

RESUMEN EJECUTIVO



Impulsar la transición verde mediante
la electrificación del transporte

Análisis de la movilidad eléctrica
en España: estado actual,
nudos y propuestas para el aumento
de penetración del vehículo eléctrico

Resultados del grupo de trabajo "Afrontando el futuro: el desafío
del sector automóvil eléctrico", impulsado por **alinnea**

Con sede en



Con el apoyo de



European
Climate
Foundation



alinnea es un actor activo en el ecosistema de acción climática en España desde mediados del 2024. Forma parte de la Universidad IE y es apoyado por la Fundación Europea del Clima.

Como Think & Action Tank de acción climática es una entidad especializada en el análisis comparativo y búsqueda de soluciones en la articulación de medidas de acción climática que cuenten con la participación de distintos sectores tanto de la esfera pública como privada, así como del tejido social. Bajo un marco de trabajo de diálogo multiactor-investigación-acción persigue proveer soluciones a barreras en el avance de la acción climática, de una manera socialmente justa, económicamente próspera y positiva para el medioambiente y la protección de la biodiversidad.

Grupo de trabajo multiactor ‘Aumento de penetración del vehículo eléctrico’ - Metodología

Con ese enfoque participativo, en 2024 se creó el grupo de trabajo ‘Aumento de la penetración del vehículo eléctrico en España’, dedicado a plantear medidas prioritarias para la aceleración de la penetración del vehículo eléctrico en España.

Se realizaron tres amplias sesiones de trabajo presenciales a puerta cerrada siguiendo las reglas de trabajo de Chatham House. Todas ellas contaron con el acompañamiento técnico de Xaquín Garcia y Mikel González, del Centro Vasco de Cambio Climático (BC3). El diálogo fue facilitado Cristina Monge.

El informe ‘Análisis de la movilidad eléctrica en España: estado actual, nudos y propuestas para el aumento de penetración del vehiculo eléctrico’ recoge las deliberaciones de este grupo de trabajo en forma de nudos identificados y propuestas de recomendaciones que pretenden ser una hoja de ruta para acelerar la movilidad eléctrica en España.

Como paso previo, se proporciona un análisis detallado sobre la situación actual del sector del automóvil eléctrico en España, incluyendo un diagnóstico de sus principales desafíos y oportunidades, así como una evaluación exhaustiva de los mecanismos financieros existentes para facilitar la adquisición y despliegue de vehículos eléctricos.

La participación de las entidades no implica necesariamente su adhesión, en forma de compromisos específicos, a las ideas presentadas en el documento final.

Entidades participantes en el diálogo

Grupo EYSA	CEOE	SACYR
ALSA	Oficina Española de Cambio Climático.	ANFAC
Batterycare S.L.	MITECO	Universidad Complutense de Madrid
Porsche	Ayuntamiento De Vitoria-Gasteiz	Naturgy
Bilbao Metropoli 30	Gestamp	Fundacion Renault Group
IDAE	Madrid Green Urban Mobility Lab	Fundación Mobility Lab
EIT Climate-Kic		Vitoria-Gasteiz
ECODES		Iberdrola

LA MOVILIDAD ELÉCTRICA EN ESPAÑA

España ha avanzado en descarbonizar su sistema eléctrico cerrando centrales de carbón y aumentando la renovable, pero el transporte sigue siendo crítico: genera una de cada tres toneladas de CO₂. Desde 1990, ha crecido un 53 %, alcanzando 90 MtCO₂eq en 2023, con un repunte previsto en 2024 que aleja a España de sus metas climáticas.

En movilidad eléctrica, España ocupa el puesto 19 en ventas de BEV y el 14 en PHEV dentro de la UE, con solo el 5,2 % de turismos eléctricos frente al 15 % europeo. Cuenta con 40.000 puntos de recarga (+33 % interanual), pero su distribución limitada y la falta de un mercado de segunda mano accesible frenan la adopción, concentrada en hogares de renta alta y zonas urbanas.

El sector de la automoción es estratégicamente relevante para la economía española —segundo productor europeo con 2,45 millones de vehículos al año, responsable del 9 % del empleo y el 10 % del PIB—, por lo que su transformación hacia la electrificación implica retos que trascienden la mera renovación de flotas. La electrificación del transporte de personas, junto con un cambio modal en mercancías hacia el ferrocarril y el refuerzo de la movilidad urbana sostenible, serán piezas clave para cumplir los objetivos del PNIEC y de la futura Ley de Movilidad Sostenible. Para ello será imprescindible promover incentivos económicos, planificar estratégicamente la infraestructura de recarga y acompañar la reconversión industrial con formación y políticas de transición justa.

NUDOS ACTUALES EN LA IMPLEMENTACIÓN

El grupo de trabajo detectó barreras técnicas, institucionales y financieras que dificultan la viabilidad y escalabilidad de los proyectos.

- 1. Coste elevado de los vehículos eléctricos:** La insuficiencia de las ayudas públicas y la complejidad de los trámites burocráticos obligan a los consumidores a adelantar fondos y esperar largos reembolsos; también, el alto coste de la recarga rápida, más caro que los combustibles fósiles introduce un claro desincentivo económico; y la falta de un mercado de segunda mano que facilite el acceso a vehículos eléctricos para hogares de renta media y baja, hacen que la capacidad de adquisición de un vehículo sea demasiado costosa.
- 2. Infraestructura de recarga insuficiente:** La red de recarga es limitada y mal planificada, sin adaptarse a los patrones de uso de los VE. Además, la falta de información detallada sobre ubicación, capacidad y disponibilidad genera inseguridad en los usuarios.
- 3. Elevada complejidad administrativa y falta de coordinación institucional:** Los procesos de instalación de infraestructuras de recarga son largos y engorrosos, así como, la descoordinación entre los niveles de gobierno (nacional, autonómico y local) retrasa la implementación de políticas coherentes.
- 4. Retos en el cambio de comportamiento del consumidor:** Existen herramientas útiles, pero poco implantadas y/o adoptadas fuera de las grandes ciudades, como el *carsharing*, la movilidad bajo demanda y leasing. Hay que añadir también la baja promoción dirigida de esto especialmente para hogares con menores recursos.
- 5. Impacto en el empleo y la industria automotriz:** el incremento de la adopción del VE requiere de políticas de formación y adaptación laboral para asegurar una transición justa, ya que esto supondrá la disminución de demanda de servicios relacionados con vehículos de combustión.

6. **Incertidumbre en el distintivo ambiental de los vehículos:** Existe un debate delicado y aún sin consenso entre fabricantes, administraciones y otros agentes implicados, agravado por la ausencia de una propuesta integradora que garantice seguridad jurídica al sistema de etiquetado ecológico

RECOMENDACIONES ESTRATÉGICAS

Con el objetivo de superar estas barreras y fomentar la penetración del VE, el grupo de trabajo propone las siguientes recomendaciones específicas, que se describen con detalle en el informe:

1. **Reformar los planes de ayuda a la compra de vehículos eléctricos:** Se propone reformar el Plan MOVES para asegurar su continuidad y eficacia, facilitando subvenciones directas, enfocando ayudas a quienes más las necesitan, mejorando coordinación y trámites, priorizando vehículos eléctricos asequibles, apoyando el achatarramiento y promoviendo campañas informativas.
2. **Plan integral de infraestructura de recarga:** Un plan que analice patrones de uso, fomente la colaboración público-privada, fortalezca la red eléctrica, unifique pagos e interoperabilidad, regule tarifas con incentivos, garantice información accesible y promueva normativas urbanísticas que faciliten la instalación y distribución equilibrada de puntos de recarga.
3. **Reforma fiscal:** Una reforma que abarate la compra de coches eléctricos mediante incentivos fiscales, promueva el mercado de segunda mano, elimine bonificaciones a combustibles fósiles y establezca impuestos de matriculación y circulación según emisiones para desincentivar vehículos contaminantes y fomentar la movilidad sostenible.
4. **Plan de choque para impulsar la electrificación empresarial:** Se propone un plan de choque mediante financiación pública-privada, créditos accesibles para pymes y grandes empresas, aparcamientos solares con recarga, incentivos fiscales para flotas eléctricas, penalizaciones por incumplimiento y un mercado de segunda mano garantizado para ampliar el acceso a vehículos eléctricos.
5. **Programa de leasing social:** Se propone un programa de leasing social, gestionado públicamente, que subvencione las cuotas de vehículos eléctricos utilitarios para hogares de rentas bajas y medias-bajas, especialmente en zonas rurales, estableciendo criterios claros de beneficiarios, límites de precio y ayudas ajustadas a ingresos y uso, para facilitar una movilidad eléctrica asequible.
6. **Carsharing eléctrico y otros modos de movilidad sostenible compartida:** Fomentar el *carsharing* eléctrico y movilidad compartida mediante incentivos y programas piloto en colaboración público-privada, especialmente en zonas rurales y sin servicios, garantizando recarga y tarifas accesibles, apoyando modelos sociales y reuniendo buenas prácticas para mejorar su financiamiento y operación.
7. **Plan de mejora de coordinación y diálogo público-privado:** Se propone mejorar la coordinación público-privada mediante una ventanilla única digital que centralice información y trámites, fomente la innovación con espacios experimentales, capacite personal, establezca plazos claros, organice diálogos periódicos y mantenga comunicación continua para facilitar la transición a la movilidad eléctrica e impulsar las infraestructuras de recarga.

8. **Estrategia de transición justa:** Se propone una estrategia de transición justa para el sector del automóvil que garantice empleos de calidad y reconvierta la cadena hacia la economía circular y movilidad eléctrica, mediante planes regionales, convenios de recualificación, diálogo social, inversión en reciclaje de baterías y formación especializada para trabajadores del sector convencional.
9. **Observatorio de transición justa:** Para monitorear avances, identificar obstáculos y oportunidades, junto con un plan de comunicación integral que desmonte mitos, difunda ayudas a través de un portal y ventanilla única, y mejore la coordinación comunicativa entre instituciones, empresas y ciudadanía.

Conclusión

El informe global evidencia que, para acelerar la transición hacia la movilidad eléctrica en España, es imprescindible desplegar de forma coordinada un conjunto de medidas integrales, desde la reforma y continuidad de los planes MOVES y la creación de un plan integral de recarga hasta incentivos fiscales, planes de choque empresariales y mecanismos de leasing social; todo ello acompañado de un robusto marco de coordinación interinstitucional, un observatorio de seguimiento y una estrategia de comunicación que derribe mitos y garantice la accesibilidad de ayudas y servicios.

Solo mediante la implementación conjunta y sinérgica de estos bloques de actuación, monitorizados por un sistema de seguimiento permanente, podrán superarse las barreras de coste, infraestructura, burocracia y comportamiento del consumidor, lograr una transición justa para los trabajadores del sector y cumplir los ambiciosos objetivos de electrificación y descarbonización fijados por el PNIEC y las políticas europeas.

Puede acceder al informe completo [aquí](http://www.alinnea.org/es/publicaciones/) (www.alinnea.org/es/publicaciones/)

Si desea ponerse en contacto con el equipo de **alinnea** para conocer nuestro trabajo o participar en alguno de nuestros grupos de trabajo escriba a:
info@alinnea.org

