



BARÓMETRO DE LA ELECTROMOVILIDAD

PRIMER TRIMESTRE 2022

ACTUALIZACIÓN DE OBJETIVOS

Desde que se publicó el primer barómetro a comienzos de 2019 hasta ahora ha habido acontecimientos que obligan a actualizar los objetivos fijados, en su momento y que determinaban los indicadores. Este barómetro está en función del nivel de cumplimiento a determinados objetivos de electrificación y desarrollo de infraestructuras. Por lo tanto, que este objetivo esté perfectamente actualizado es clave para obtener unos buenos indicadores.

A lo largo de estos últimos años, la Comisión Europea ha establecido un objetivo del 37,5% de reducción de emisiones de CO₂ en 2030 respecto a 2021 para los automóviles. Posteriormente, y a nivel nacional, se ha publicado el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) en el que se establece como objetivo, para conseguir esas reducciones de emisiones, que el parque de turismos electrificados alcance los 3 millones de unidades en 2030.

Por ello, para la publicación de este primer barómetro de la electromovilidad del año 2022, se ha llevado a cabo la actualización de los objetivos sobre los cuales se calcula adecuándolo a las exigencias establecidas en Europa. En primer lugar, se actualiza el año objetivo pasando del 2025 del barómetro anterior al 2030 que marca la Comisión. De esta forma, se pretende reflejar más fielmente tanto la evolución de la situación de la electromovilidad en España y en el entorno internacional, como los nuevos retos a los que deberá enfrentarse de acuerdo con los últimos avances que han tenido lugar en el seno del marco normativo europeo.

- **MERCADO DE TURISMOS:** la Comisión Europa aproxima en un **40% el mercado electrificado en 2030** para conseguir los objetivos de reducción de emisiones exigidos. En cualquier caso, esta evolución tendencial hacia ese objetivo es la que permitirá alcanzar los 3 millones de turismos en el parque para esa fecha. Dentro de esta cuota, se entiende que la proporción del **70% de vehículos BEV** sigue siendo la deseable para el nuevo horizonte temporal, siendo el **30% restante vehículos PHEV**. También se actualiza el mercado total potencial esperado en España en 2030 que se sitúa en 1,3 millones.
- **INFRAESTRUCTURA DE RECARGA ELÉCTRICA:** se establece como objetivo la disponibilidad de **10,3 puntos de recarga por cada 1.000 personas en edad motorizable** en 2030. Este objetivo se actualiza e incrementa en línea con dos aspectos:
 - El volumen de vehículos electrificados que deberá tener el parque si se avanza hacia las cuota de mercado que la Comisión aproxima para alcanzar la reducción de las emisiones que ha marcado.
 - Y por el ratio entre vehículos eléctricos y puntos de recarga que el Consejo Europeo considera el idóneo (10:1).

En relación con la potencia de recarga, se diferencia ahora aquellos que tienen un potencia superior a 50 kW frente a los 22 kW del barómetro anterior. Esta modificación está en línea con los avances tecnológicos en el sector, que ya demanda capacidades de recarga superiores. En este caso, se considera que el **10% de los puntos de recarga deben ser puntos de recarga con potencia superior a los 50 kW**.

ACTUALIZACIÓN DE OBJETIVOS

- Se incluye a continuación un resumen comparativo de la actualización de los objetivos que determinan los indicadores.

	Indicador anterior	ACTUALIZACIÓN
	2025	2030
MERCADO		
Cuota electrificados	10 %	40 %
BEV sobre electrificados	70 %	70 %
INFRAESTRUCTURA		
Puntos de recarga totales por cada 1.000 personas en edad motorizable	3,4	10,3
Porcentaje según potencia instalada	30 % potencia > 22 kW	10 % potencia ≥ 50 kW

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. 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 40% de mercado electrificado.
- b) **Indicador de Vehículo Electrificado sobre la Población Motorizable:** establece, en base al objetivo del 40% 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 70% 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 10,3 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 1 punto por cada 1.000 personas en edad motorizable, es decir, 10% del total de la infraestructura de recarga.

Fuentes: Elaboración propia ANFAC a partir de datos de Ideauto, ACEA, EAFO, INE, Ministerio de Fomento, EUROSTAT, y otras fuentes públicas.

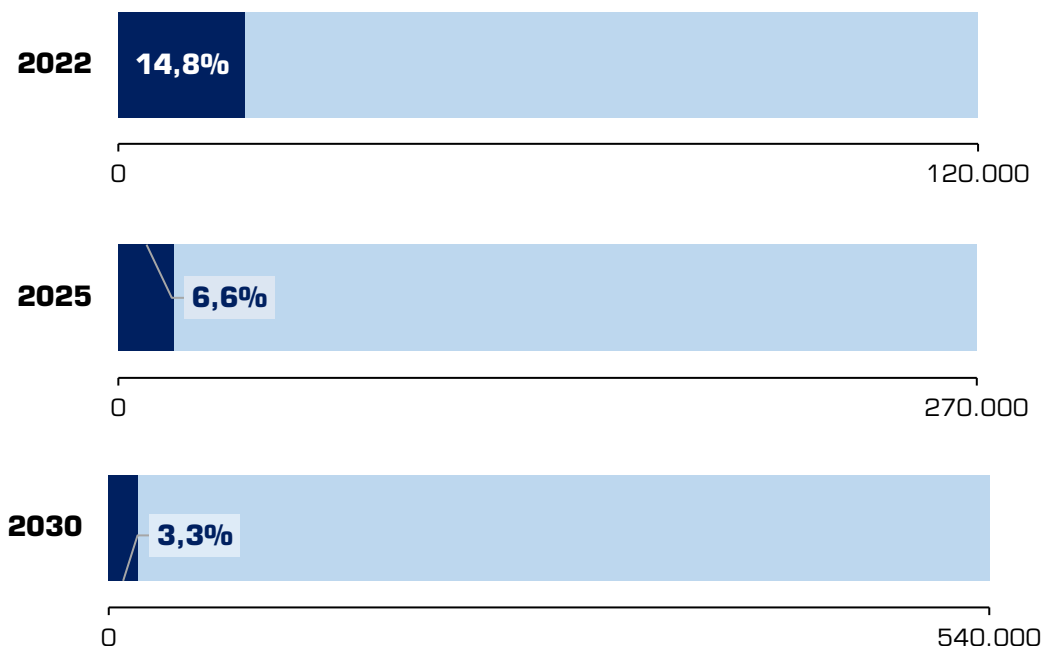
EVOLUCIÓN ESPAÑOLA HACIA LA ELECTROMOVILIDAD

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 PNIEC. A continuación se puede ver la distancia a los objetivos necesarios en diferentes hitos temporales para llegar a lo exigido en 2030, tomando como base el avance observado en este primer trimestre de 2022 y teniendo en cuenta, en el caso de la infraestructura, el número de puntos disponibles a finales de 2021 de 13.411.

Turismos electrificados
Enero a marzo de 2022

17.704

Distancia a los objetivos de mercado electrificado

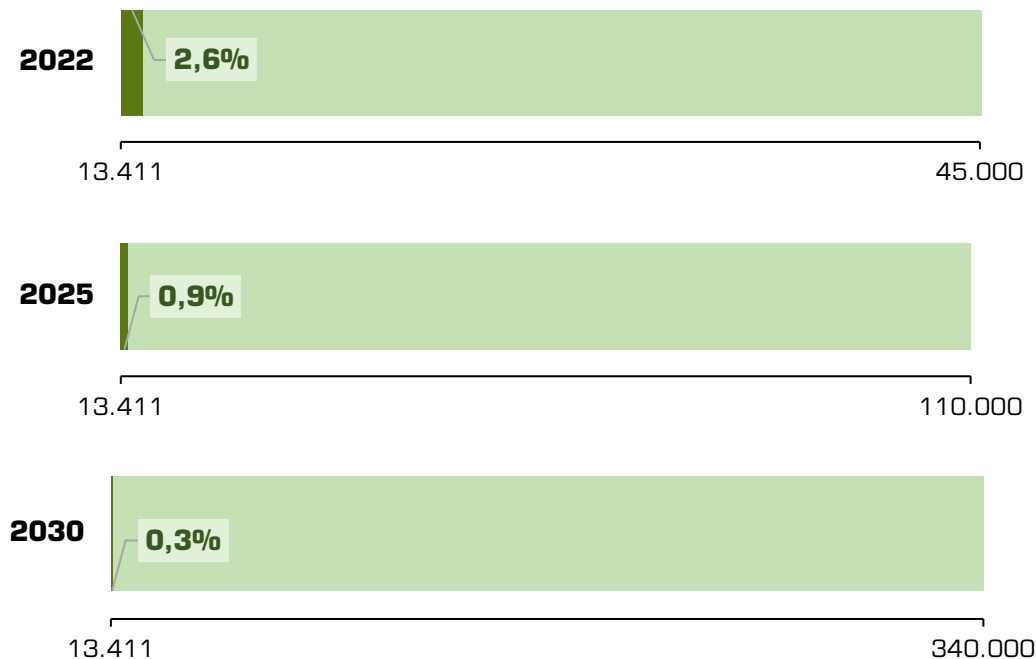


Fuente: Ideauto.

Puntos de recarga
Enero a marzo de 2022

833

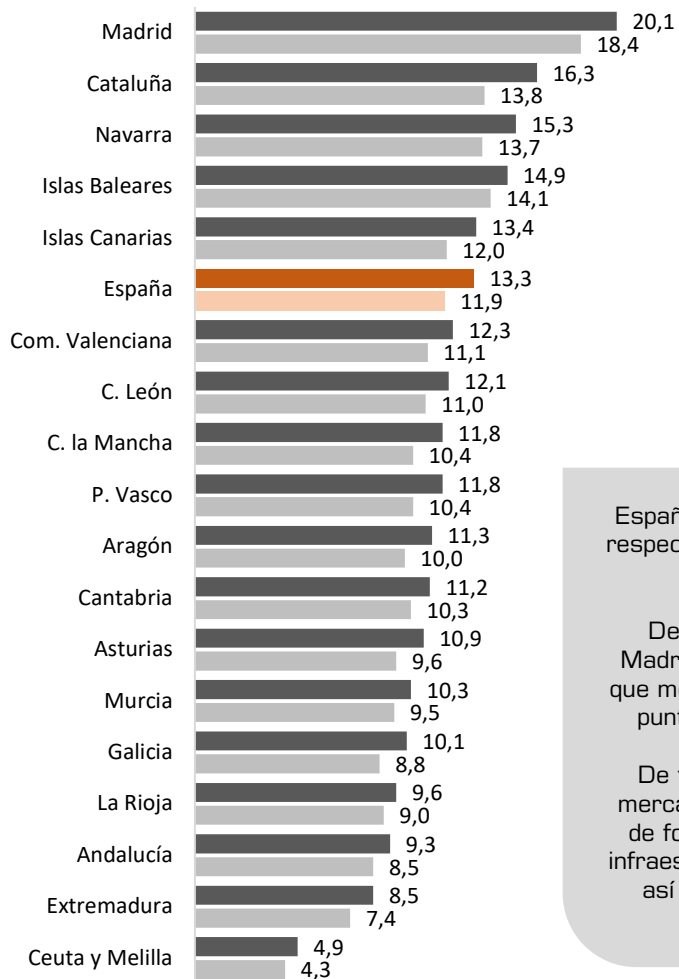
Distancia a los objetivos de infraestructura



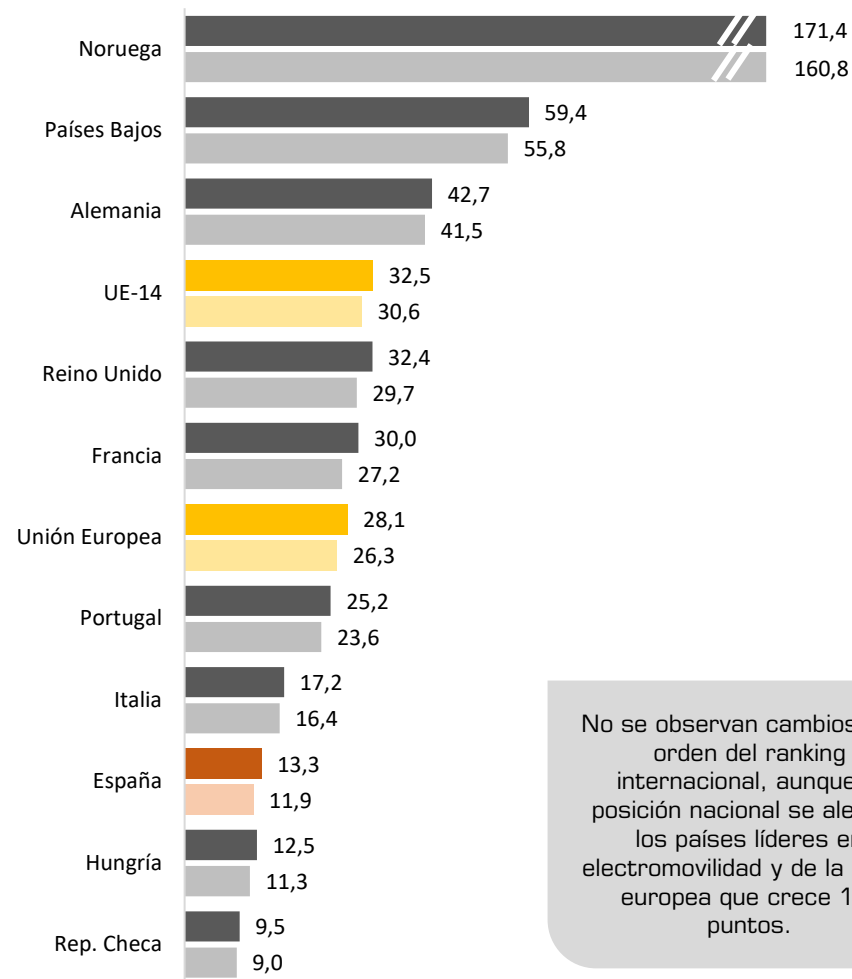
Fuente: ANFAC en base a Electromaps.

1. INDICADOR GLOBAL DE ELECTROMOVILIDAD

Índice en base 100



■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior



■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior

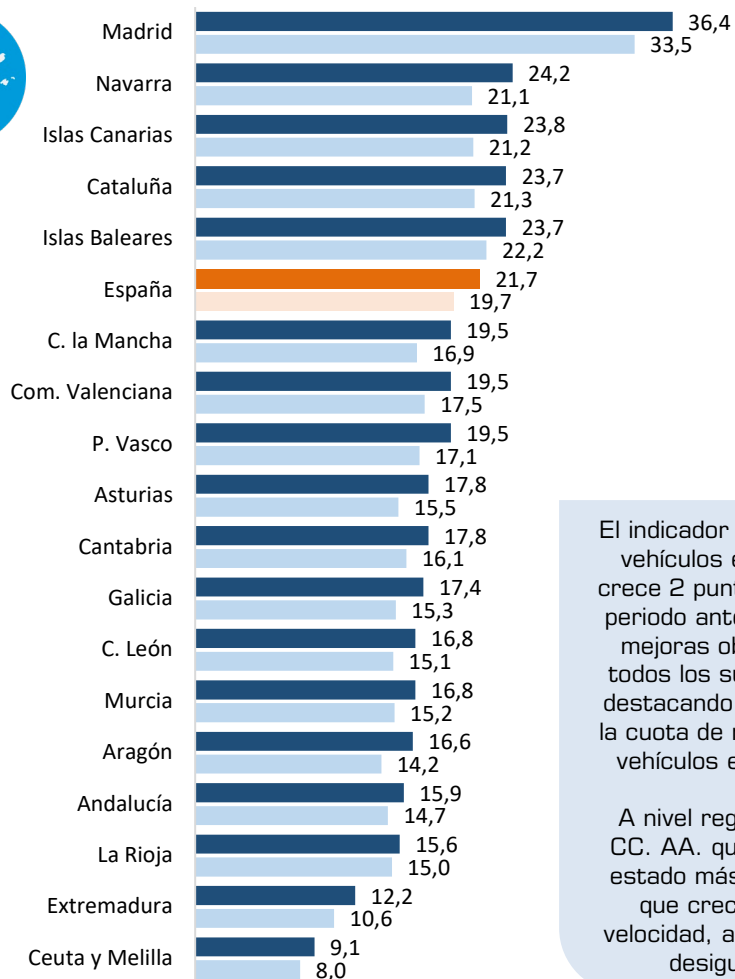
España mejora en 1,4 puntos respecto al periodo anterior en su camino hacia la electromovilidad. Destaca la evolución de Madrid, Cataluña y Navarra, que mejoran en 1,7, 2,5 y 1,6 puntos, respectivamente.

De forma generalizada, el mercado de vehículos avanza de forma más rápida que la infraestructura, contribuyendo así en mayor medida a la electromovilidad.

No se observan cambios en el orden del ranking internacional, aunque la posición nacional se aleja de los países líderes en electromovilidad y de la media europea que crece 1,8 puntos.

2. INDICADOR DE PENETRACIÓN DEL VEHÍCULO ELECTRIFICADO

Índice en base 100



■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior

El indicador de mercado de vehículos electrificados crece 2 puntos respecto al periodo anterior gracias a mejoras observadas en todos los subindicadores, destacando el aumento de la cuota de mercado de los vehículos electrificados.

A nivel regional, son las CC. AA. que están en un estado más avanzado las que crecen a mayor velocidad, aumentando las desigualdades.



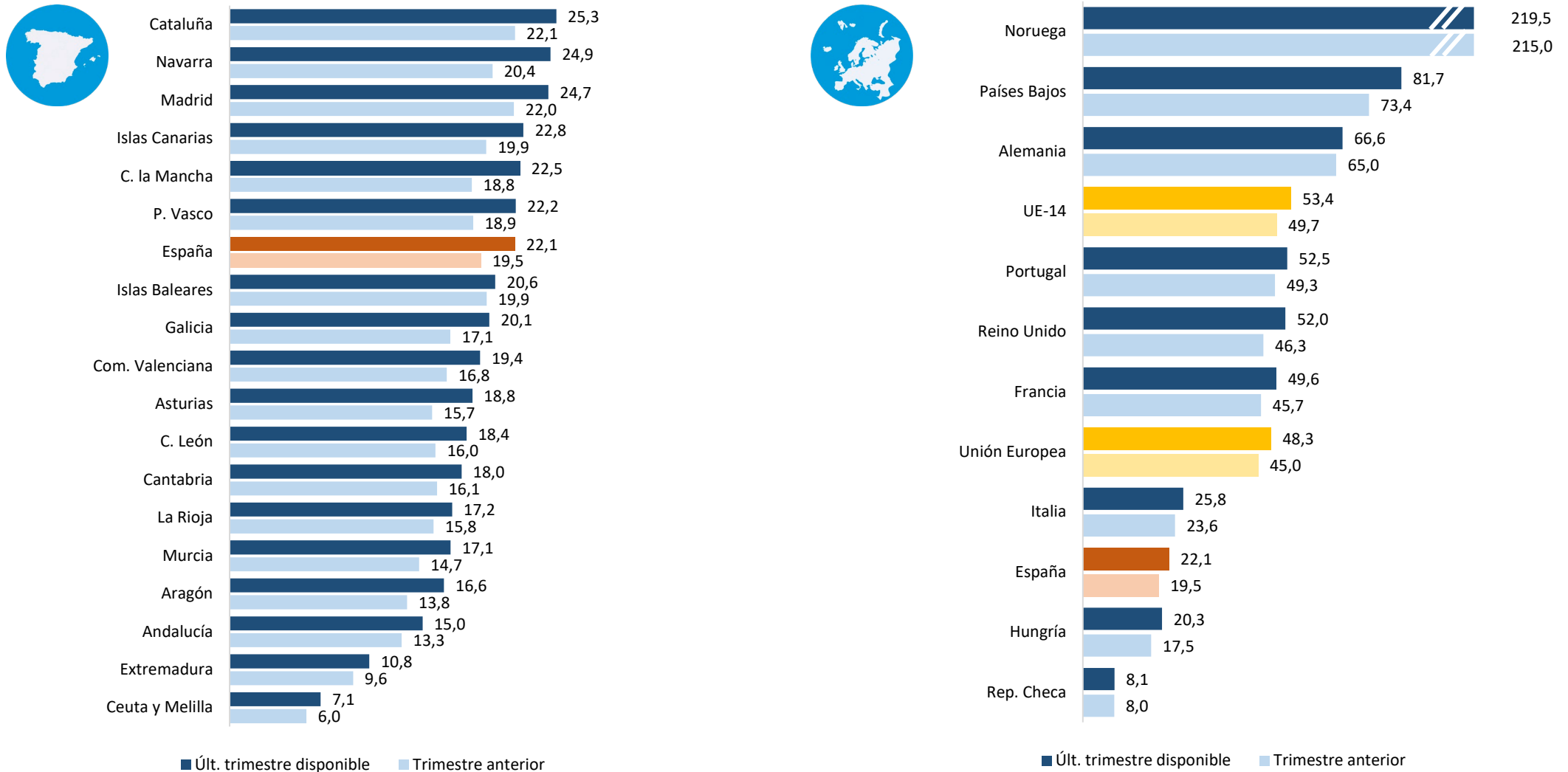
■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior

El ranking de los países seleccionados se mantiene, aunque con crecimientos diferentes entre los países.

Con una mejora de 2,5 puntos en la Unión Europea, España se sitúa en el grupo de países que crece de forma más lenta que la media (+2 puntos) junto a otros como Italia (+0,8 puntos), Hungría (+1,9 puntos) o Rep. Checa (+0,5 puntos).

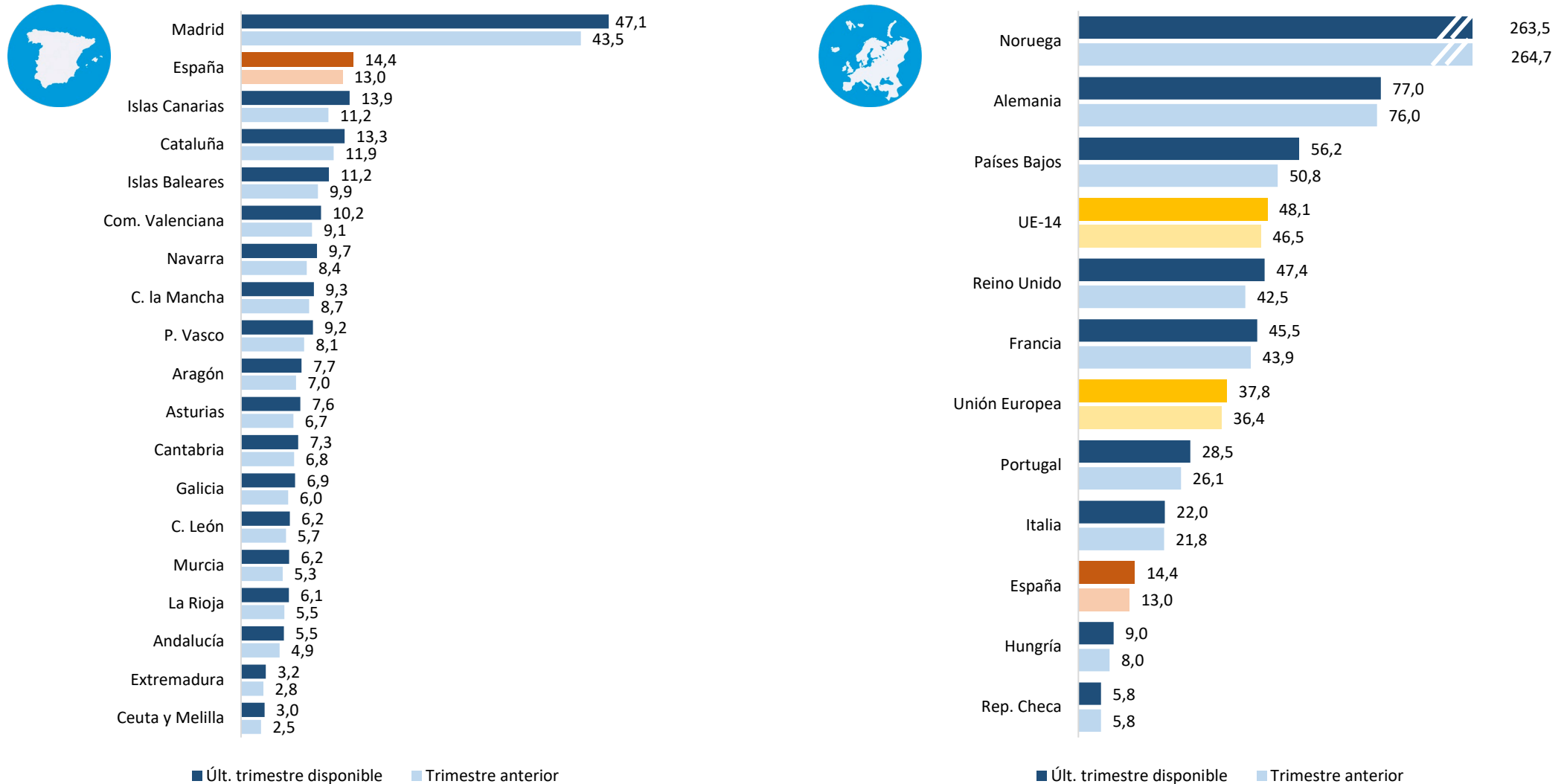
2.1. INDICADOR DE VEHÍCULO ELECTRIFICADO SOBRE EL MERCADO TOTAL

Índice en base 100



2.2. INDICADOR DE VEHÍCULO ELECTRIFICADO SOBRE LA POBLACIÓN MOTORIZABLE

Índice en base 100

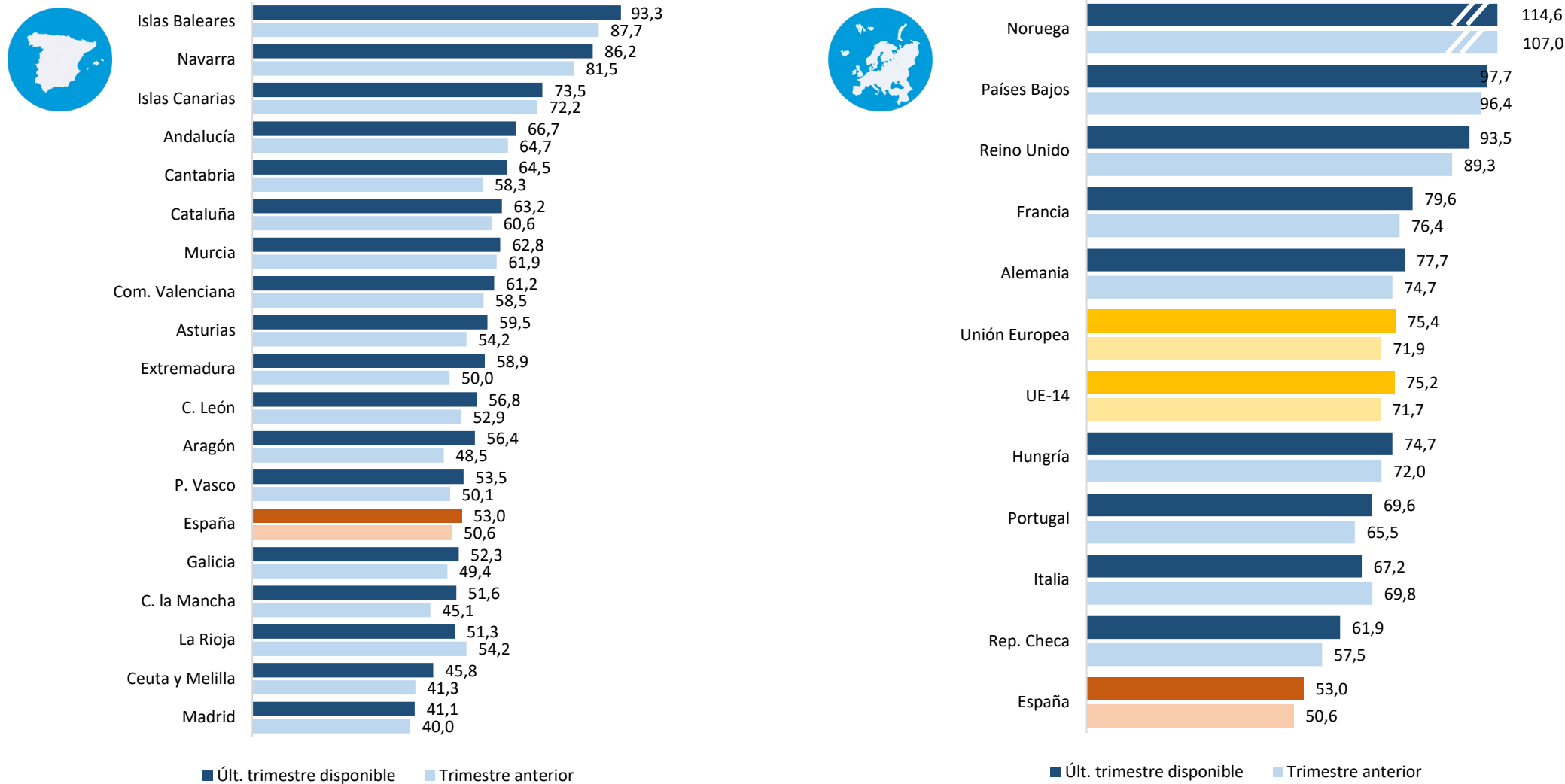


Fuente: elaboración ANFAC con datos de Ideauto, ACEA (European Automobile Manufacturers Association), Instituto Nacional de Estadística (INE) y Eurostat.

Nota: para los datos relativos a España y sus Comunidades Autónomas se usa Ideauto; utilizando ACEA para el resto de países

2.3. INDICADOR DE VEHICULO ELECTRICO PURO SOBRE EL MERCADO ELECTRIFICADO

Índice en base 100

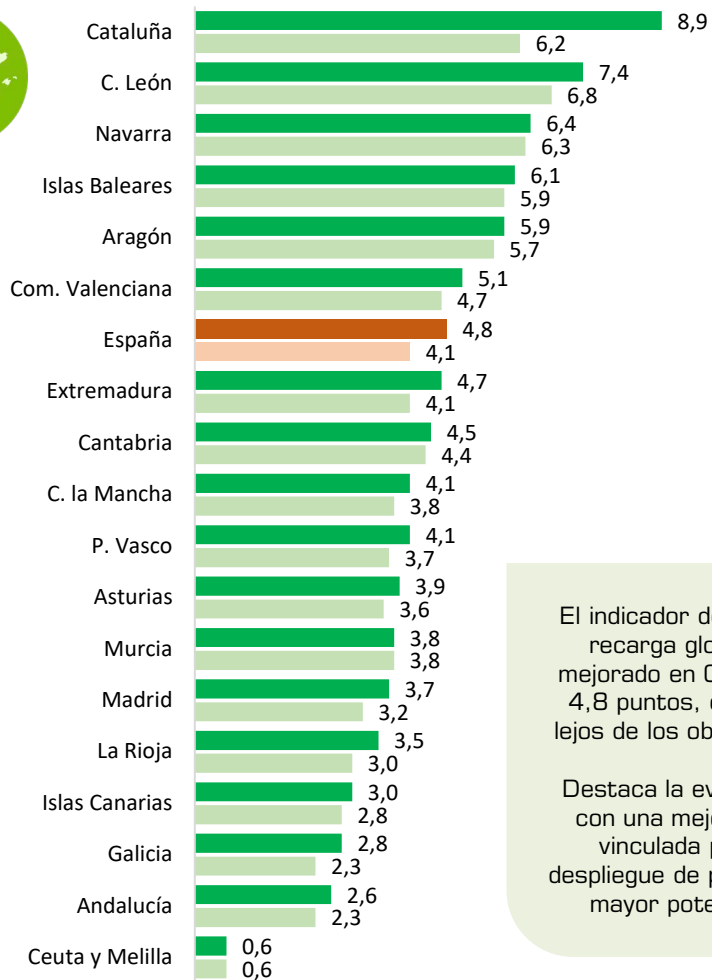


Fuente: elaboración ANFAC con datos de Ideauto, ACEA (European Automobile Manufacturers Association), Instituto Nacional de Estadística (INE) y Eurostat.

Nota: para los datos relativos a España y sus Comunidades Autónomas se usa Ideauto; utilizando ACEA para el resto de países

3. INDICADOR DE INFRAESTRUCTURA DE RECARGA

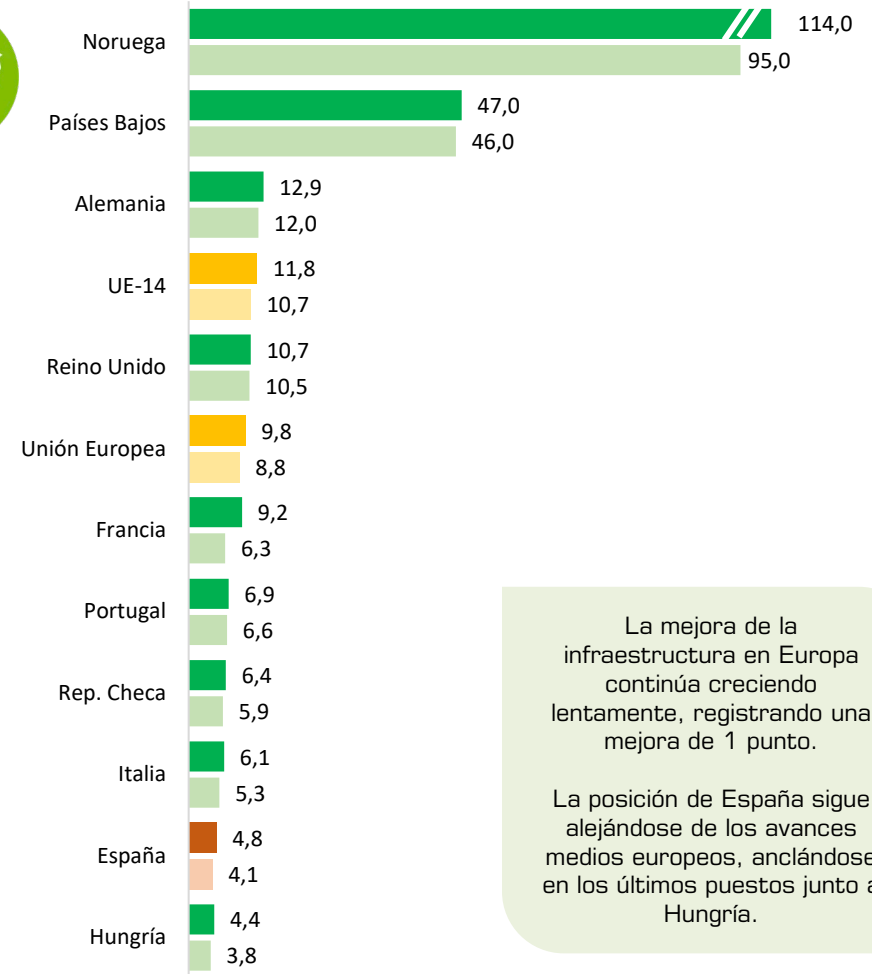
Índice en base 100



El indicador de infraestructura de recarga global en España ha mejorado en 0,7 puntos hasta los 4,8 puntos, encontrándose muy lejos de los objetivos a largo plazo.

Destaca la evolución de Cataluña con una mejora de 2,7 puntos, vinculada principalmente al despliegue de puntos de recarga de mayor potencia en la región.

■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior



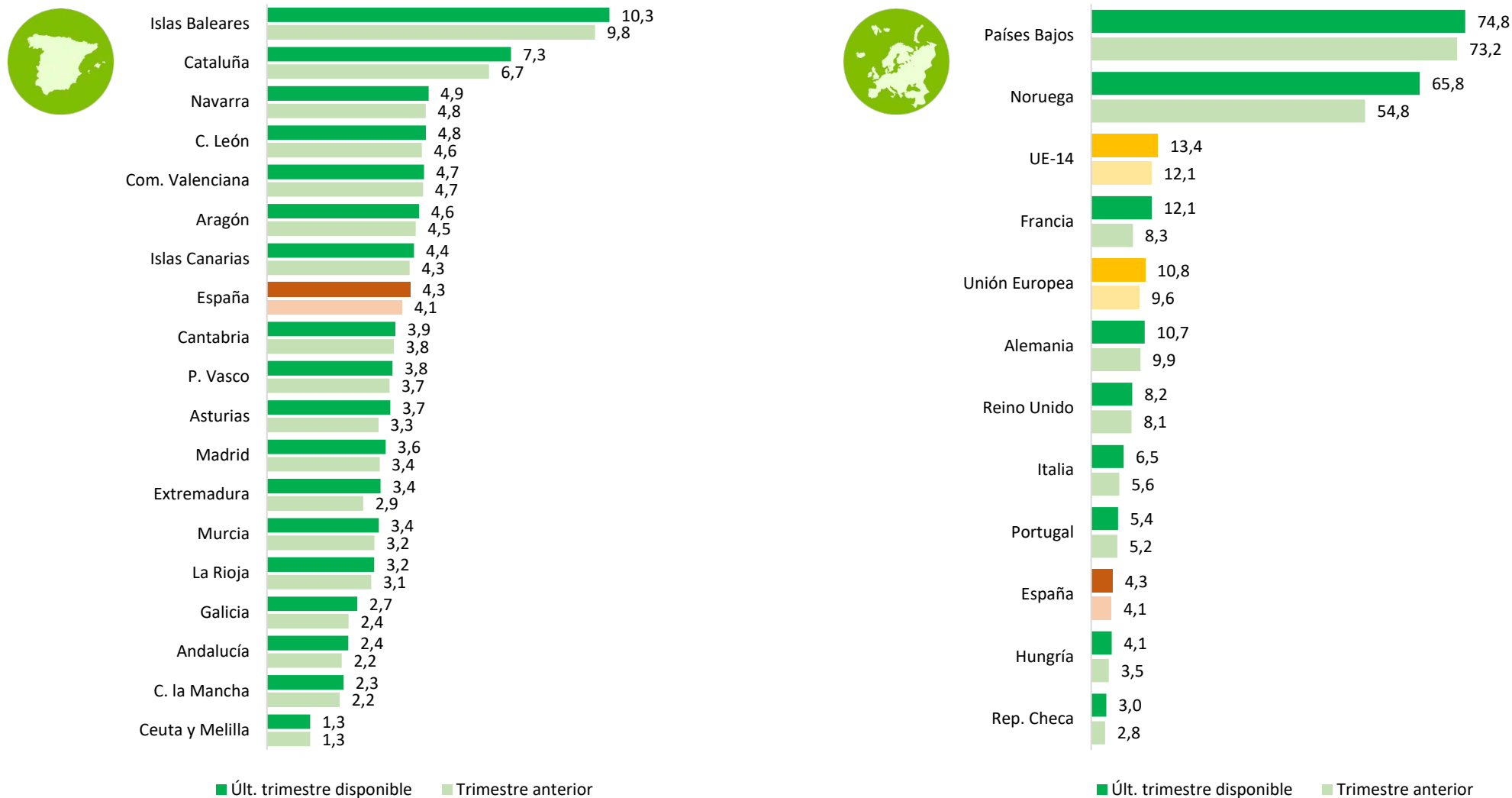
La mejora de la infraestructura en Europa continúa creciendo lentamente, registrando una mejora de 1 punto.

La posición de España sigue alejándose de los avances medios europeos, anclándose en los últimos puestos junto a Hungría.

■ Últ. trimestre disponible ■ Trimestre anterior

3.1. INDICADOR INFRAESTRUCTURAS DE RECARGA SOBRE POBLACIÓN MOTORIZABLE

Índice en base 100

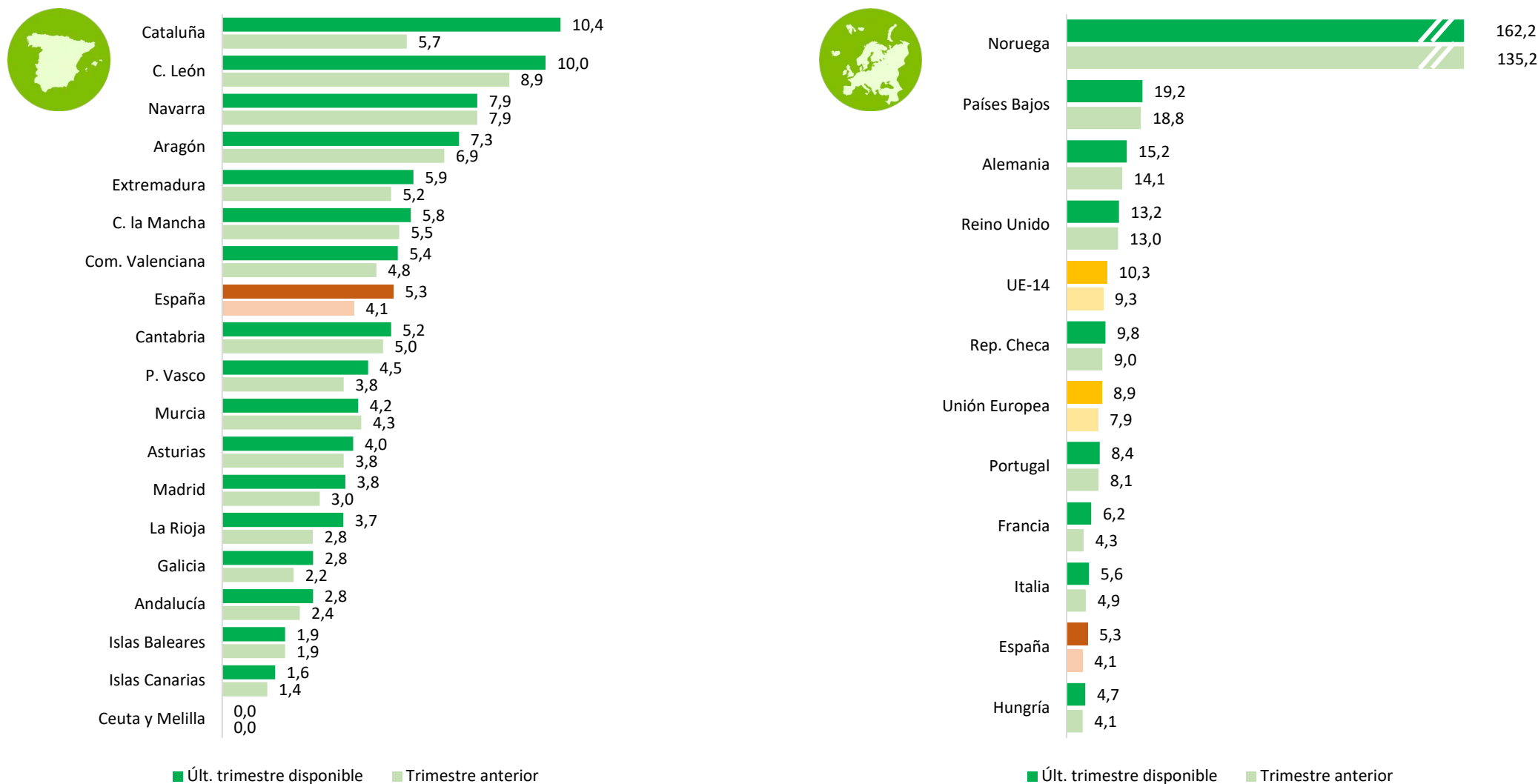


Fuente: elaboración ANFAC con datos de Electromaps, EAFO (European Alternative Fuels Observatory), Instituto Nacional de Estadística (INE) y Eurostat.

Nota: Los datos relativos a España y sus Comunidades Autónomas son de elaboración propia en base a datos de Electromaps y otras fuentes públicas; para el resto de países se usan directamente los datos publicados por EAFO.

3.2. INDICADOR INFRAESTRUCTURAS DE RECARGA CON POTENCIA $P \geq 22$ [kW]

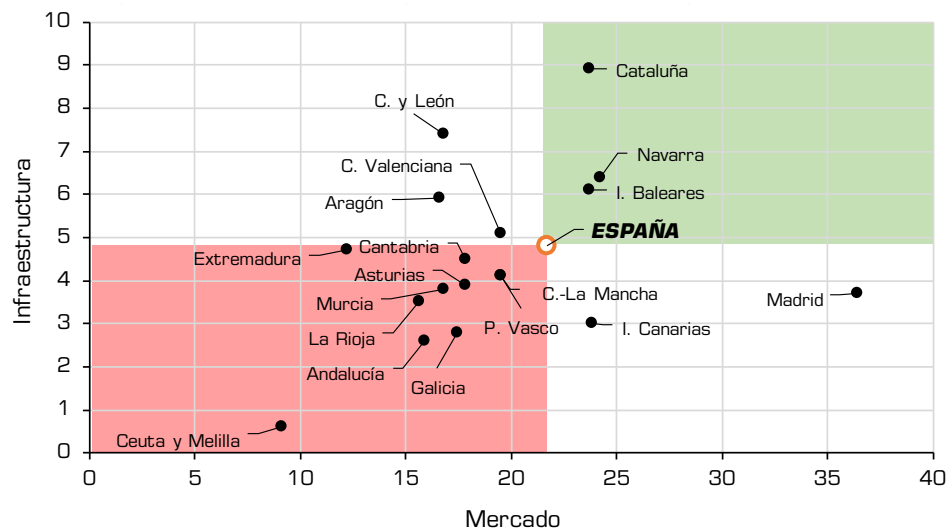
Índice en base 100



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

Nota: Los datos relativos a España y sus Comunidades Autónomas son de elaboración propia en base a datos de Electromaps y otras fuentes públicas; para el resto de países se usan directamente los datos publicados por EAFO.

4. COMPARATIVA REGIONAL E INTERNACIONAL

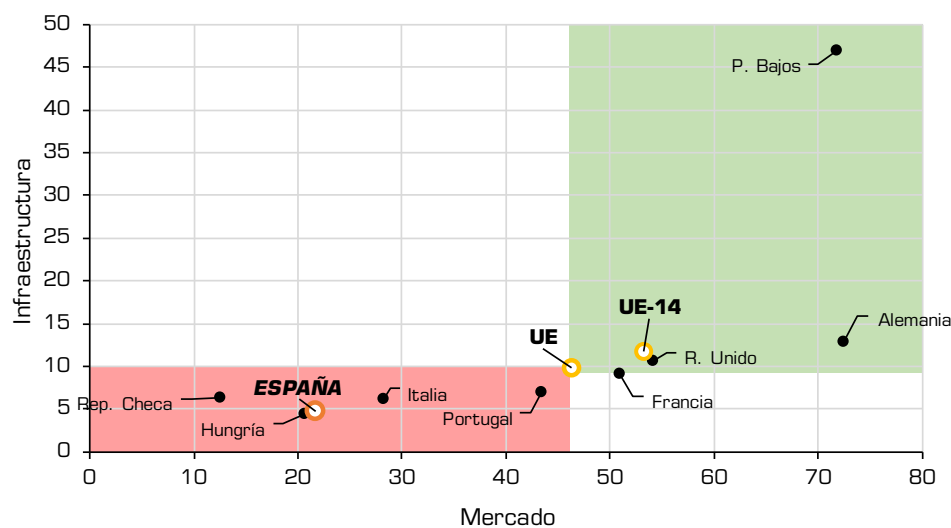


Navarra, Cataluña e Islas Baleares son las regiones que se sitúan por encima de la media nacional tanto en infraestructura como en mercado.

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.



La media europea continúa mejorando y dejando atrás a los países situados en la cola, tanto en mercado como en infraestructura.

Área verde: país por encima de la media europea.

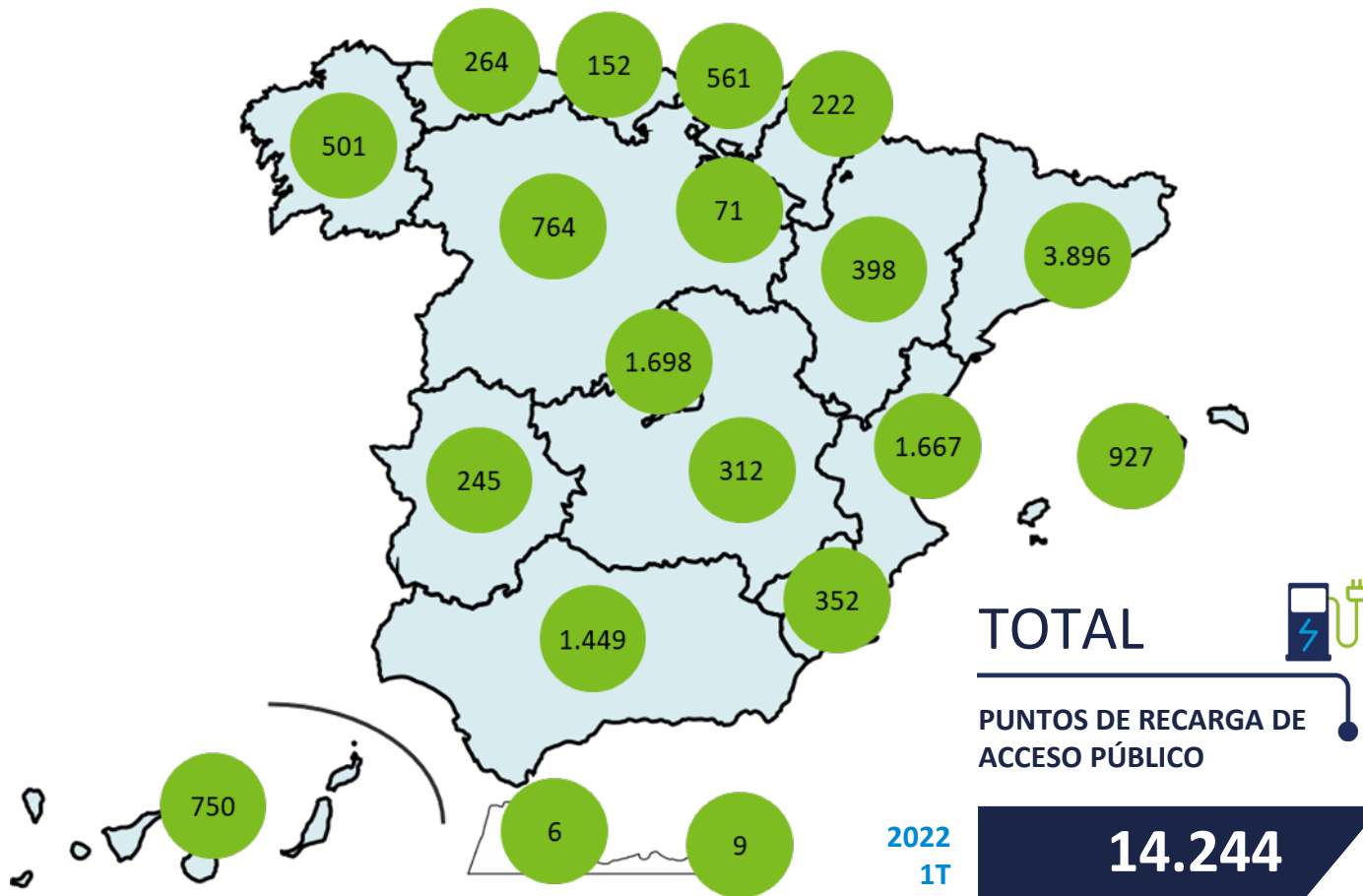
Área blanca : país por encima de la media europea en uno de los indicadores.

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

6. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Infraestructura de recarga de acceso público

Última actualización 31 de marzo de 2022



Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

La infraestructura de recarga de acceso público ha aumentado en 833 puntos en el primer trimestre de 2022. Este crecimiento se sitúa en la línea del producido en los trimestres anteriores.

Adicionalmente, este crecimiento se produce tanto en niveles potencia asociados a carga lenta, con potencia de como mucho 22 kW, como en niveles de potencia de entre 50 kW y 150 kW.

Menos del 15% de la infraestructura de recarga de acceso público en España corresponde a carga con potencia superior a 22 kW.

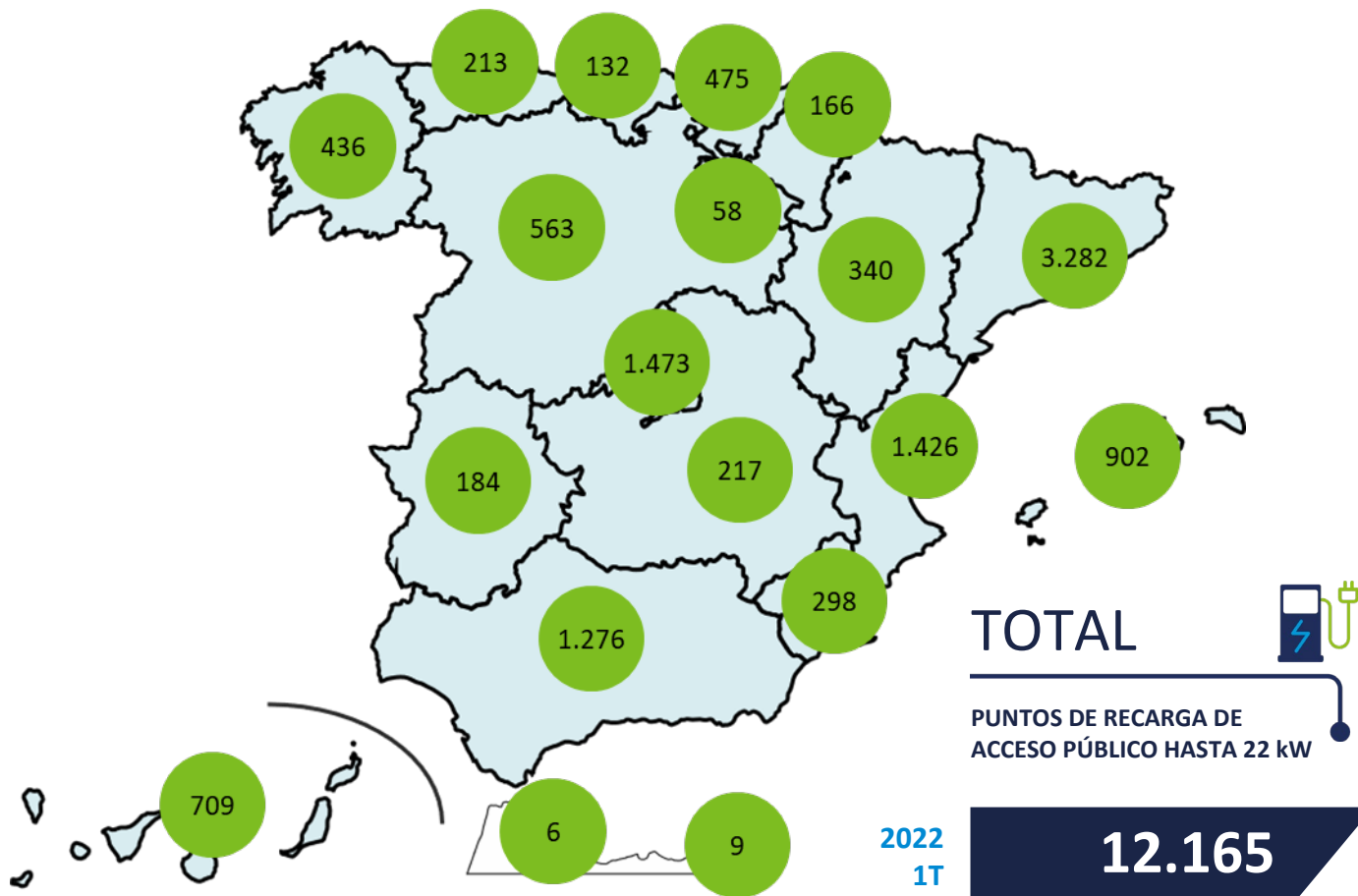
NOTA: Si bien, los puntos de recarga de acceso público totales han aumentado, hay un número significativo de puntos que por no funcionamiento o por no ser de acceso público se han suprimido en la actualización de este informe. Es por tanto, de especial urgencia, disponer de información precisa a través del Punto de Acceso Nacional tal y como prevé la Ley de Cambio Climático y Transición Energética

6. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2022

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

 (Tiempo de recarga ~ 19 - 3 horas)



En el primer trimestre de 2022 se han instalado 360 puntos de recarga con potencia de hasta 22 kW. Es decir, el 85% de los puntos de recarga de acceso público son de hasta 22 kW, lo cual implica tiempos de recarga mínimos de 3 horas.

Este es un punto crítico para el despliegue del vehículo electrificado como vehículo de "todo uso" frente a la percepción actual de utilización de éste como segundo o tercer vehículo para zonas urbanas.

TOTAL 

PUNTOS DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO HASTA 22 kW

2022 1T

12.165

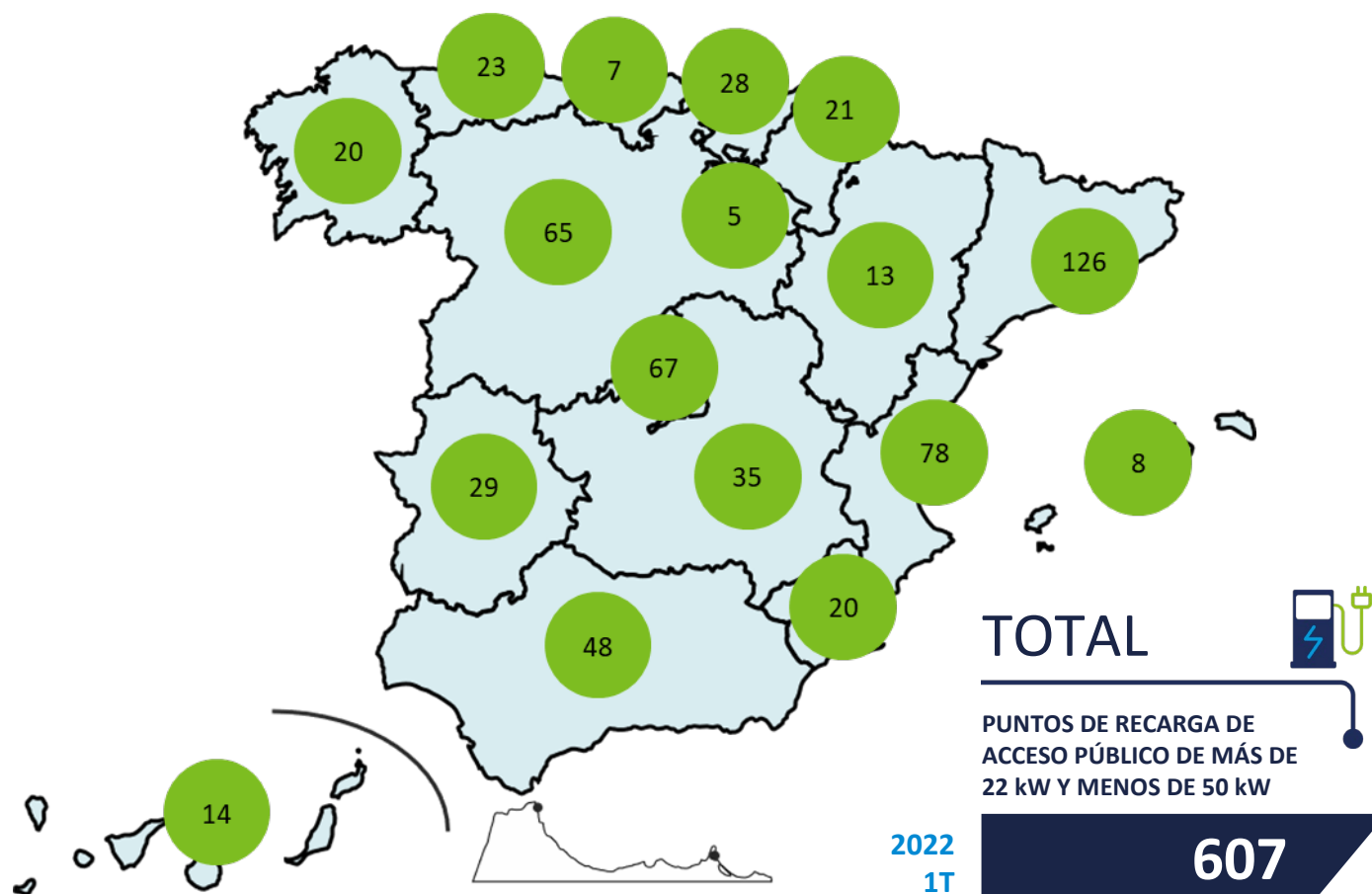
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

6. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2022

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

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



Durante el primer trimestre del año 2022 se han instalado a penas 79 puntos de recarga entre 22 y 50 kW de potencia.

TOTAL



PUNTOS DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO DE MÁS DE 22 kW Y MENOS DE 50 kW

2022
1T

607

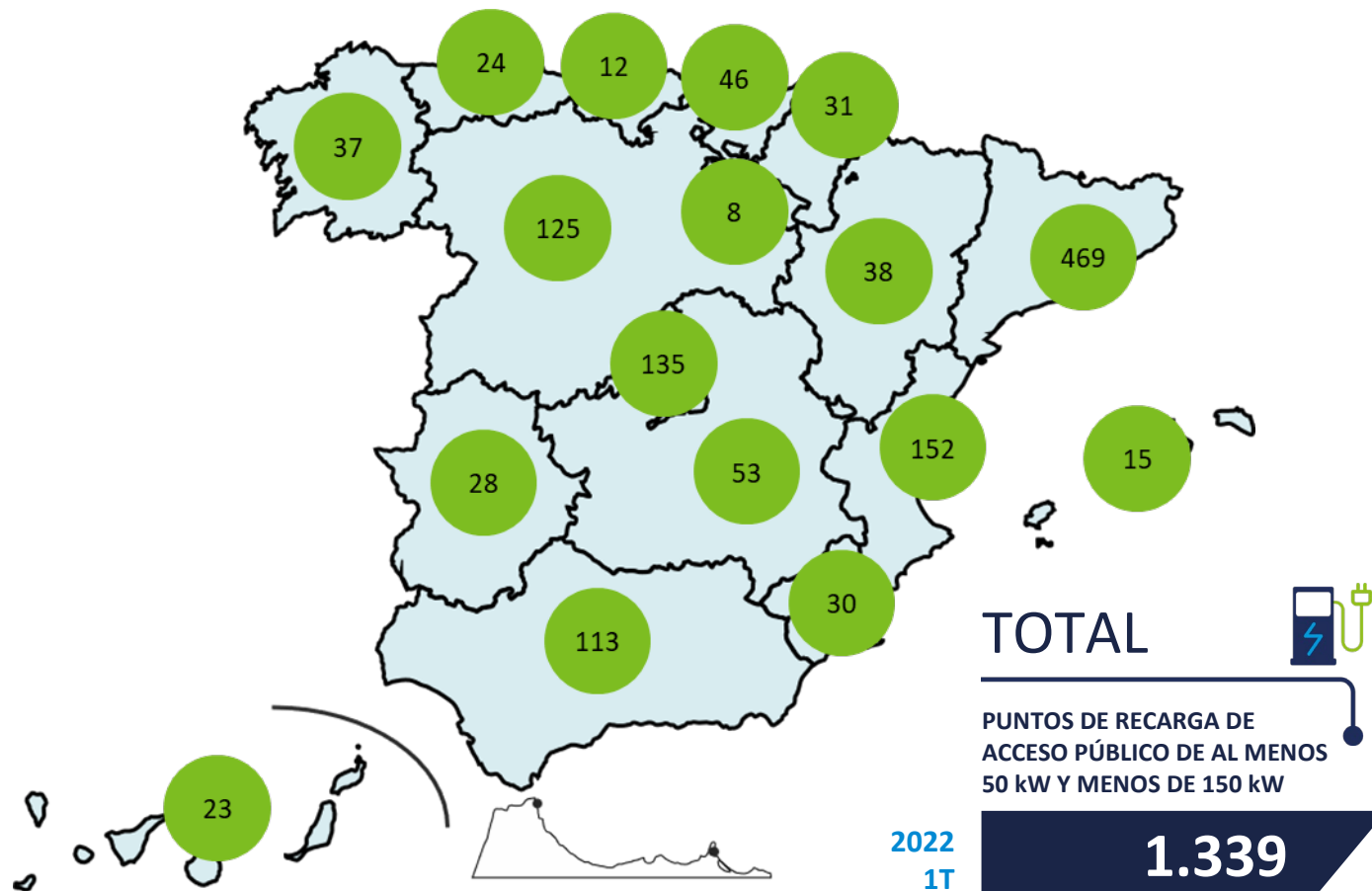
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

6. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2022

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

 (Tiempo de recarga ~ 40 - 27 minutos)



Durante el primer trimestre del año 2022 se han instalado 370 puntos de recarga entre 50 kW y 150 kW de potencia.

Pese a que este crecimiento es superior al que viene produciéndose habitualmente, ha de tenerse en cuenta que el último trimestre de 2021 vio una reducción en 128 puntos de recarga en este nivel de potencias, que puede atribuirse a puntos que no se encontraban en funcionamiento o simplemente con información insuficiente sobre su estado, localización, etc.

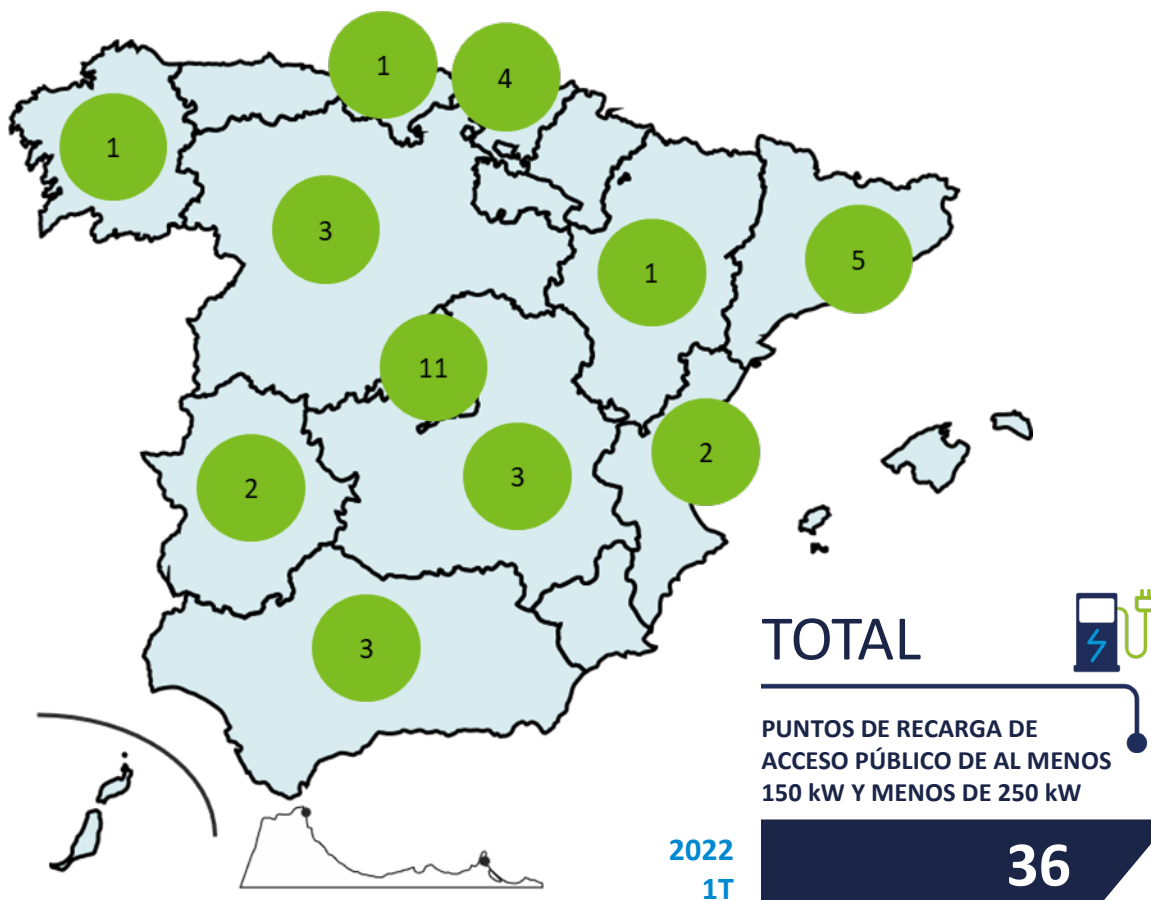
Esta falta de precisión en la información disponible, pone de manifiesto la importancia de disponer de información precisa a través del Punto de Acceso Nacional tal y como prevé la Ley de Cambio Climático y Transición Energética.

6. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2022

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

 (Tiempo de recarga ~ 27 - 15 minutos)



En el primer trimestre de 2022 se han instalado 19 puntos de recarga de estas potencias, lo cual supone un crecimiento superior al acumulado durante todo el año 2021.

Sin embargo, en total, España cuenta tan sólo con 36 puntos de al menos 150 kW, repartidos en 20 estaciones en Andalucía, Aragón, Cantabria, Castilla y León, Castilla La Mancha, Cataluña, Comunidad Valenciana, Extremadura, Galicia, Madrid y País Vasco.

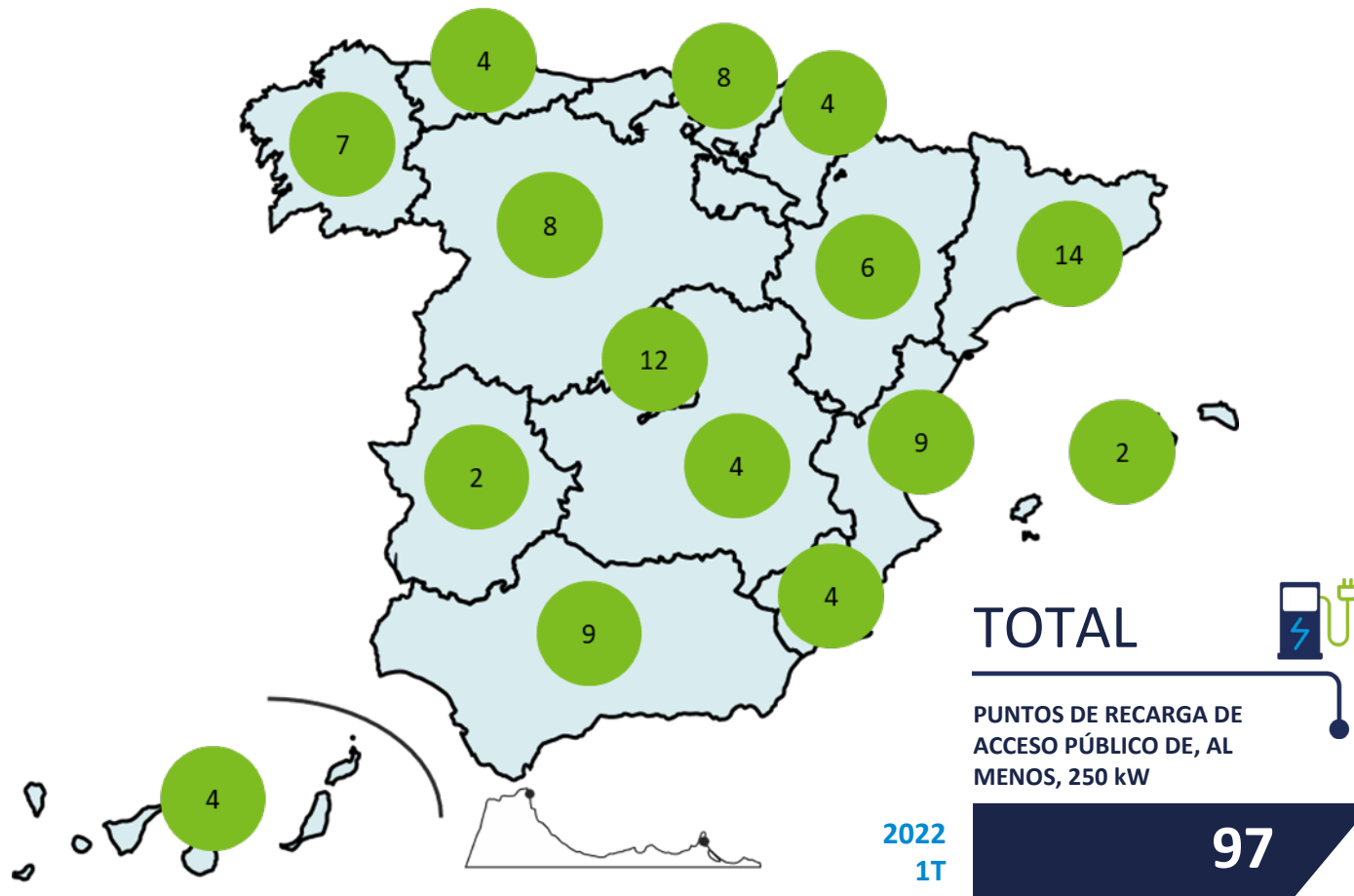
El despliegue de puntos de recarga de al menos 150 kW es fundamental para que el vehículo eléctrico pueda ser empleado en trayectos de larga distancia por carretera, permitiendo tiempos de carga de entre 15 y 27 minutos.

6. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2022

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 5 unidades en el primer trimestre de 2022.

Los 97 puntos de recarga de acceso público que existen actualmente son de 320 kW, 350 kW y 400 kW y están **repartidos en 38 estaciones**. **Cantabria, La Rioja, Ceuta y Melilla no cuentan con ningún punto de recarga de acceso público de alta potencia. El 88% de los puntos de recarga de acceso público de alta potencia responde a proyectos de fabricantes de automóviles.**

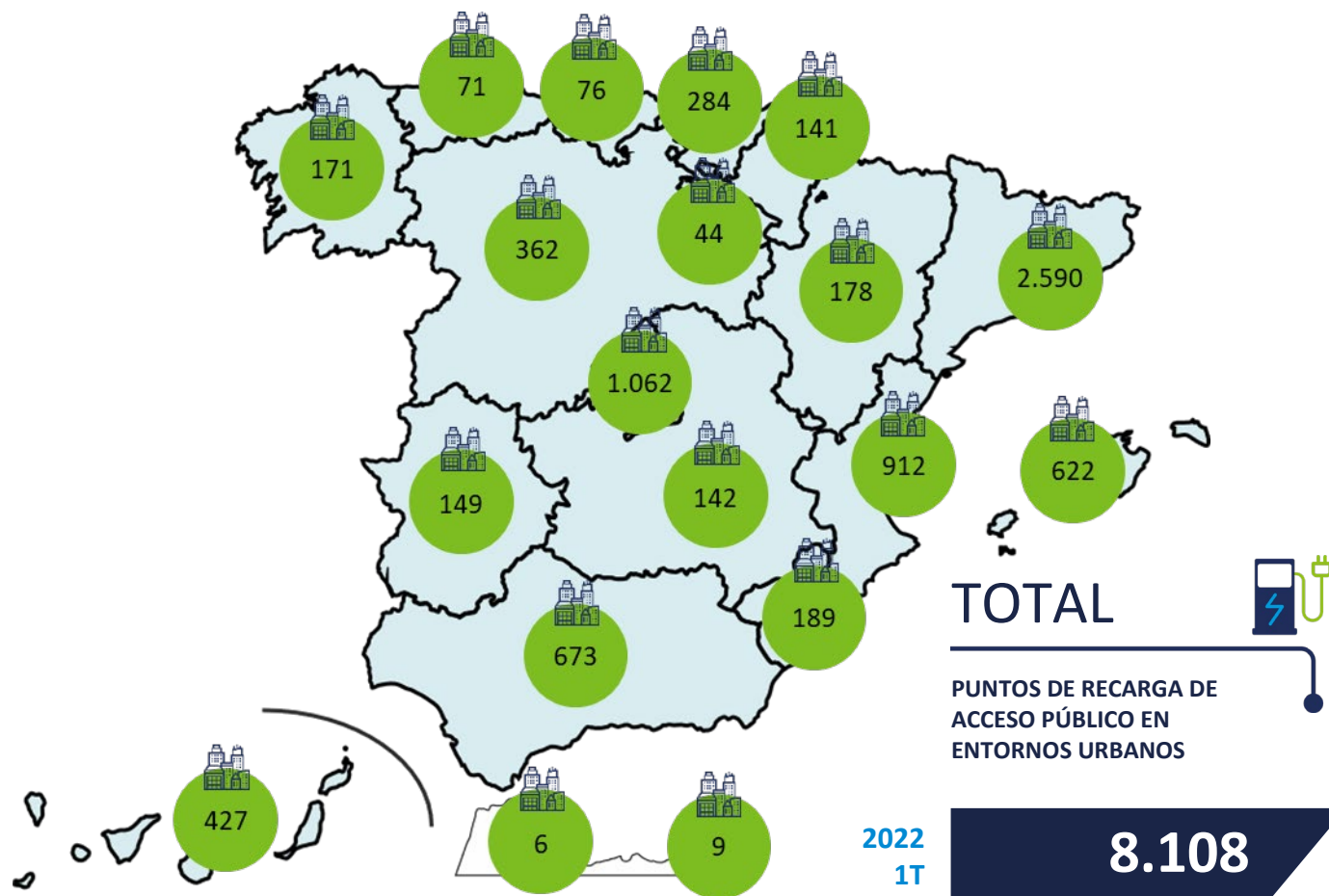
Las dificultades administrativas asociadas al desarrollo de estos proyectos son una de las barreras más importantes en la actualidad, aspecto que tiene paralizados muchos proyectos.

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 electrificado, 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 movilidad eléctrica asociada a los vehículos pesados que parten de potencias de carga de 150 kW ya en la actualidad.

6. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2022

Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos urbanos



En el primer trimestre de 2022 se han instalado 423 puntos en ámbito urbano.

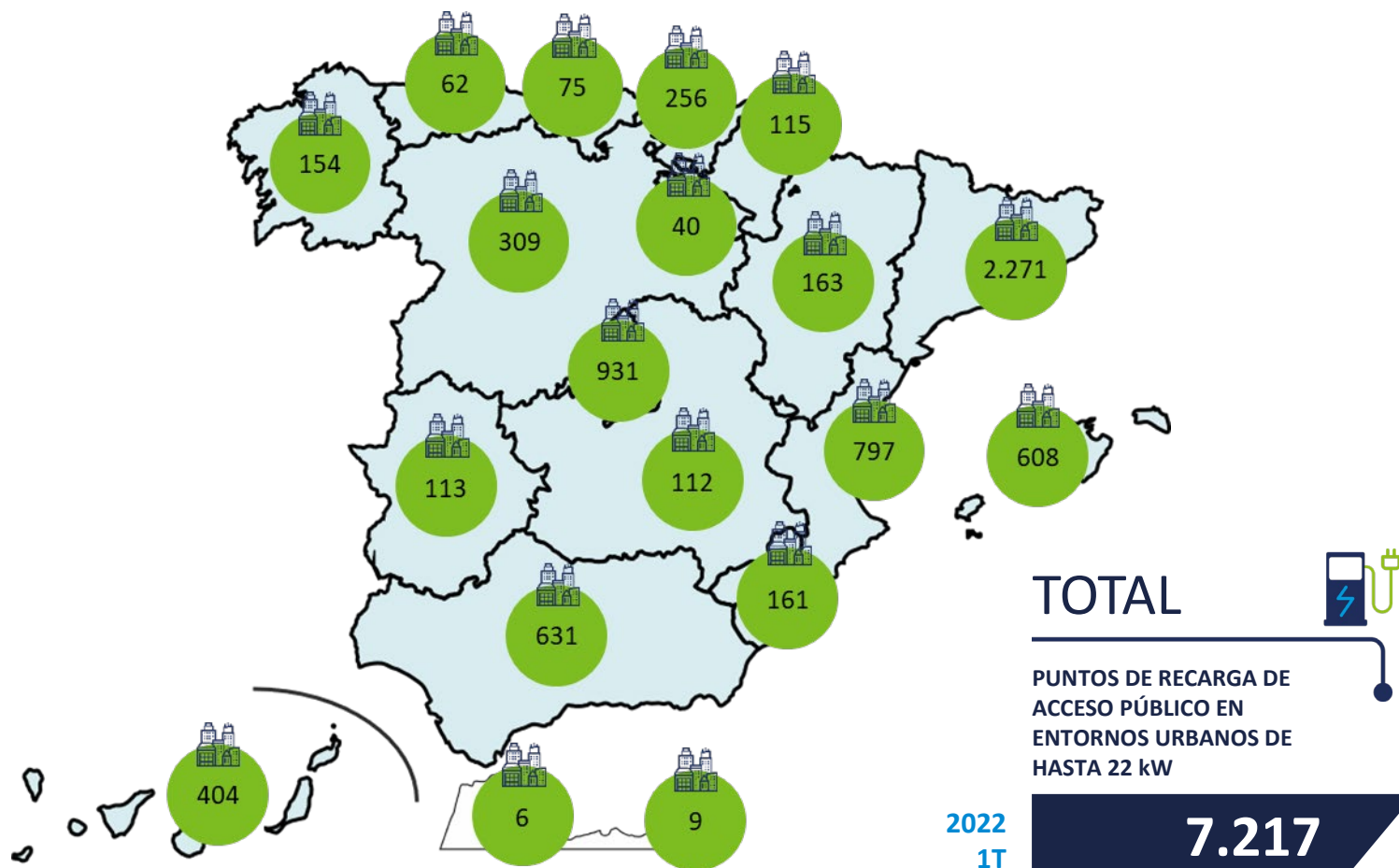
En total, el 54% de la infraestructura de recarga de acceso público en España está ubicada en el ámbito urbano.

6. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2022

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

 (Tiempo de recarga ~ 19 - 3 horas)



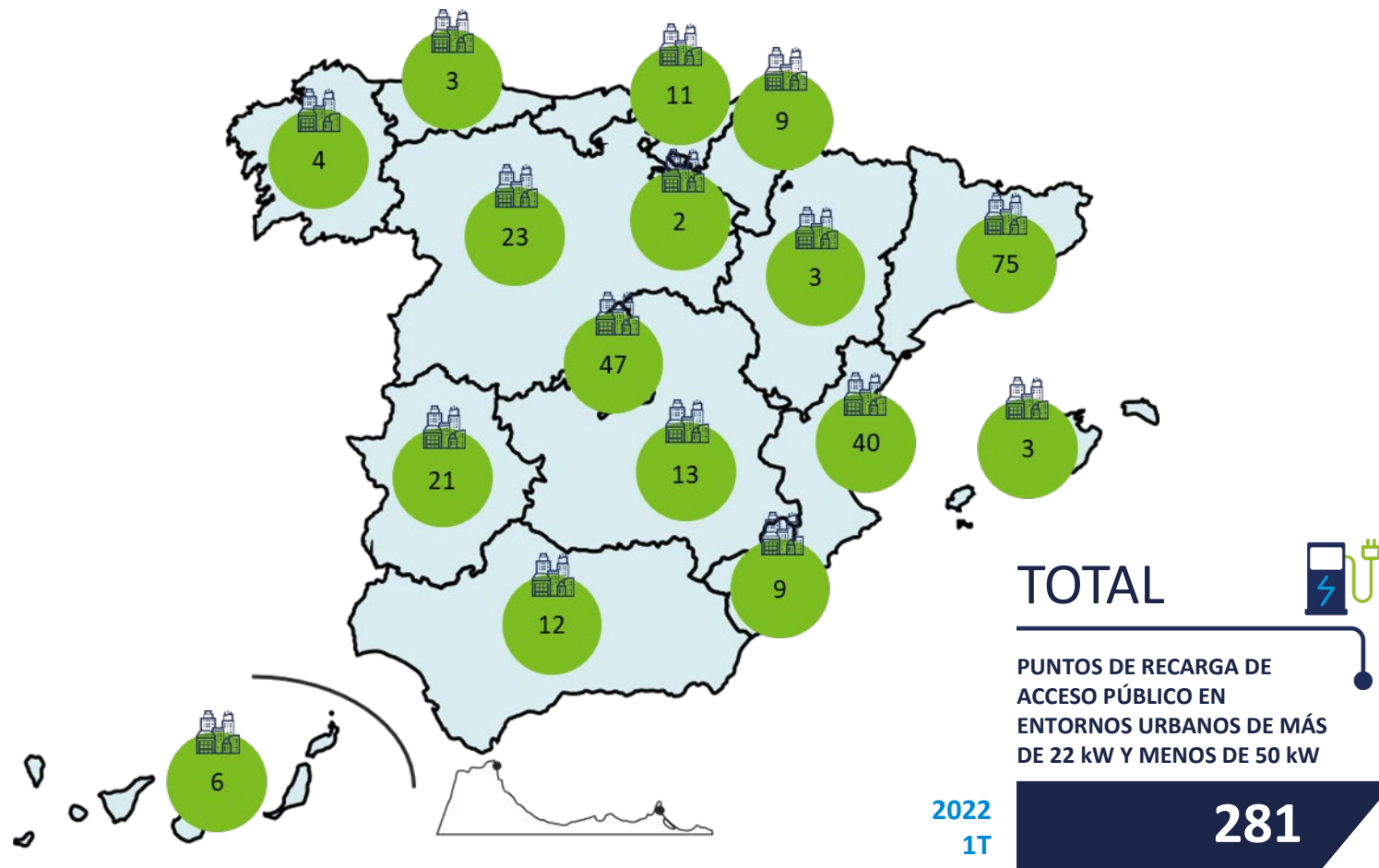
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

6. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2022

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

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



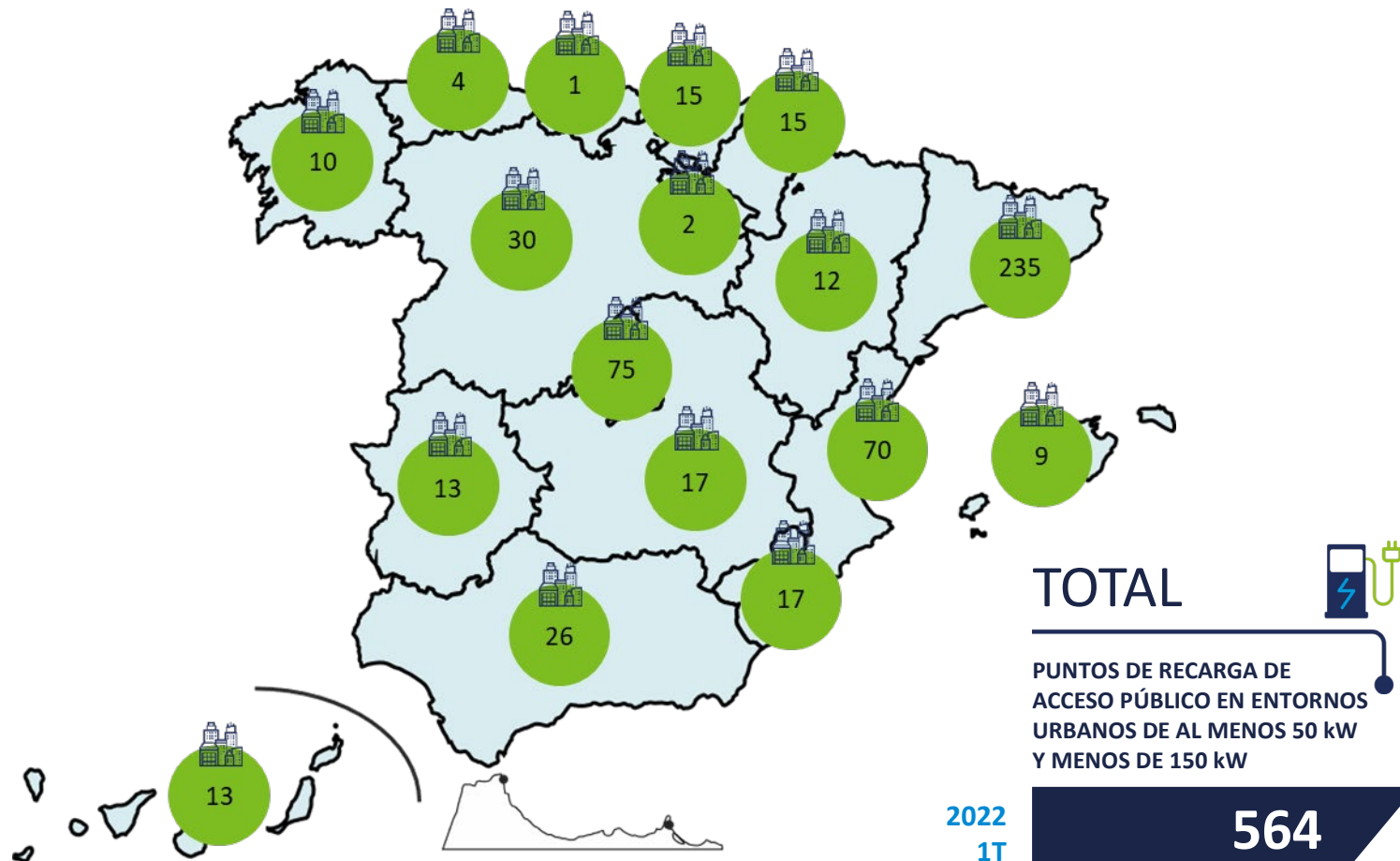
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

6. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2022

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

 (Tiempo de recarga ~ 40 - 27 minutos)



TOTAL



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

2022
1T

564

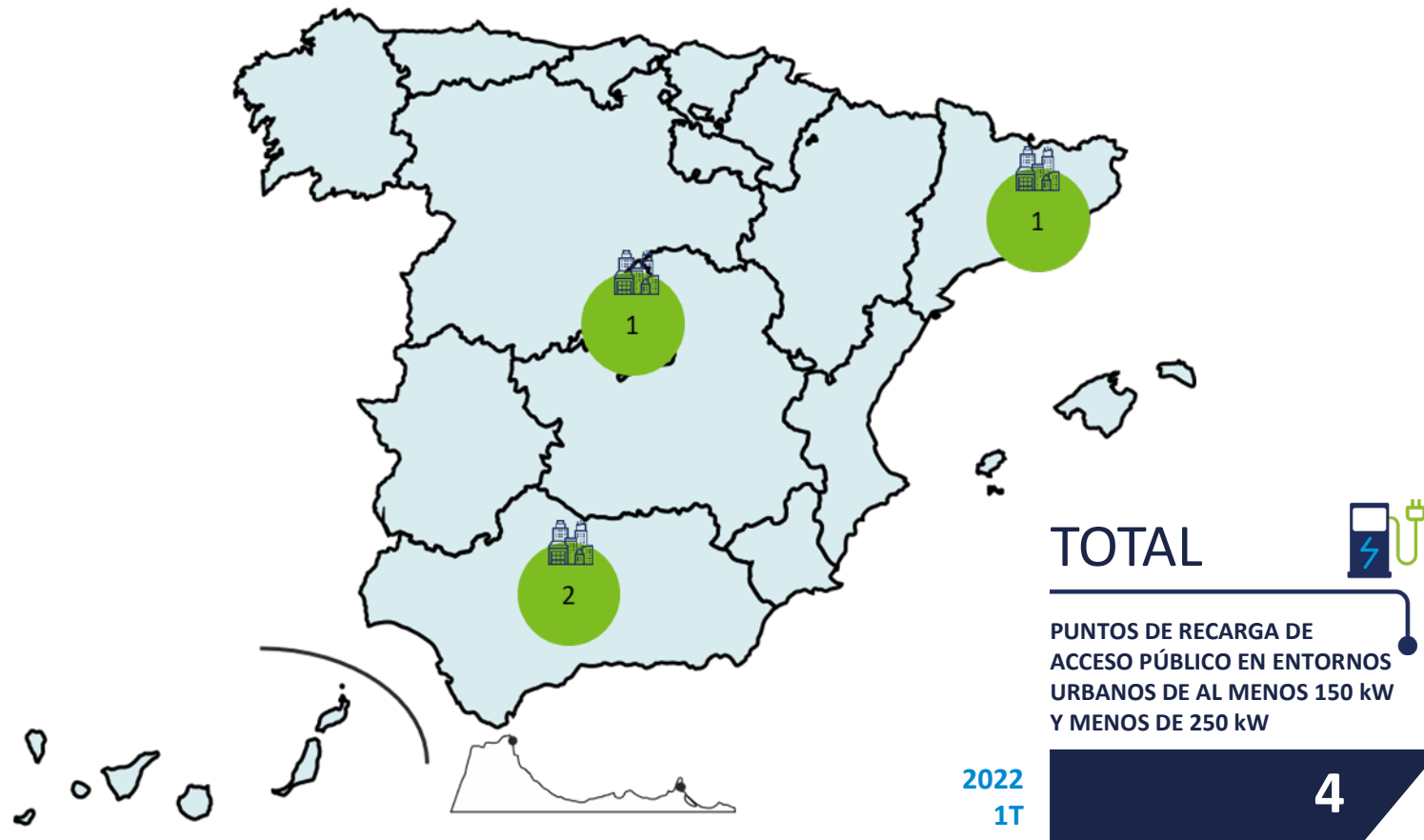
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

6. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2022

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

 (Tiempo de recarga ~ 27 - 15 minutos)



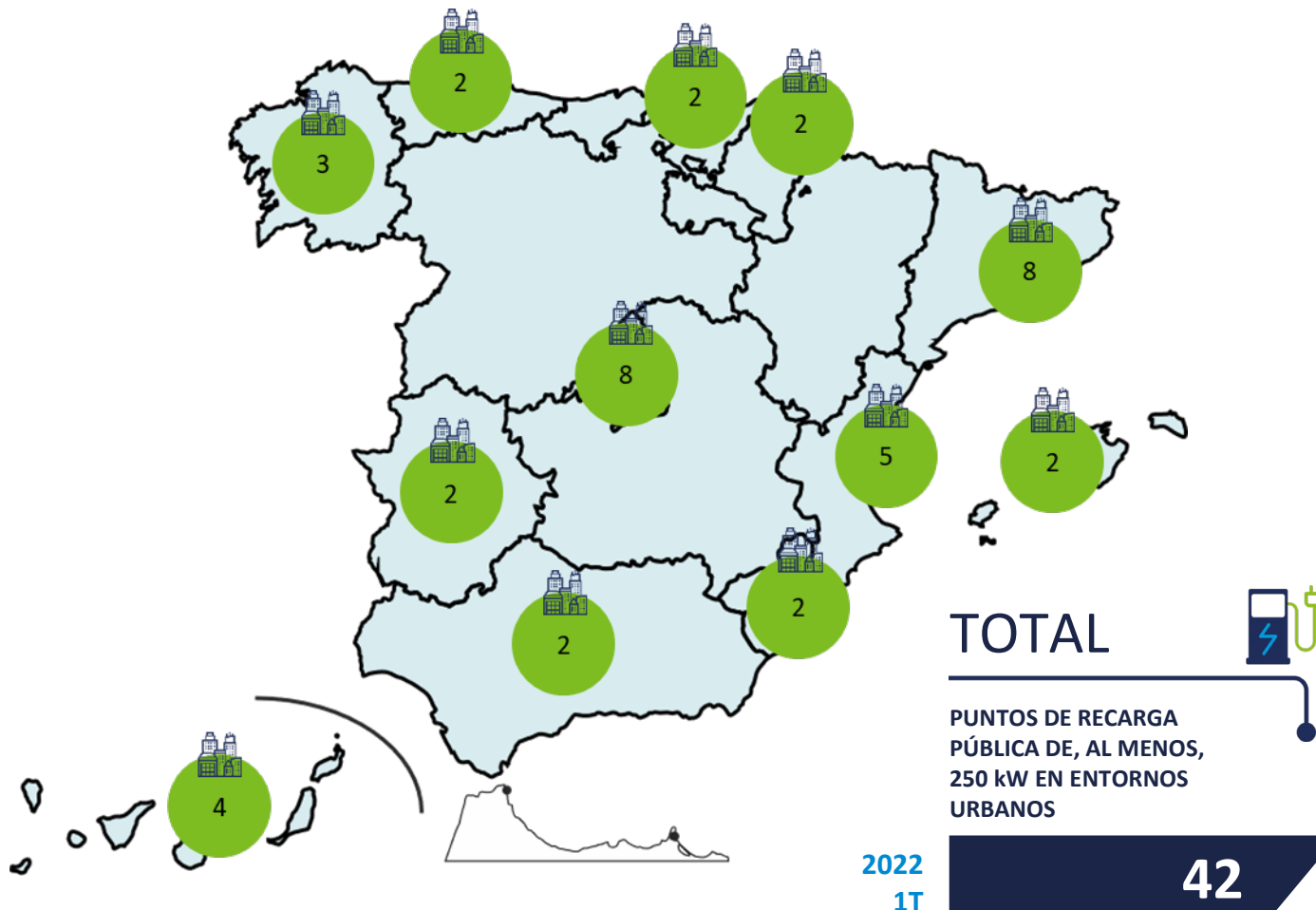
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

6. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2022

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

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



En el ámbito urbano, existen en la actualidad 42 puntos en total, que son de 320 kW y 350 kW y están repartidos en 20 estaciones.

Cinco Comunidades Autónomas, además de Ceuta y Melilla no disponen de puntos de recarga de acceso público urbanos de alta potencia.

TOTAL

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

2022
1T

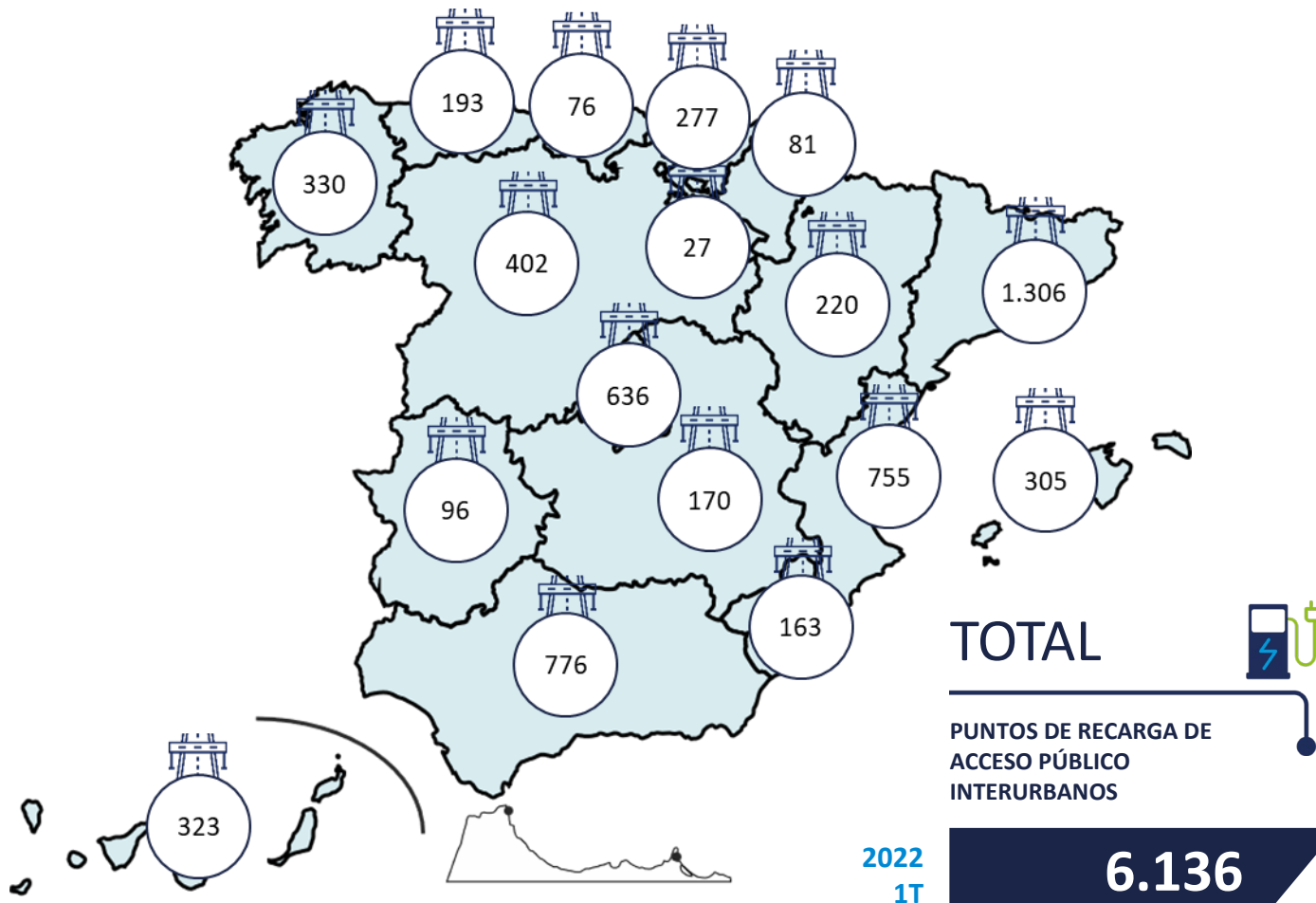
42

Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

6. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2022

Infraestructura de recarga de acceso público – Puntos interurbanos



En el primer trimestre de 2022 se han instalado 410 puntos en zonas interurbanas. Si bien el 46% de la infraestructura de recarga de acceso público en España es interurbana, **el 86% 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.

TOTAL



PUNTOS DE RECARGA DE
ACCESO PÚBLICO
INTERURBANOS

2022
1T

6.136

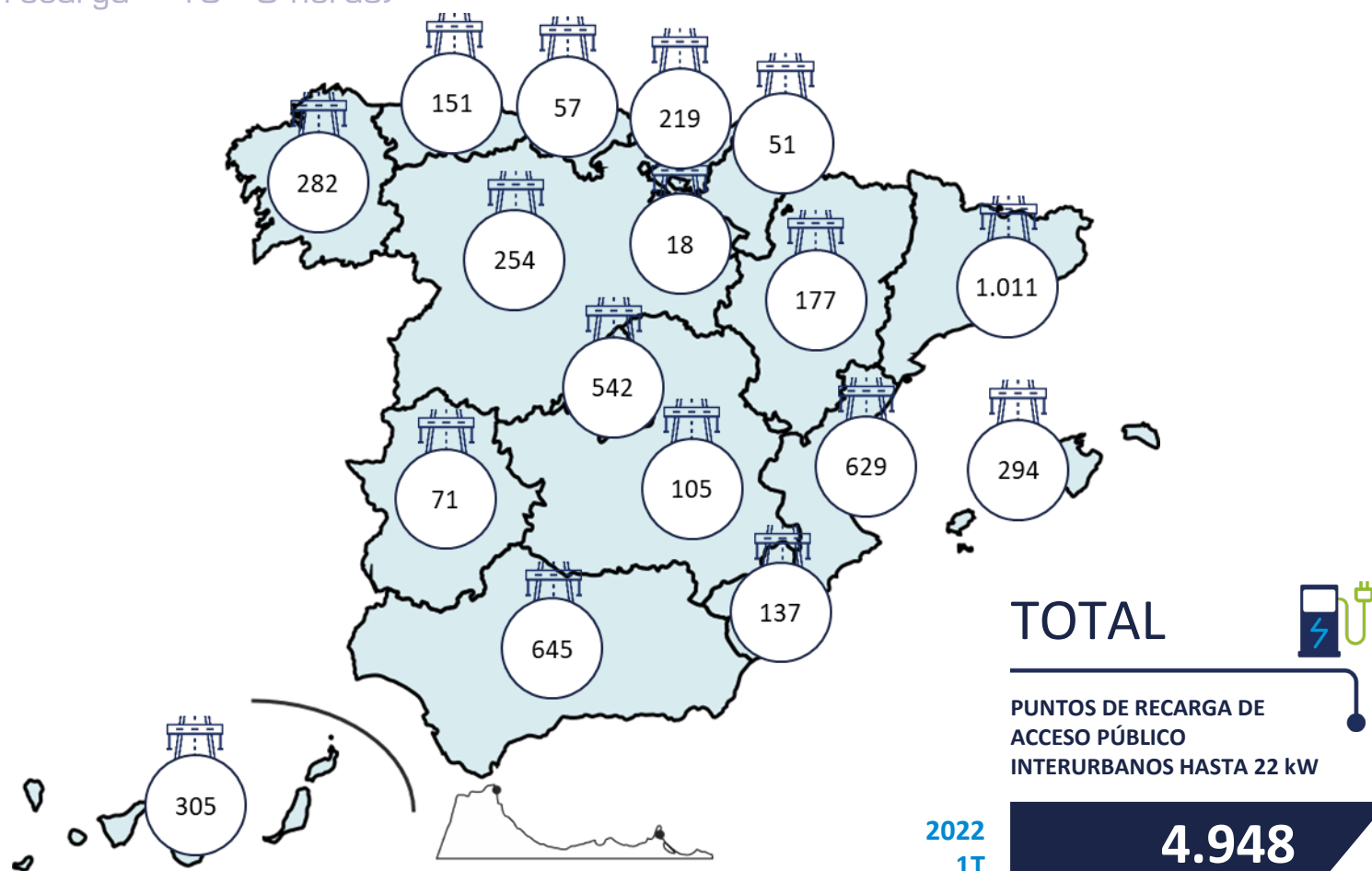
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

6. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2022

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

 (Tiempo de recarga ~ 19 - 3 horas)



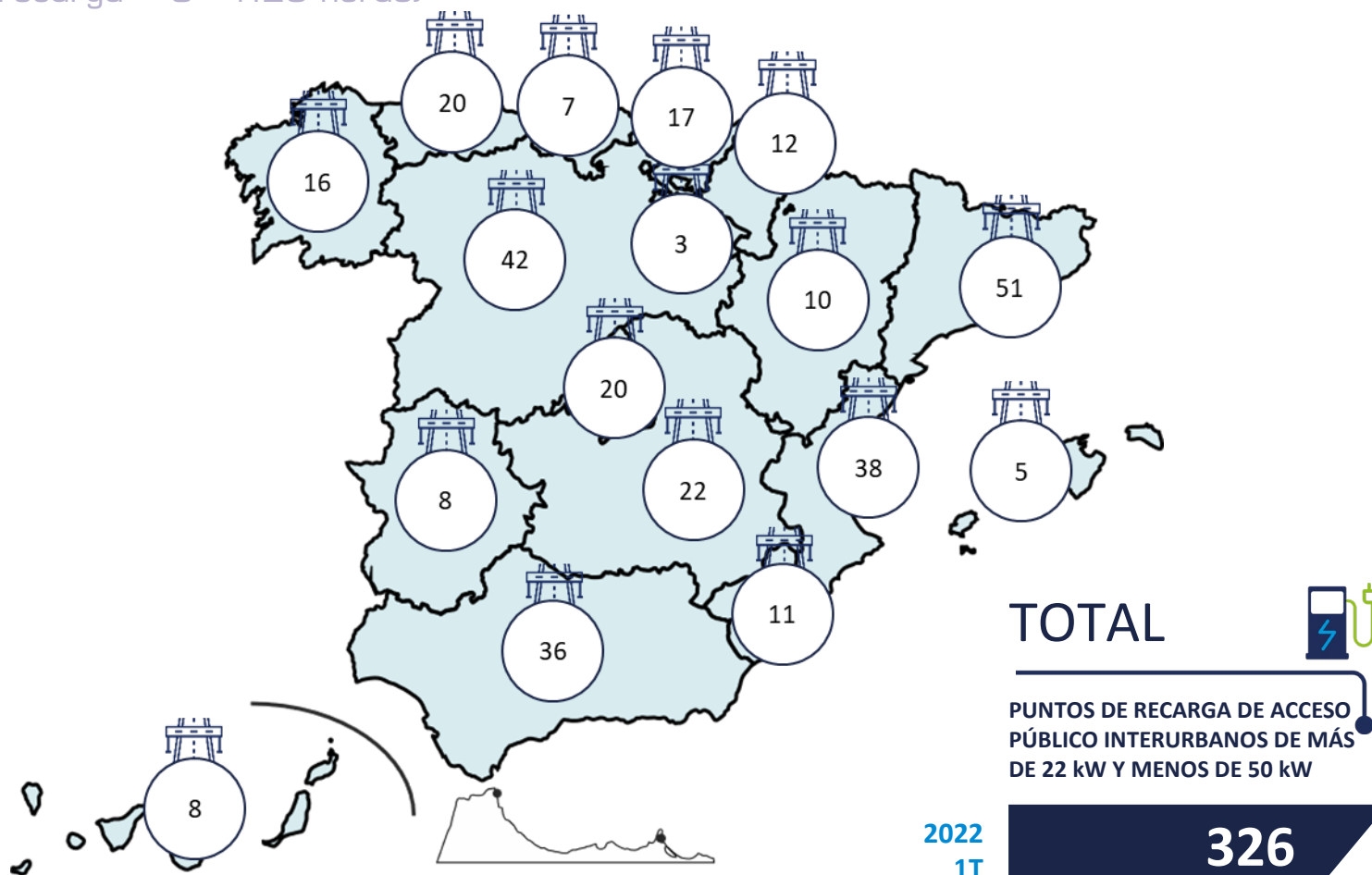
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

6. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2022

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

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



TOTAL



PUNTOS DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO INTERURBANOS DE MÁS DE 22 kW Y MENOS DE 50 kW

2022
1T

326

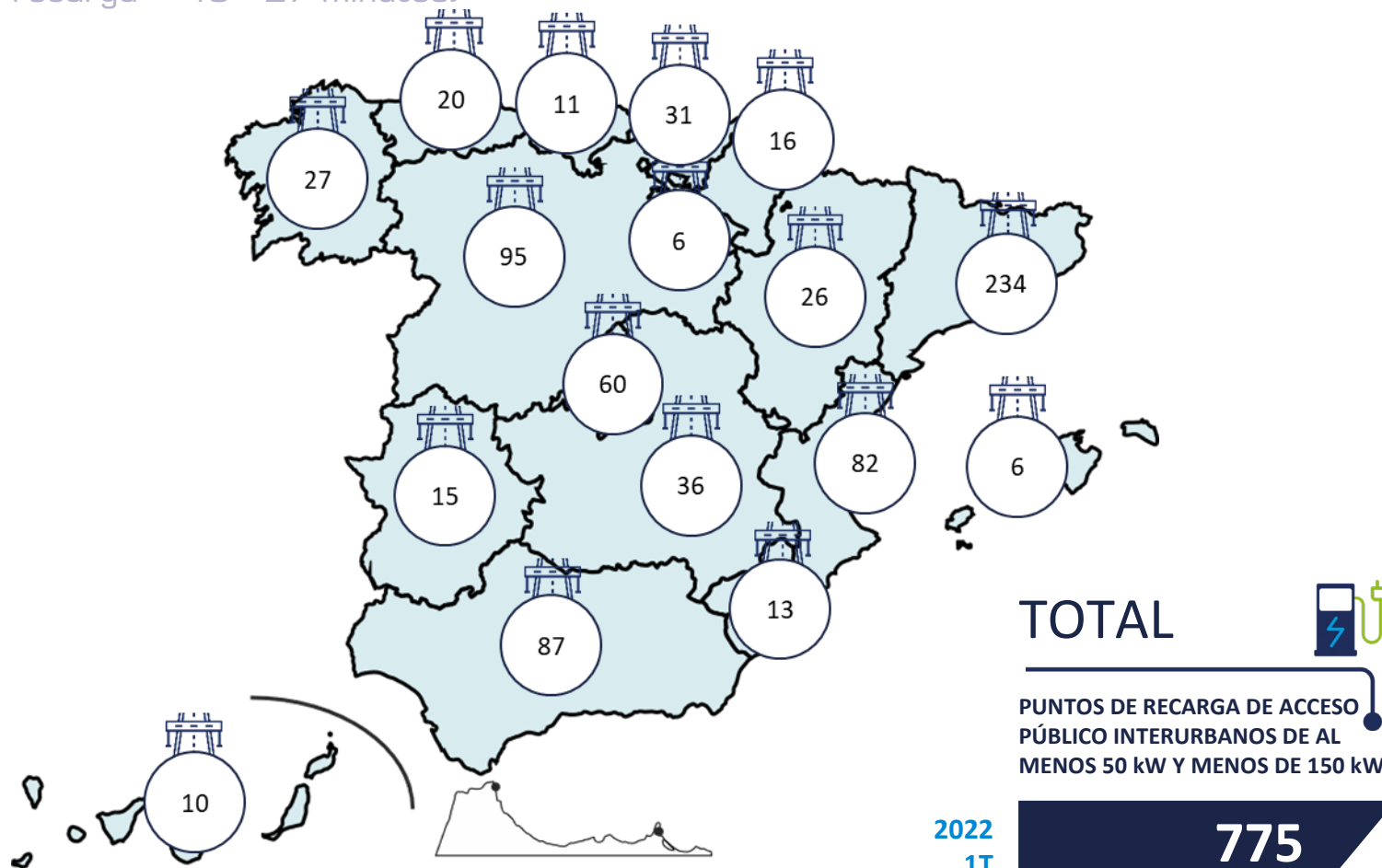
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

6. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2022

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

 (Tiempo de recarga ~ 40 - 27 minutos)



TOTAL



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

2022
1T

775

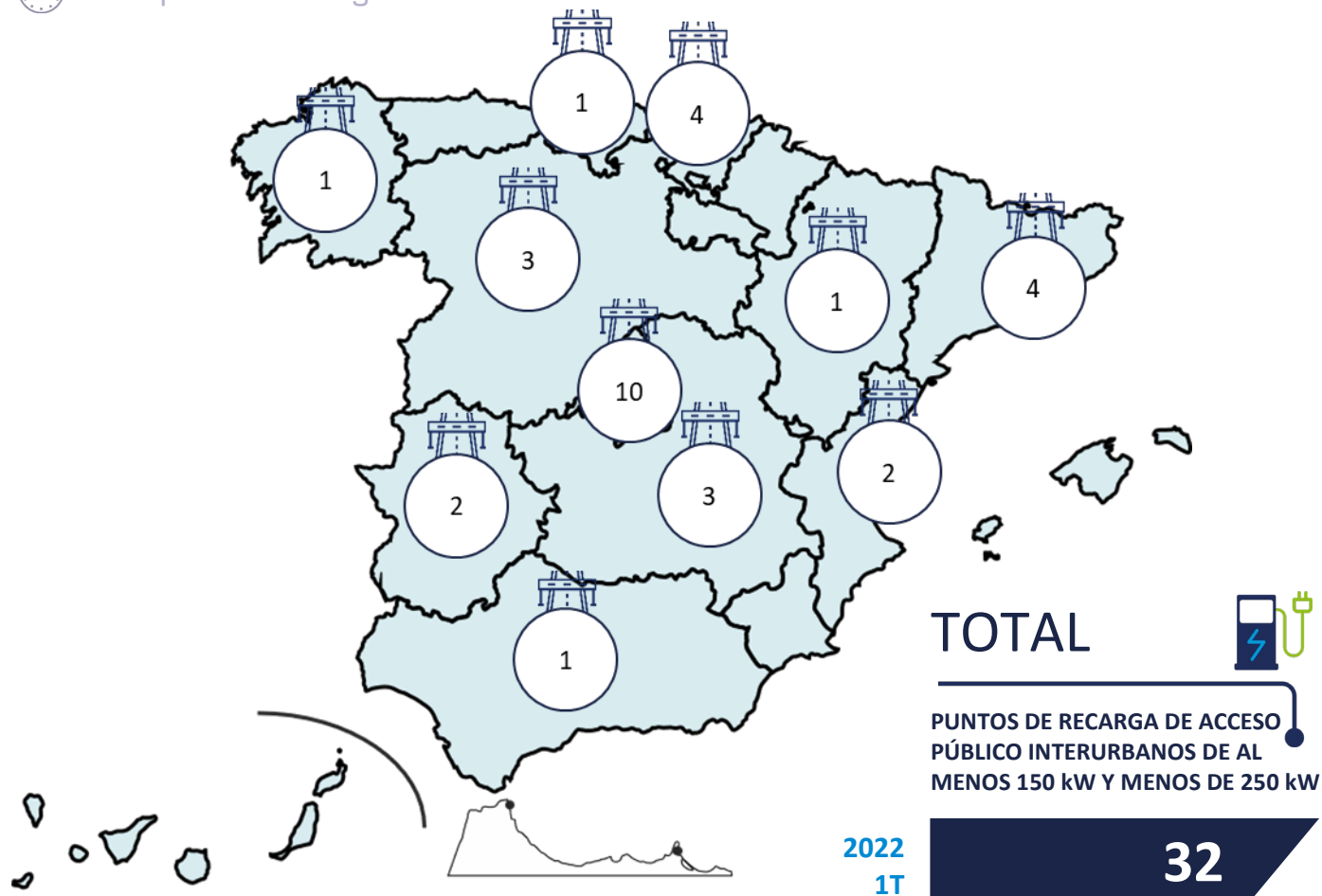
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

6. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2022

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

 (Tiempo de recarga ~ 27 - 15 minutos)



Durante el primer trimestre de 2022 se han instalado 17 puntos de recarga de al menos 150 kW y menos de 250 kW en entornos interurbanos.

Pese a ser un crecimiento superior al producido en los trimestres anteriores, es muy inferior al deseado, pues son este tipo de puntos de recarga los que resultan necesarios en largos recorridos, junto con aquellos con potencias de 250 kW o más.

TOTAL



PUNTOS DE RECARGA DE ACCESO PÚBLICO INTERURBANOS DE AL MENOS 150 kW Y MENOS DE 250 kW

2022
1T

32

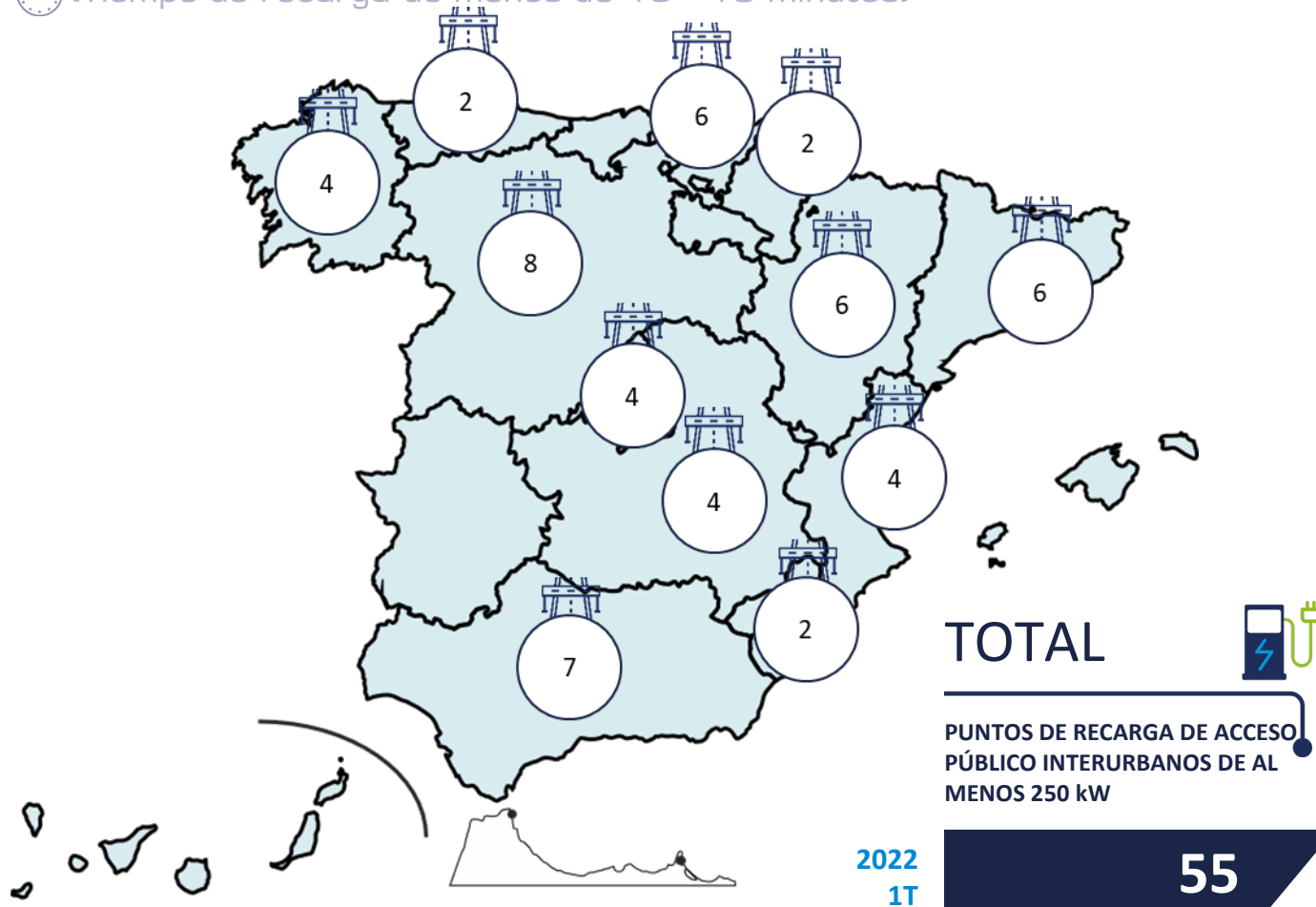
Fuente: Elaboración propia de ANFAC en base a Electromaps

6. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2022

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

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



En el primer trimestre de 2022 se han instalado 7 puntos de recarga de al menos 250 kW en entornos interurbanos.

Sólo el 0,9% de los puntos de recarga de acceso público interurbanos presenta potencias por encima de los 250 kW.

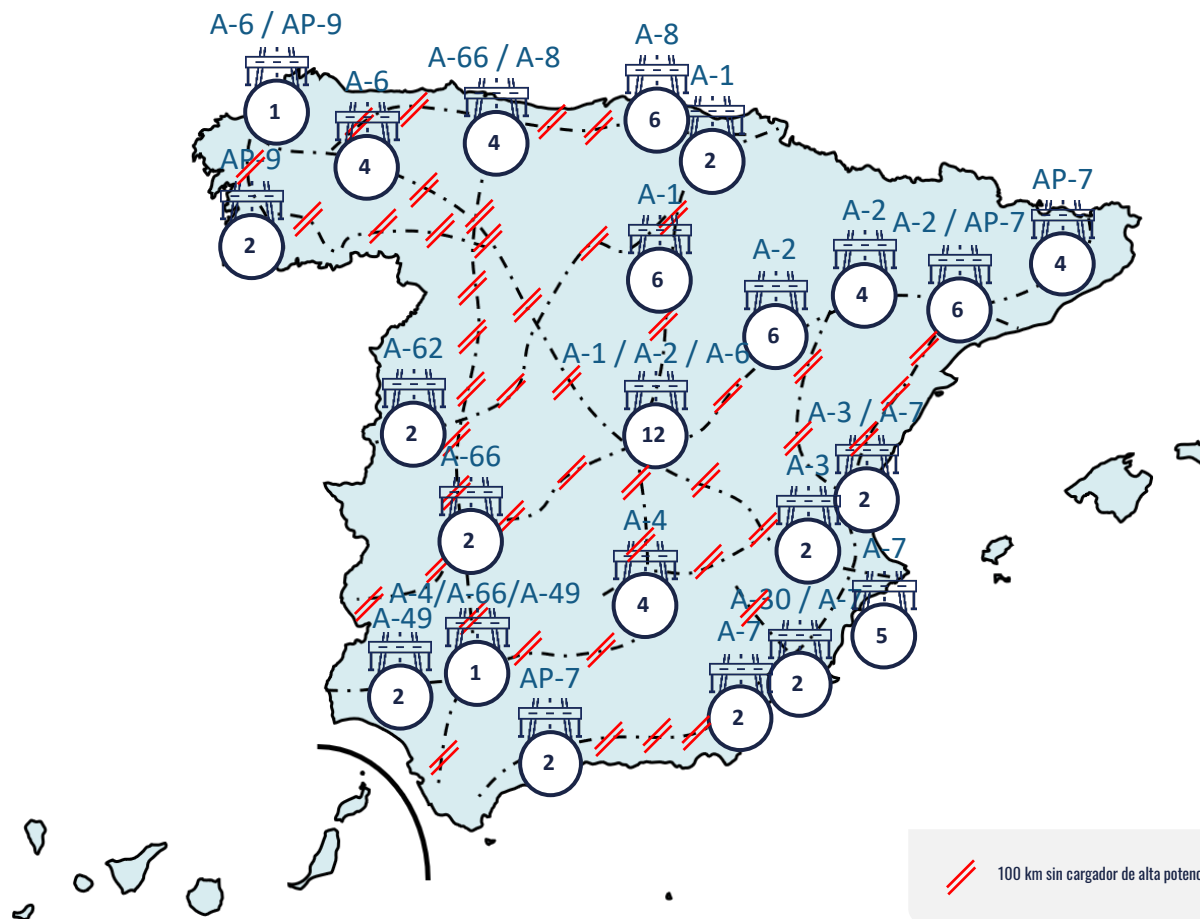
Los 55 puntos de recarga que existen actualmente son de 320 kW, 350 kW y 400 kW y están en 19 estaciones.

Cinco Comunidades Autónomas, además de Ceuta y Melilla no disponen de puntos de recarga de acceso público interurbanos de alta potencia.

6. REDES DE RECARGA EN ESPAÑA

Última actualización 31 de marzo de 2022

Infraestructura de recarga de acceso público de al menos 250 kW en los principales corredores



Si consideramos las principales carreteras y corredores del país, según intensidad de tráfico, se puede apreciar la falta de cobertura total a nivel nacional.

De este modo, se aprecian hasta 45 zonas donde hay más de 100 km sin ningún punto de recarga de acceso público, de al menos 250 kW.

Al menos 4.500 km, de los casi 7.300 km representados en estos corredores, no tienen cobertura de puntos de recarga de alta potencia.

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.