



## La electrificación de la movilidad: realidad industrial y económica

El escenario actual de la electromovilidad ofrece una óptima evolución de los datos, tanto en matriculaciones de vehículos como en el despliegue de puntos de recarga. A pesar de los retos a solventar para acelerar esta evolución, España tiene una gran oportunidad para erigirse en una potente hub industrial europeo de movilidad eléctrica.



Arturo Pérez de Lucía  
 Director general de AEDIVE y vicepresidente de E-Mobility Europe

La electromovilidad avanza con paso firme. En 2025 el interés de los ciudadanos por el vehículo eléctrico se consolidó: el ejercicio concluyó con unos excelentes números, tanto en el ritmo de matriculaciones con un incremento del 91 % respecto a 2024, con cerca de 255.000 unidades de vehículos electrificados (100 % eléctricos e híbridos enchufables), como en el despliegue de infraestructuras de recarga pública, que alcanzó los 50.000 puntos de recarga operativos, un 10,18 % más que el año anterior. Además, el dato más relevante reside en la calidad de esta red: los puntos de alta potencia, esenciales para los viajes de media y larga distancia, se duplicaron, con un crecimiento superior al 100 %.

A esto hay que unir el incremento constante de la oferta de vehículos eléctricos en el mercado: nuevos modelos de múltiples marcas, con mayores autonomías, mejores prestaciones y con precios cada vez más competitivos y asequibles, con coches al alcance de todo tipo de bolsillos.

El primer cuatrimestre de 2026 ha afianzado esta óptima evolución: en lo que llevamos de año las matriculaciones de electrificados se han situado en 95.930 unidades, con una subida del 51,7 %. Se alcanza un hito importante: más del 21,5 % de los turismos matriculados corresponde a un modelo con enchufe. Si se mantiene este ritmo de adopción del vehículo eléctrico podríamos acabar el año por encima de las 300.000 matriculaciones de vehículos electrificados. Asimismo, la red de infraestructuras roza los 55.000 puntos de recarga operativos, con crecimientos de doble dígito para las estaciones de alta potencia.

Se puede decir claramente que en la actualidad la movilidad eléctrica no es solo una opción ambiental para los usuarios, es el motor de la competitividad de nuestra industria de automoción y de impulso a la eficiencia energética.

Por otra parte, respecto al marco de ayudas e in-



centivos, se prevé que a finales de mayo o en el mes de junio de este año el Gobierno publique las bases reguladoras del Plan Auto+, integrado en el Plan Auto 2030, que está dotado con 400 millones de euros para la compra de vehículos eléctricos. Su principal novedad es operativa, ya que es un programa que será gestionado directamente por la Administración General del Estado, lo que permitirá mayor agilidad y pagos más inmediatos a los usuarios. Estas ayudas tendrán carácter retroactivo desde el 1 de enero de 2026.

Otra novedad de este programa de incentivos es que, más allá de los objetivos de descarbonización -muy importantes-, ofrece una visión como plan industrial y económico, como un proyecto país ligado a la competitividad y el empleo.

Cabe añadir que, en el segmento de las infraestructuras, se han puesto en marcha el Plan MOVES Corredores, con una dotación de 300 millones de euros para el despliegue de infraestructura de recarga pública, y el MOVES Flotas Plus (con 50 millones), para proyectos de electrificación de flotas de vehículos ligeros. De hecho, en la primera semana de mayo, Sara Aagesen, vicepresidenta del Gobierno y ministra para la Transición Ecológica, ha anunciado la asignación de más de 97 millones de euros para 337 proyectos (con la instalación de 2.880 puntos de recarga en las principales vías de comunicación del país) y casi 8 millones del MOVES Flotas Plus.

### **Retos clave para 2026, año de inflexión**

Las expectativas que se abren para este ejercicio son muy alentadoras, pero afrontamos una serie de desafíos y frenos que podrían ralentizar la adopción de la movilidad eléctrica en todos los ámbitos. En primer lugar, la red eléctrica requiere atención y debe reforzarse y potenciar su digitalización para acompañar las necesidades de electrificación del transporte y la integración de energías renovables. Para ello, es imprescindible contar con un marco retributivo estable que incentive la inversión de las empresas distribuidoras y tener una mayor transparencia sobre la capacidad disponible en los puntos de conexión, para evitar cuellos de botella en la instalación de puntos de recarga.

De todo esto se deduce la consideración de los hubs de recarga como infraestructuras energéticas estratégicas, puesto que de ellas dependen la electrificación del transporte.

En segundo lugar, el precio final de la electricidad en España no debería incorporar los gravámenes y recar-

gos que encarecen el precio final para los consumidores y que sitúan a la electricidad en desventaja frente a otras energías más contaminantes. Esto se ha visto reflejado, por ejemplo, en el Real Decreto-ley 7/2026, que establece un IVA reducido de la electricidad del 10% que solo se contempla para el uso residencial y ha dejado fuera al ámbito de la recarga pública, mientras que sí que se aplica a la venta de combustibles, con efecto sobre la totalidad de los usos vinculados a la movilidad. Un desajuste que no es coherente con los objetivos planteados en el PNIEC.

Por otro lado, el desafío que plantea el sector del vehículo pesado e industrial es de mucho calado. La tecnología ya existe, pero faltan estímulos regulatorios, fiscales y, sobre todo, pedagogía. Se echa de menos la articulación del llamado "Plan Camión" para vehículos eléctricos pesados, que impulse de forma decidida la descarbonización del transporte y facilite el cumplimiento de los compromisos asumidos en el marco del Reglamento AFIR. La descarbonización del transporte de mercancías sigue siendo una asignatura pendiente.

En tercer lugar, desde AEDIVE consideramos que si queremos acelerar la adopción masiva de la movilidad eléctrica debe impulsarse de manera decidida la recarga pública en corriente alterna (AC) en entornos urbanos y periurbanos. Es una solución más económica para el usuario y más rápida y sencilla de desplegar. Además, es la única alternativa real para quienes no disponen de garaje o no tienen acceso a plaza de aparcamiento.

Y, por último, aplicar una mayor transparencia y agilidad administrativa al proceso de autorizaciones para la concesión e instalación de puntos de recarga.

En síntesis, los retos más apremiantes se podrían resumir en:





- Solventar los retos regulatorios y activar las palancas fiscales adecuadas.
- Un marco de incentivos coherente y estable a largo plazo (plurianual), que no tenga que cambiarse o modificarse cada año.
- El refuerzo de las redes eléctricas, con una mayor transparencia en la disponibilidad de la potencia.
- Avanzar en la simplificación burocrática en lo que atañe a permisos de las Administraciones Públicas para la instalación de infraestructuras de recarga y la energización por parte de las distribuidoras eléctricas.
- Y combatir la desinformación, tanto desde el sector privado como público, ya que en ciertos medios y en las redes sociales se sigue dando pábulo a todo tipo de falsedades y bulos muy alejados de la realidad del vehículo eléctrico.

### **España, gran polo industrial de todo el ecosistema de movilidad eléctrica**

En el apartado industrial, España tiene una oportunidad crucial con la electromovilidad, de tal manera que el vehículo eléctrico es el único camino para asegurar la supervivencia de las plantas automovilísticas que se hallan en nuestro suelo. Nuestro país exporta la gran mayoría de los vehículos que fabrica, y nuestros principales mercados (como la Unión Europea o Turquía) ya han marcado su hoja de ruta hacia las cero emisiones en la siguiente década. Si nuestras fábricas no se adaptan hoy perderán competitividad frente a otros mercados europeos o asiáticos.

Además, la electrificación está permitiendo atraer nuevas inversiones estratégicas, como está ocurriendo con las gigafactorías de baterías, que consolidan a España como

un hub industrial de vanguardia, con el proyecto de Stellantis y CATL en la planta de Zaragoza, que se espera que empiece a operar a finales de año; la gigafactoría PowerCo (del Grupo Volkswagen) en Sagunto (Valencia); y el centro de Envision AESC en Navalmoral de la Mata (Cáceres).

Estas nuevas inversiones se dirigen también a poner en marcha nuevas fábricas de ensamblaje de vehículos eléctricos. En este sentido, MG ha anunciado recientemente que parece haber optado por España como emplazamiento industrial europeo en la automoción ligada al vehículo eléctrico; proyecto que se suma a otras apuestas como la de Ebro EV Motors aliada con Chery en Barcelona (en las antiguas instalaciones de Nissan en zona Franca); BYD en Galicia, en colaboración con la empresa Castrosúa; Leapmotor en Figueruelas; o el caso de Anhui Coronet Tech y Zhengzhou Nissan en la antigua planta de Santana, en Linares (Jaén). Todos ellos proyectos que están generando competitividad y empleo local.

A todo ello, hay que sumar empresas como XCharge, que ha inaugurado en abril una planta de ensamblaje de puntos de recarga de alta potencia y baterías en Valencia, ya que la industria de automoción no se reduce ya solo a los vehículos, sino también a los equipos que alimentan sus baterías.

En este sentido, también hay que poner en valor que España cuenta con un potente tejido de fabricantes nacionales de cargadores de vehículos eléctricos, que acumulan un elevado prestigio internacional, y que exportan el 85 % de su producción a otros mercados.

En suma, la movilidad eléctrica ya no es una opción futura. Es una sólida realidad presente y una apuesta industrial estratégica para España. 🌈