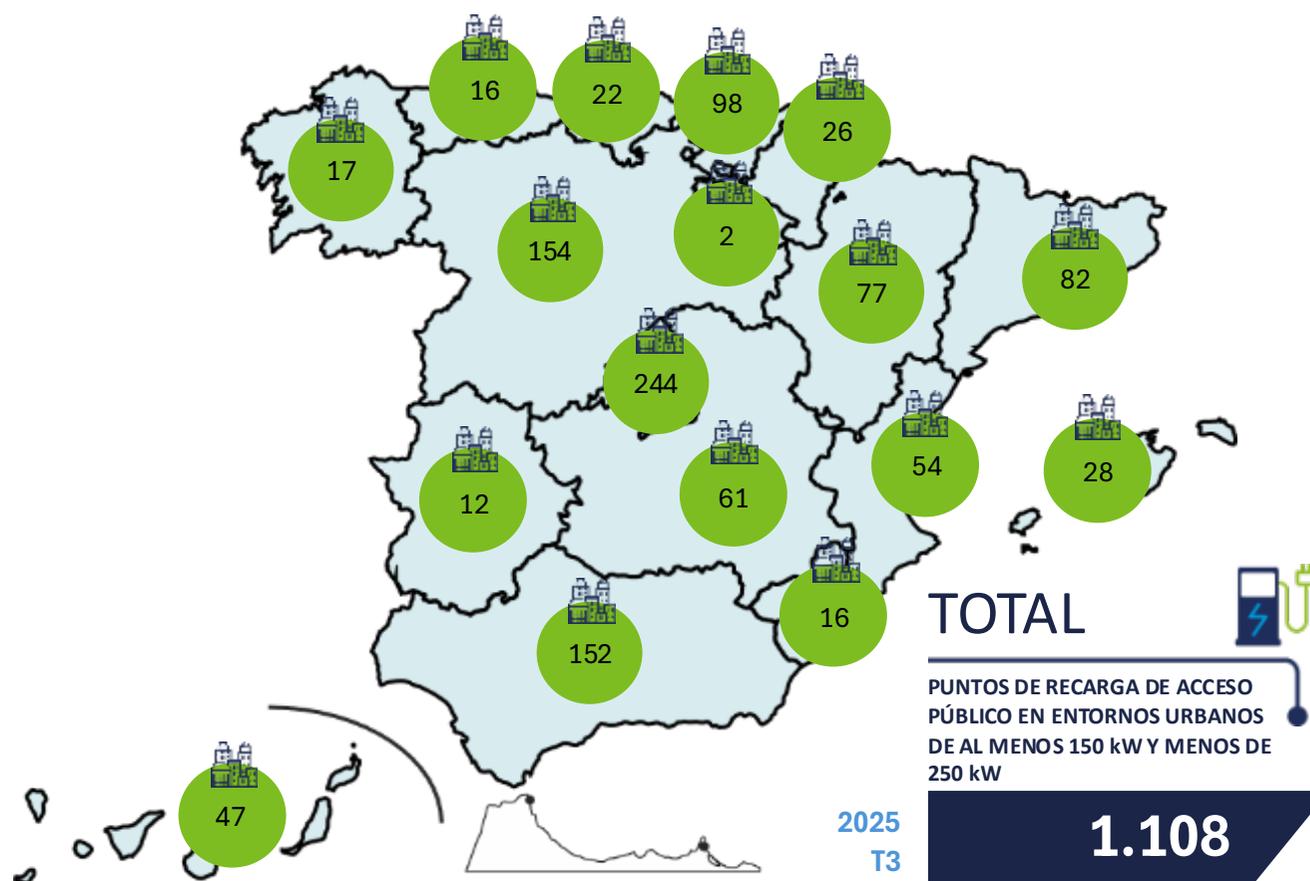
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

## 5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 30 de septiembre de 2025

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

 (Tiempo de recarga ~ 27 - 15 minutos)



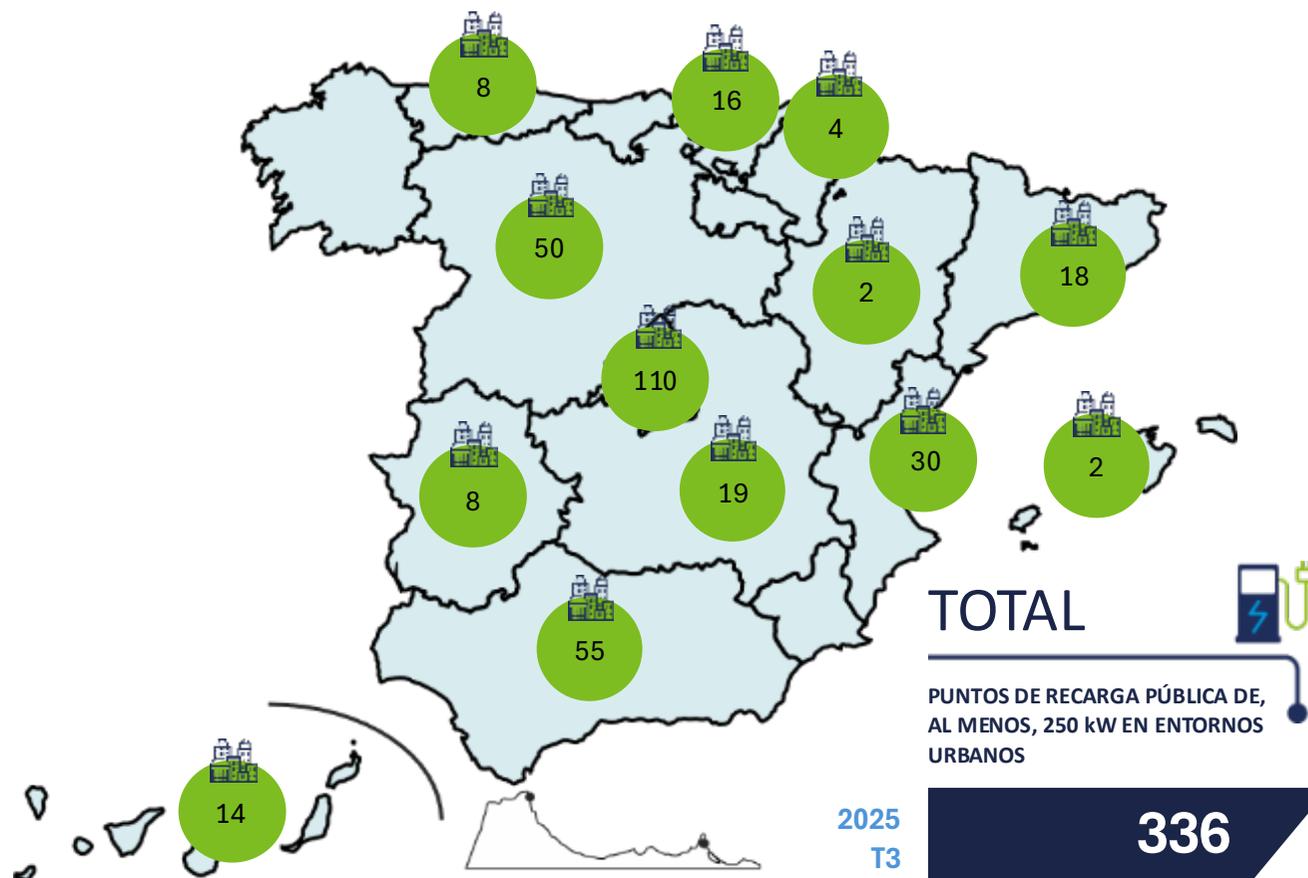
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

### 5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 30 de septiembre de 2025

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

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



**TOTAL**

PUNTOS DE RECARGA PÚBLICA DE,  
AL MENOS, 250 kW EN ENTORNOS  
URBANOS

2025  
T3

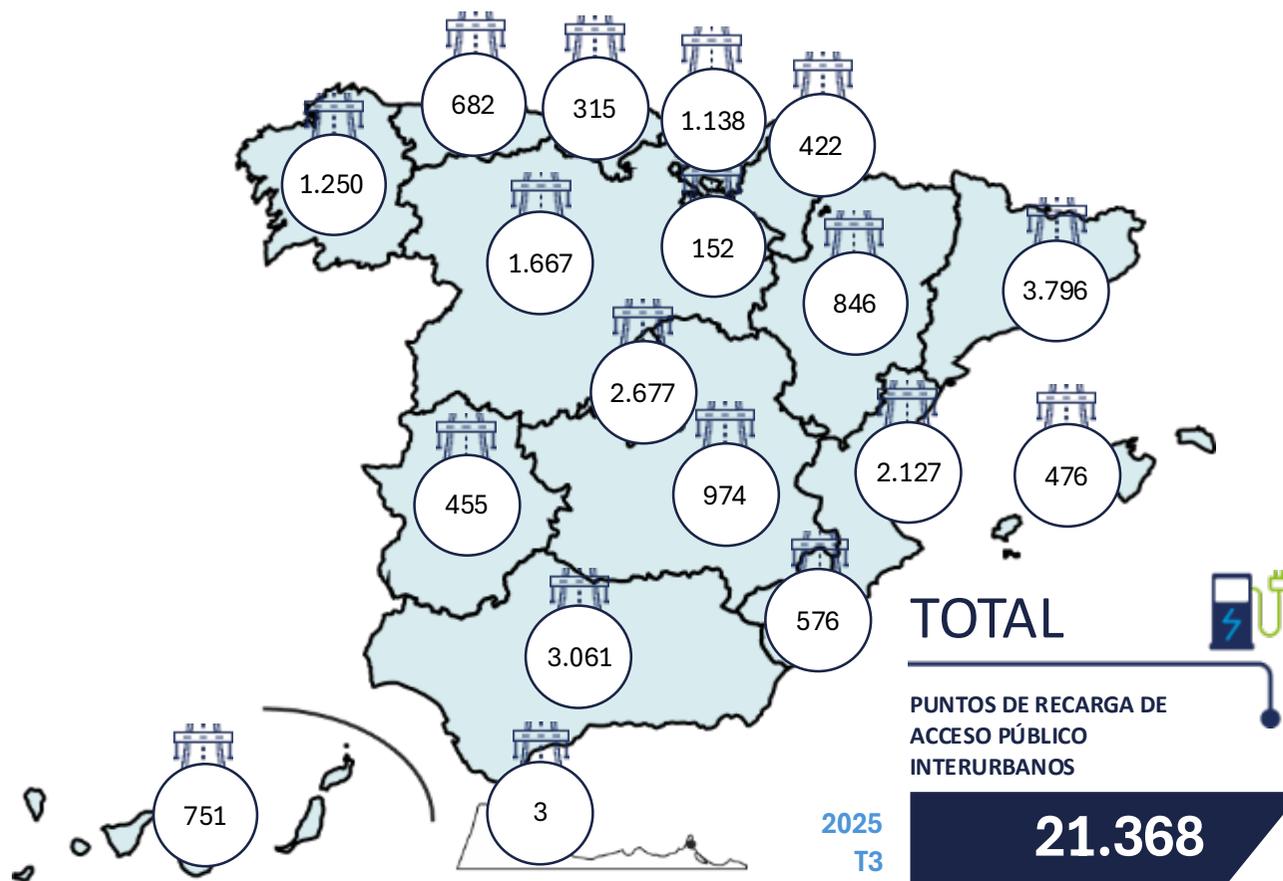
**336**

Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

## 5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 30 de septiembre de 2025

### Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos interurbanos



En el tercer trimestre de 2025 hay **21.368 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.

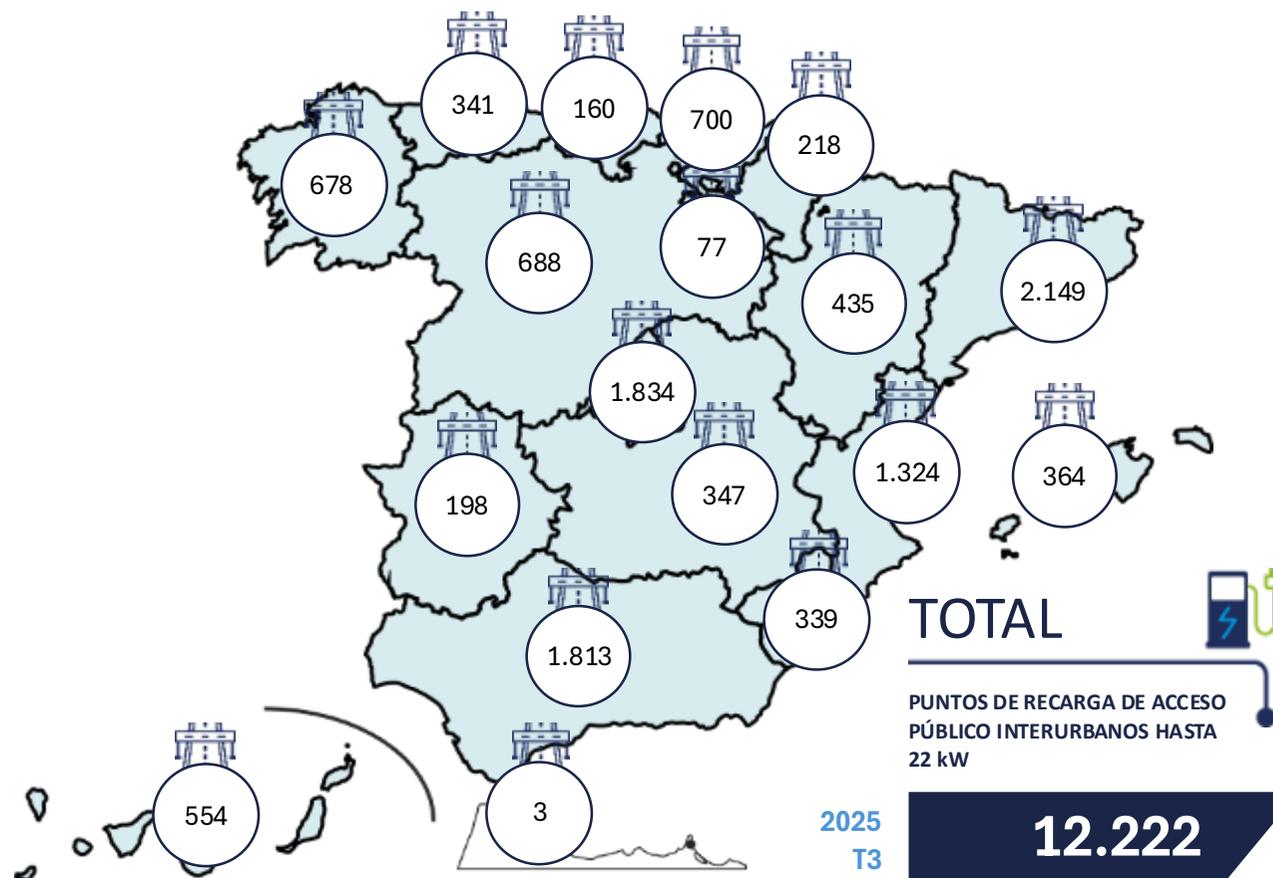
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

### 5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 30 de septiembre de 2025

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

 (Tiempo de recarga ~ 19 - 3 horas)



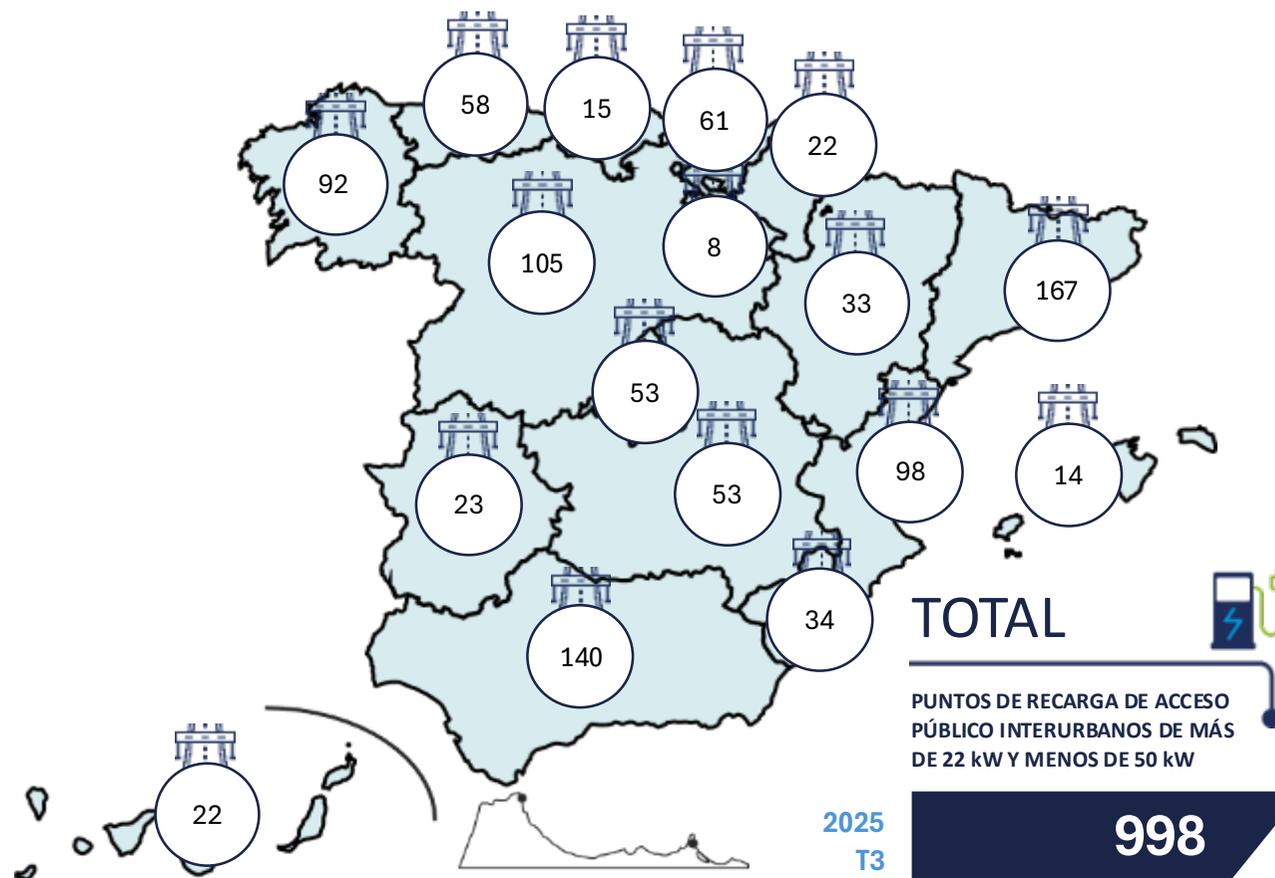
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

## 5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 30 de septiembre de 2025

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

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



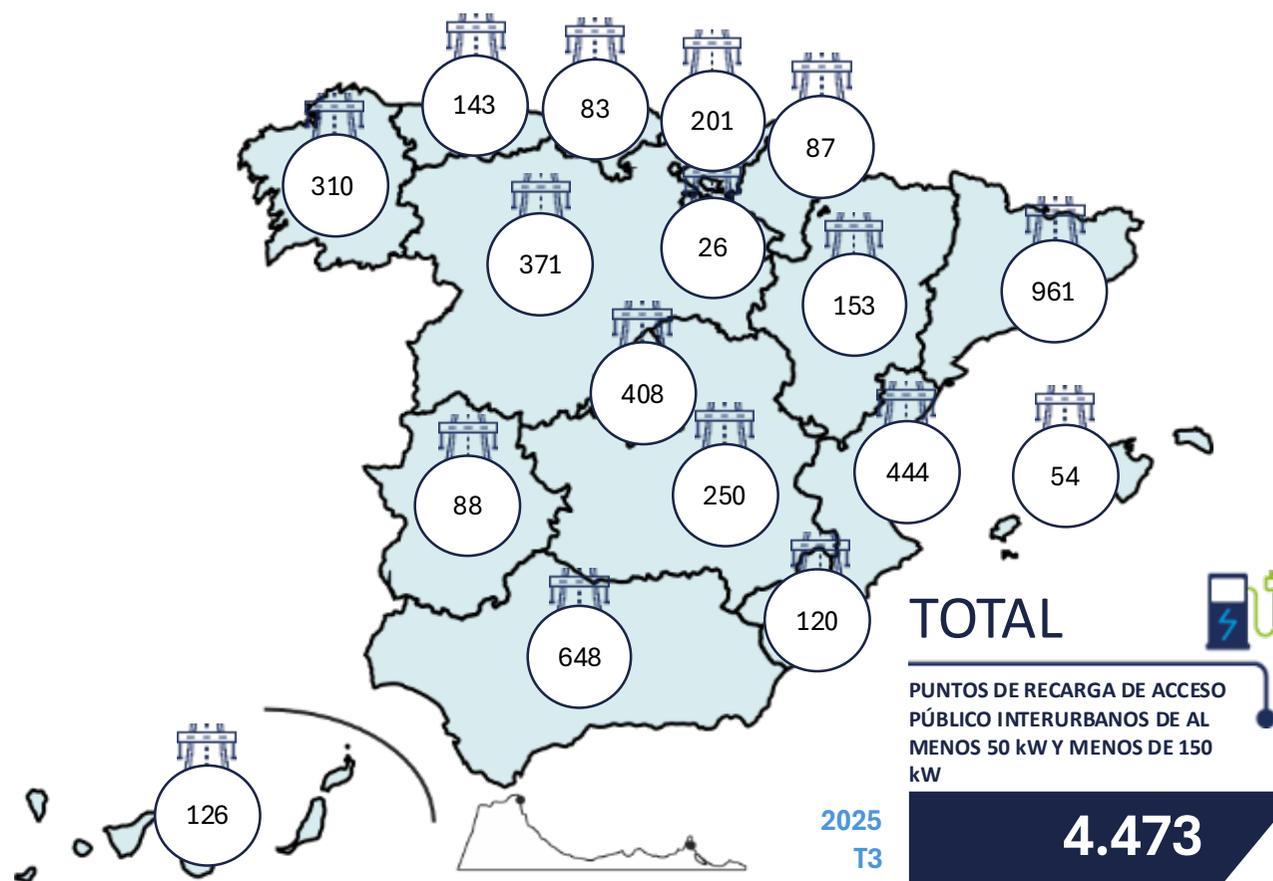
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

## 5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 30 de septiembre de 2025

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

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



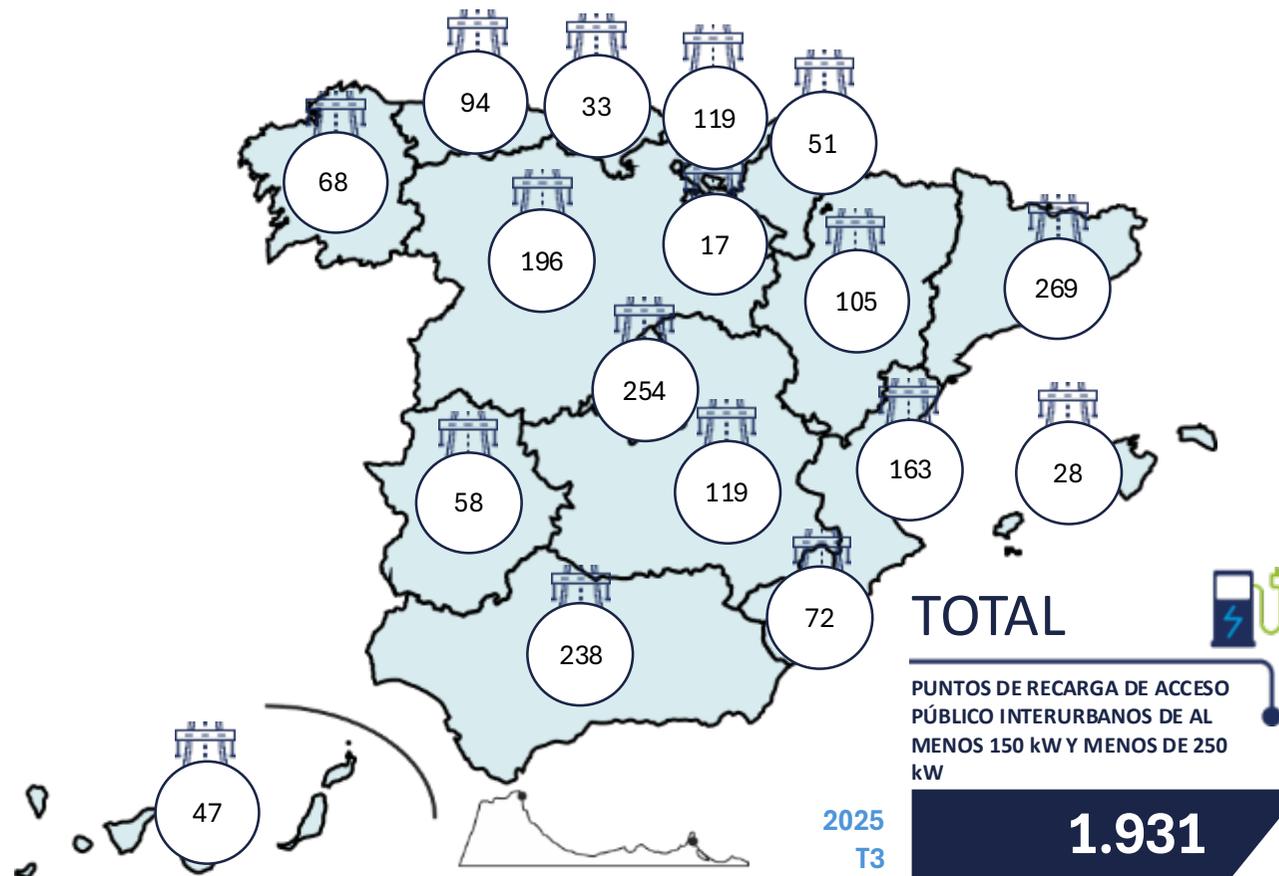
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

## 5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 30 de septiembre de 2025

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

 (Tiempo de recarga ~ 27 - 15 minutos)



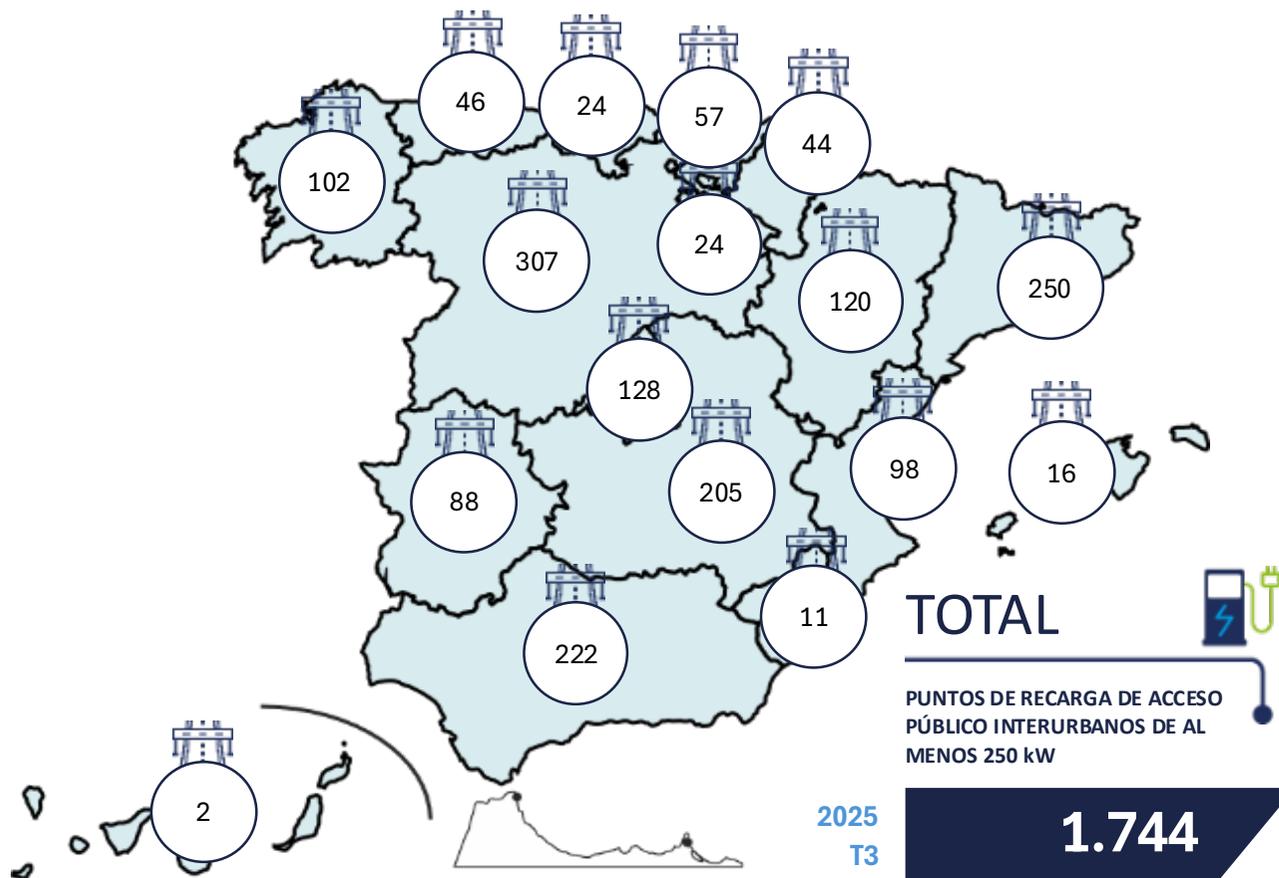
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

## 5. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 30 de septiembre de 2025

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

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



Entre julio y septiembre de 2025 han crecido en **235 unidades** los puntos de recarga de al menos 250 kW en entornos interurbanos, el doble que en trimestre anterior.

Pese a ello, tan solo el **8 % de los puntos de recarga de acceso público interurbanos presenta potencias por encima de los 250 kW**.

Esta infraestructura es absolutamente necesaria para movilidad eléctrica asociada a los vehículos pesados que parten de potencias de carga de 150 kW ya en la actualidad y requerirán potencias muy superiores en el corto – medio plazo.

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.

Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

## 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.*