

# Un café con **ceees** CONFEDERACION ESPAÑOLA DE EMPRESARIOS DE ESTACIONES DE SERVICIO en Pontevedra



Pontevedra, 5 de junio de 2024



## El ¿futuro? de las estaciones de servicio como garantes de la movilidad

## ***Estaciones de servicio: ¿un negocio con fecha de caducidad?***

1. ¿Qué es CEEES?
2. La distribución de carburantes en España hoy
3. ¿Hacia dónde vamos?
4. ¿Y en Galicia? ¿Tengo que preocuparme?
5. Conclusiones

# ¿Qué es CEEES?



# ¿Qué es CEEES?

## Nuestra misión:

**Información, asesoramiento y representación** para el desarrollo de la actividad profesional de nuestros **asociados**.

## Nuestra visión:

Favorecer la **transición** de la movilidad española hacia **energías cada vez más eficientes**, propiciando que nuestros asociados continúen siendo los **suministradores de referencia de los automóviles, independientemente** de cuál sea la **fFuente energética** que los impulse.

# ¿Qué es CEEES?

- + 45 asociaciones provinciales
- + 4.000 estaciones de servicio que pagan sus impuestos en España
- + 45 años de historia
- + 50.000 empleos directos

# ¿Qué es CEEES?

Nuestros socios:

## Asociaciones y federaciones CEEES

- *ÁLAVA - Asociación de Estaciones de Servicio de Álava-SEA*
- *ANDALUCÍA - Federación de Asociaciones de Empresas de Estaciones de Servicio de Andalucía (FEDAES)*
- *Aragón - Asociación de Estaciones de Servicio de Aragón (AESAR)*
- *Cantabria - Asociación Regional de Empresarios de Estaciones de Servicio de Cantabria*
- *CASTILLA-LA MANCHA - Federación Castellano-Manchega de Empresarios de Estaciones de Servicio (FECAMAES)*
- *CASTILLA Y LEÓN - Federación Regional de Castilla y León de Asociaciones de Estaciones de Servicio (FERECLAES)*
- *COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA - Asociación de Empresarios de Estaciones de Servicio de Navarra*
- *CATALUÑA - Agrupación Catalana de Empresarios de Estaciones de Servicio (AGRUCAES)*
- ***Tgas (Canarias) → Aprobada por el Comité Ejecutivo y pendiente de refrendo por parte de la Asamblea General de CEEES***
- ***GALICIA - Federación Gallega de Estaciones de Servicio (FEGAES)***
- *COMUNIDAD VALENCIANA - Federación Mediterránea de Empresarios de Estaciones de Servicio (FEDMES)*
- *EXTREMADURA - Asociación Regional de Empresarios de Estaciones de Servicio de Extremadura (ARESEX)*
- *LA RIOJA - Asociación de Empresarios de Estaciones de Servicio de La Rioja*
- *PRINCIPADO DE ASTURIAS: Asociación Provincial de Empresarios de Estaciones de Servicio de Asturias*
- *REGIÓN DE MURCIA - Asociación Profesional de Empresarios de Estaciones de Servicio de Murcia*
- *VIZCAYA - Asociación de Empresarios de Estaciones de Servicio de Bizkaia (ESTASERBI)*

# ¿Qué es CEEES?

Nuestros asesores:

**Jurídico:** Estudio Jurídico GLOBAL EJASO

**Legal y económico:** Carles Cuesta Abogados

**Laboral:** Miguel Ángel Calle García

**Fiscal:** FIDE Tax & Legal

**Comunicación:** Nacho Rabadán Rodríguez

**Asesoría Técnica:** Gustavo Mezquita Santos

**Protección de datos:** Persevera

**Contratos, cotizaciones y biocarburantes:** Fuel MC



# ¿Qué es CEEES?

CEEES - PRESENCIA EN MESAS DE DESARROLLO NORMATIVO Y NEGOCIACIÓN Y LOBBY  
Entidad de Reconocido Prestigio

# ¿Qué es CEEES?



**CEPYME**

**CEOE** Empresas Españolas

**AẽH<sub>2</sub>**  
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DEL HIDRÓGENO



Plataforma para los  
Combustibles Renovables

  
**MOBILITY CITY**

  
**gasnam**  
neutral transport

**sedigas**  


# ¿Qué es CEEES?

## Canales de consulta para asociados



## Consultas

En este apartado damos respuesta a las preguntas que nos plantean nuestros asociados sobre cuestiones jurídicas, laborales o técnicas, relacionadas con nuestro sector. Las respuestas de nuestros asesores están disponibles en las FAQs de las diferentes áreas para que puedan ser consultadas por otros asociados.

Las respuestas a las preguntas que nos plantean son también enviadas al e-mail que el asociado nos indica en el formulario de preguntas que hay dispuesto en cada una de las áreas, y son subidas a las FAQs correspondientes omitiendo cualquier dato que lo identifique, ya que para nosotros es importante el qué y no quién, además de salvaguardar su identidad.

[FAQs Área Jurídico](#)

[FAQs Área Fiscal](#)

[FAQs Área Laboral](#)

[FAQs Área Técnico](#)

[FAQs Área RGPD](#)

# ¿Qué es CEEES?

## Canales de consulta para asociados

C/ Núñez de Balboa, 116 - 3ª planta - oficina



CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA  
DE EMPRESARIOS DE  
ESTACIONES DE SERVICIO



Shopping Bag  
0,00 €

Inicio

Quiénes somos

Comunicación

Formación

Zona Privada

Enlaces de interés

Contacto



### Consultas

### FAQs Laboral

Haznos tu consulta

FAQs

# ¿Qué es CEEES?

## Canales de consulta para asociados

C/ Núñez de Balboa, 116 - 3ª planta - oficina

 CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESARIOS DE ESTACIONES DE SERVICIO

 45 AÑOS

 Shopping Bag 0,00 €

[Inicio](#) | [Quiénes somos](#) | [Comunicación](#) | [Formación](#) | [Zona Privada](#) | [Enlaces de interés](#) | [Contacto](#) |  |  | 

### Trabajador convocado para asistir a una mesa electoral

**Consulta:** Uno de mis trabajadores ha sido convocado para estar en una mesa electoral el próximo 23 de julio. Quiere saber si puede alegar que tiene que trabajar ese mismo día en la estación de servicio para quedar liberado de esta obligación. [[Leer más](#)]

### Negociación Convenio Colectivo

**Consulta:** ¿Se está negociando algún acuerdo en lo que respecta al convenio colectivo, dada la reforma laboral y el incremento del IPC? [[Leer más](#)]

### Formación de empleados

**Consulta:** ¿Qué formación obligatoria debe tener un empleado de una estación de servicio? [[Leer más](#)]

# ¿Qué es CEEES?

## Memoria de actividades 2023

A lo largo del año pasado, la Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio (CEEES) mantuvo una intensa actividad encaminada a defender los intereses de nuestros asociados.

Este documento representa un compendio de las acciones llevadas a cabo por CEEES con proveedores, organismos de la Administración y otras organizaciones empresariales con el objetivo de defender los negocios de las pymes del sector de las estaciones de servicio.





# ¿Qué es CEEES?

Memoria de actividades 2023

## CEEES 2023 EN CIFRAS



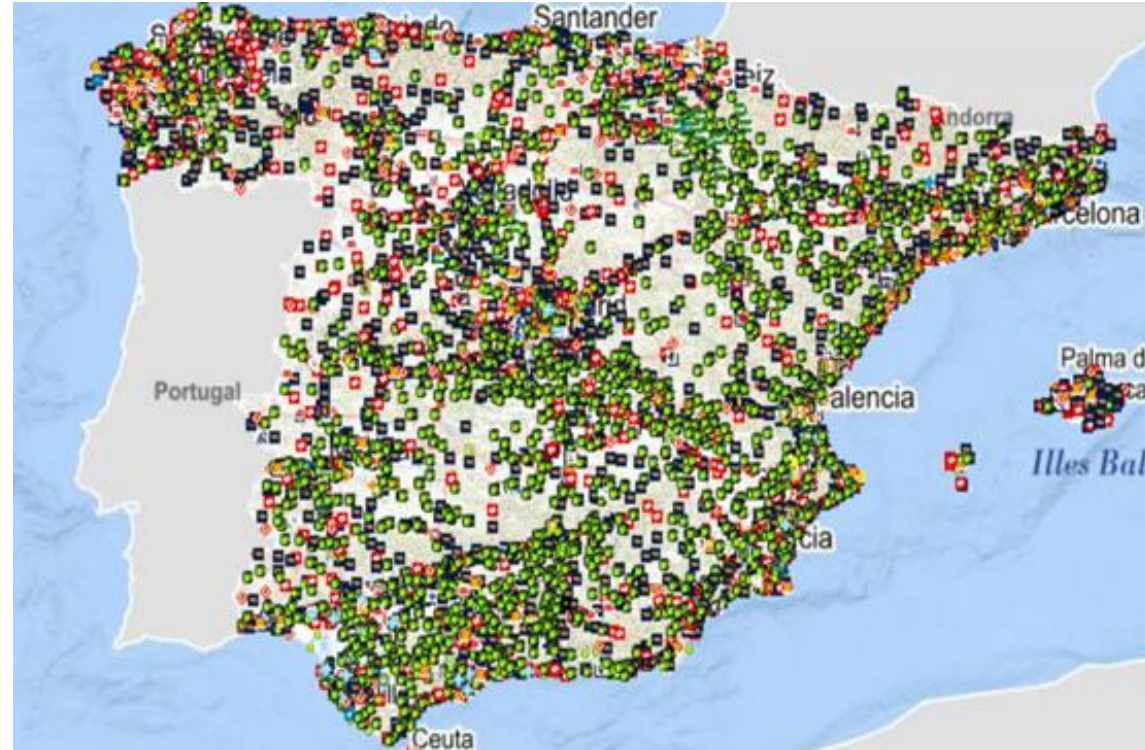
# La distribución de carburantes en España hoy

# La distribución de carburantes en España hoy

- Según el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, ayer, 4 de junio, había operativas **11.974** estaciones de servicio en **España**.

# La distribución de carburantes en España hoy

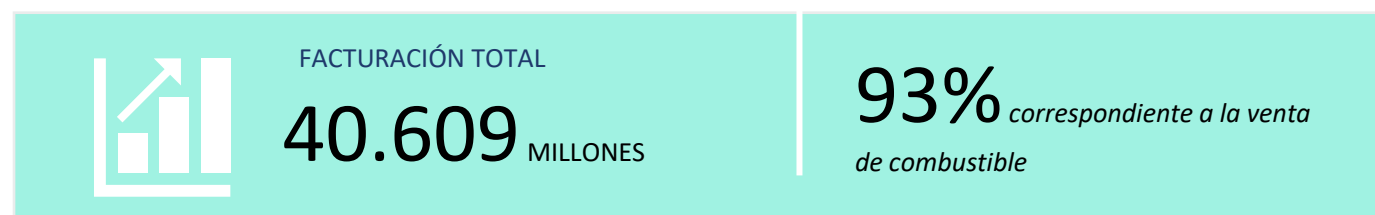
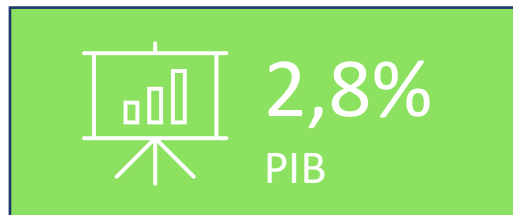
- Según el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, ayer, 4 de junio, había operativas **11.974** estaciones de servicio en **España**.



# La distribución de carburantes en España hoy

- Según el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, ayer, 4 de junio, había operativas **11.974** estaciones de servicio en **España**.
- En total, en Galicia hay **725 estaciones de servicio (287 en A Coruña, 87 en Ourense, 132 en Lugo y 219 en Pontevedra)** aproximadamente el **6%** de todas las que hay en España.
- Las 725 EESS gallegas generan **3.557 puestos de trabajo** en la región y de ellas dependen **258 autónomos**.
- A fecha 31 de diciembre de 2022 (últimos datos disponibles), en **Galicia** circulaban **1.639.192 turismos**, lo que representa el **6,3%** del total nacional, mientras que el porcentaje de **población** se sitúa en el **5,6%**.

# La distribución de carburantes en España hoy



85% Contratos indefinidos

50% empleo mujeres

Cada empresa del sector tiene, de media, algo más de dos estaciones de servicio



# La distribución de carburantes en España hoy

- Según los últimos datos ofrecidos por la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos (**CORES**), en 2023 se vendieron **21,7 millones de toneladas (-1,1%)** de combustibles de automoción a través de la red española de estaciones de servicio.
- Esto nos da unas ventas medias por estación de apenas **1,8 millones de litros anuales (aprox 26% gasolinas y 74% gasóleo)**. Hace 17 años (2007) las ventas medias eran de aproximadamente **3,5 millones de litros** anuales por estación de servicio.

Unidad: miles de toneladas

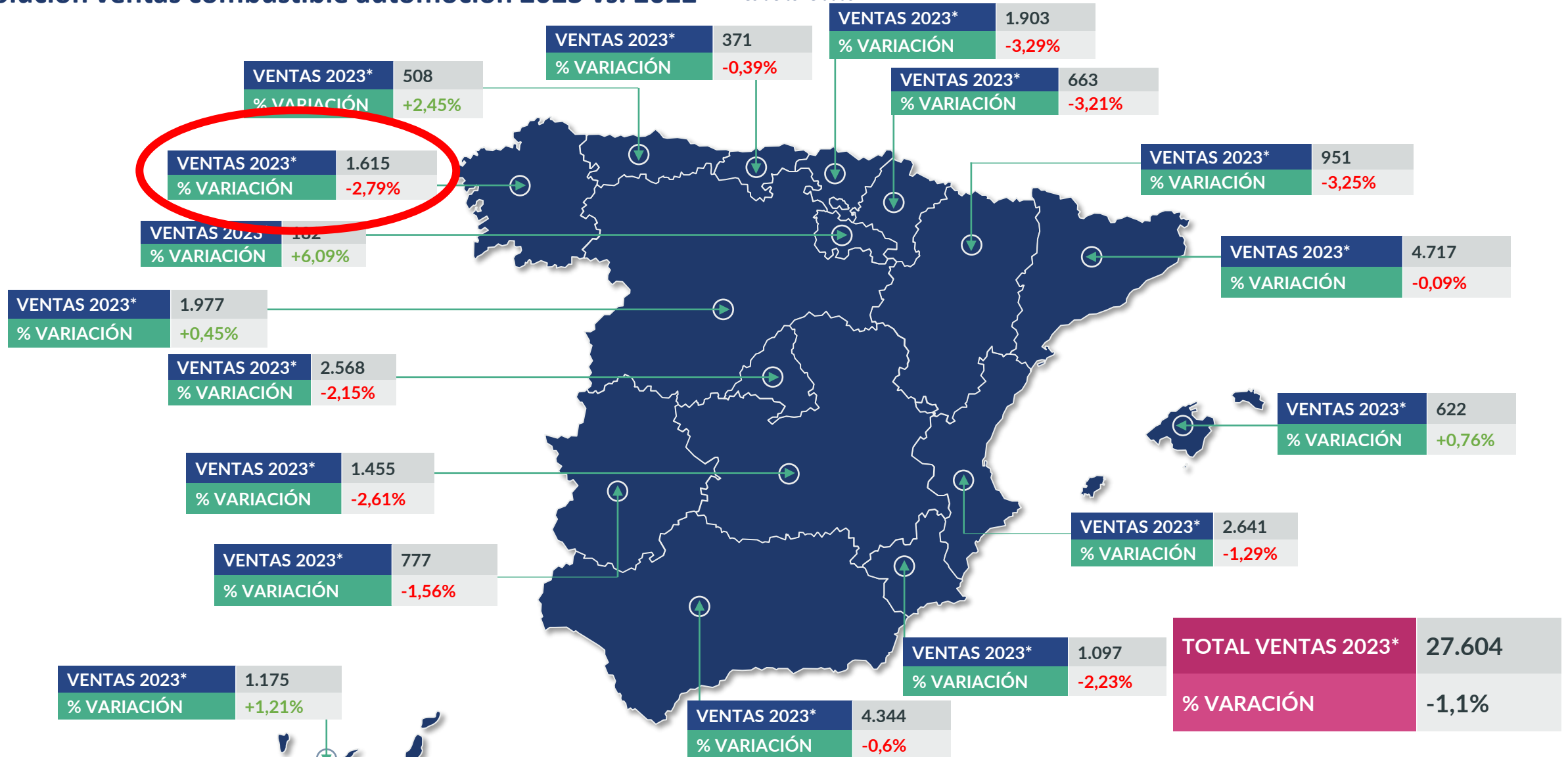
Consumo de combustibles de automoción por canales	dic-23		Acumulado anual		Últimos doce meses	
	Estaciones de servicio	Extra Red	Estaciones de servicio	Extra Red	Estaciones de servicio	Extra Red
Gasolinas de automoción	478	23	5.749	311	5.749	311
Gasóleos de automoción	1.211	454	15.937	5.612	15.937	5.612
<b>Total</b>	<b>1.689</b>	<b>476</b>	<b>21.686</b>	<b>5.923</b>	<b>21.686</b>	<b>5.923</b>

Nota: Extra Red incluye consumidor final + distribuidores.  
- igual que 0,0 / ^ distinto de 0,0

Fuente: Cores

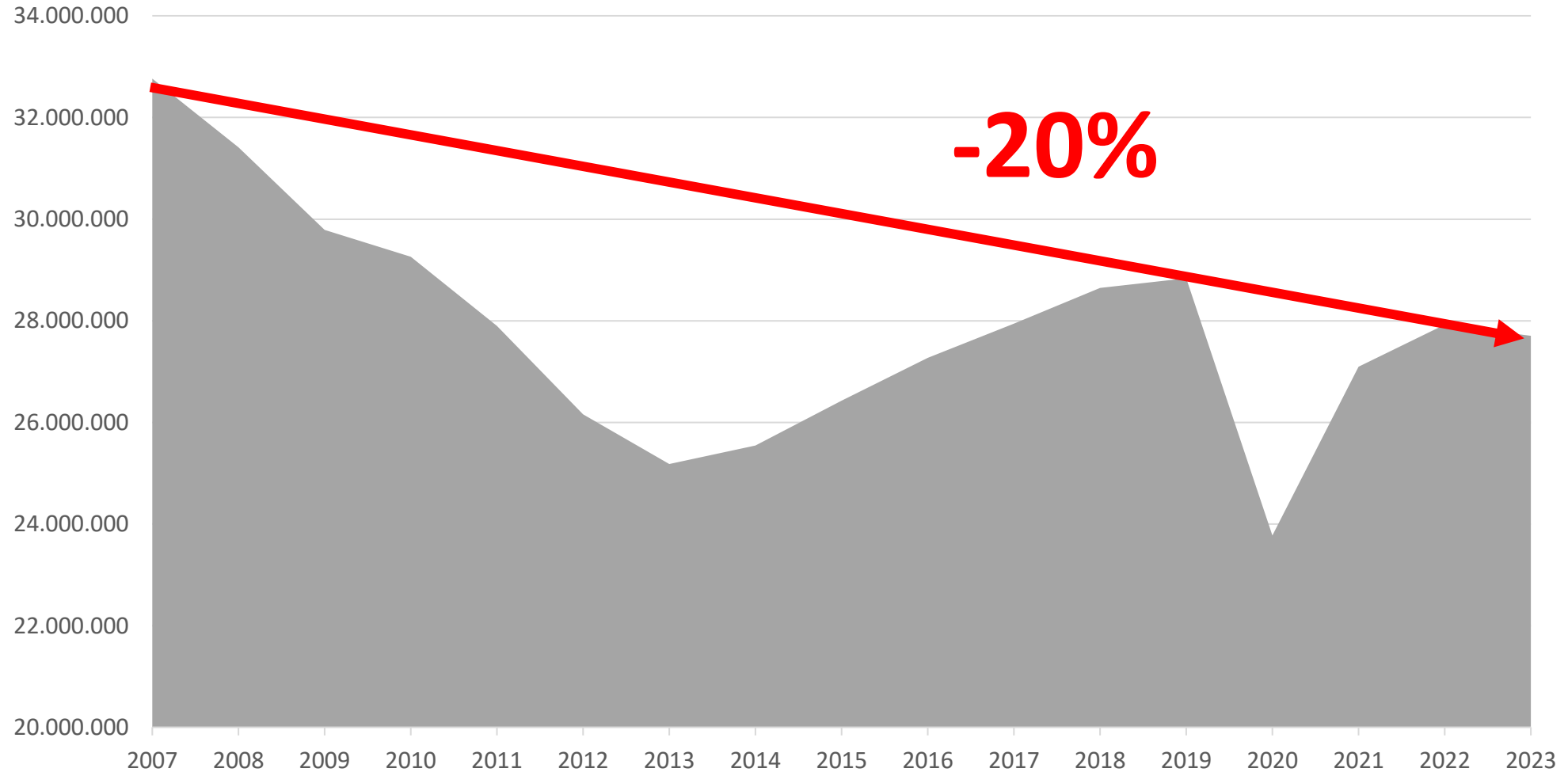
# La distribución de carburantes en España hoy

Evolución ventas combustible automoción 2023 vs. 2022 \* Miles de toneladas

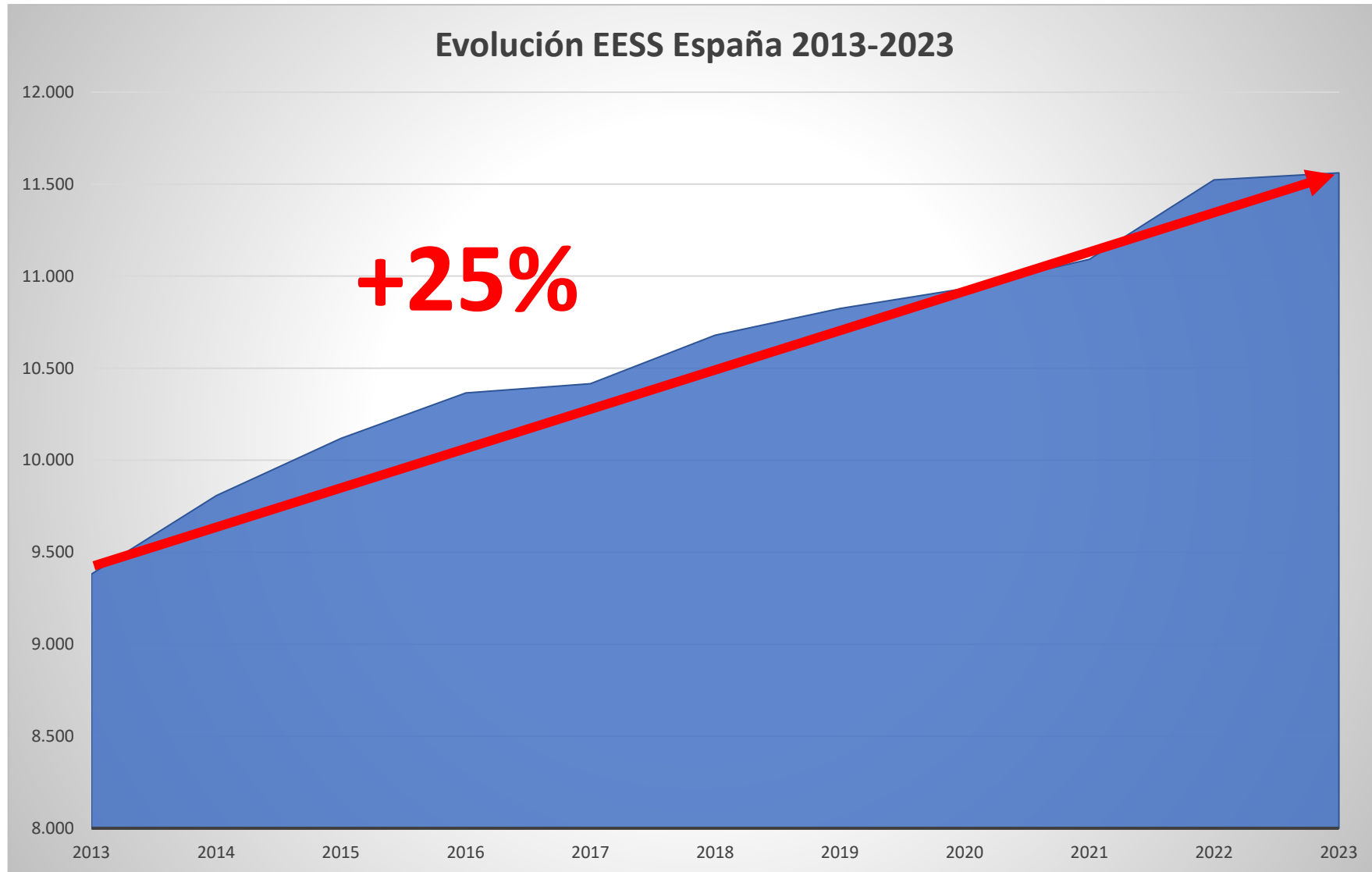


# La distribución de carburantes en España hoy

Evolución consumo combustibles automoción 2007-2023



# La distribución de carburantes en España hoy



# La distribución de carburantes en España hoy

- Por eso resulta crucial hacer una adecuada gestión de compras. Ante las ventas a la baja y la volatilidad de los precios, comprar en el momento preciso es clave para tener una semana terrible o fantástica.
- La reducción de las ventas medias por estación ha propiciado que las estaciones de servicio busquen maximizar sus ingresos procedentes del non-oil.



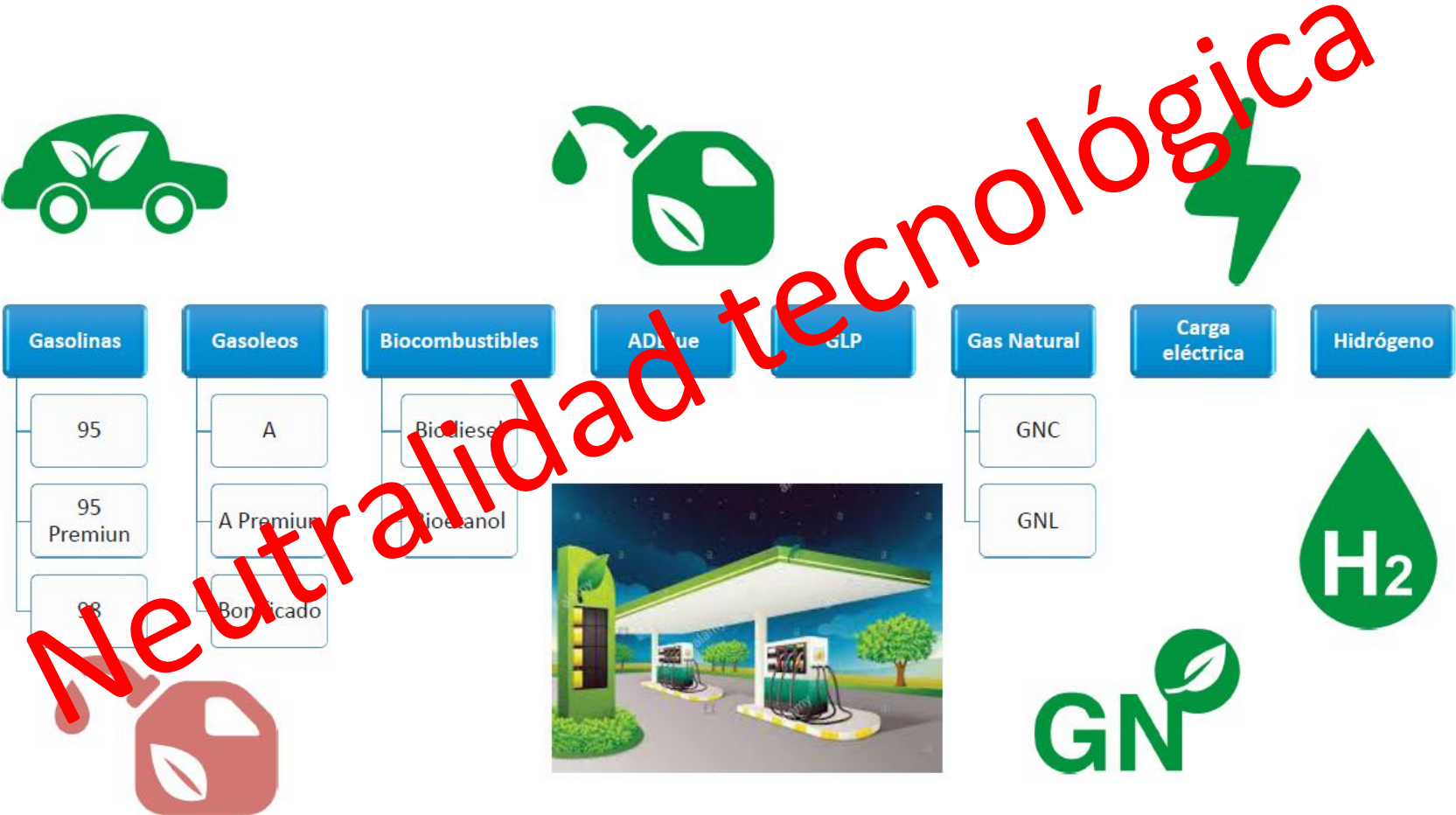


# ¿Hacia dónde vamos?





# ¿Hacia dónde vamos?



# ¿Hacia dónde vamos?

- En Galicia, la tasa de penetración del vehículo eléctrico en el conjunto del parque automovilístico es de **32 unidades por cada 10.000 (0,32%), hasta totalizar 5.351 unidades.**
- El **99,4% de los 1.639.192** turismos censados en la región funcionan con un **gasolina o gasóleo.**

# ¿Hacia dónde vamos?



**José Luis García Cano** · 1er  
Jefe de Motor en EL ESPAÑOL | Jurado de Coche...  
47 minutos · 🌐

En el último mes de mayo, las ventas de coches eléctricos e híbridos enchufables han resultado especialmente bajas. En concreto, los BEV han caído un 0,4% y los PHEV han disminuido un 20%. En total, el descenso ha sido de casi el 12%.

Además, la cuota de mercado de los BEV y los PHEV también ha disminuido. Los BEV están en 4,6% (-0,17%) y los PHEV están en 5% (-1,5%). En total, los coches con enchufe en mayo tenían el 9,6% de cuota, un 1,7% menos.

En el acumulado las cifras son todavía positivas (+6,5% los BEV y +1,3% los PHEV) pero se nota la ralentización.

Por todo ello hemos preguntado a las principales asociaciones : ¿Por qué caen las ventas de coches eléctricos en España?

Y han respondido [ANFAC \(Felix Garcia Fernández\)](#), [FACONAUTO \(Raúl Morales García\)](#), [GANVAM \(Tania Puche\)](#) y [AEDIVE \(ASOCIACIÓN EMPRESARIAL PARA EL DESARROLLO E IMPULSO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA\) \(Arturo Perez de Lucia Gonzalez\)](#)

Pues bien prácticamente todas ellas señalan que gran parte de esta caída se debe a la incertidumbre generada por el Gobierno de Pedro Sánchez ante el final del Plan Moves 3 del IDAE. [Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía](#) y del [Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico](#):

"El problema principal es la incertidumbre y la falta de unas ayudas que sean incentivos verdaderos a la compra. El Gobierno tiene ya que tomar medidas contundentes y medidas eficientes para que las ayudas se perciban en el momento de la compra, no computen como rendimientos de trabajo y se rompa la tendencia de retrasos en el tiempo", según Pérez de Lucía.

"Sería bueno que desde la administración se hiciese una campaña de divulgación en favor de la movilidad de bajas y cero emisiones. La incertidumbre nunca es buena y que lo que no sabemos hoy es si habrá ayudas el 1 de agosto", señala Félix Garcia.

"El Gobierno ha indicado en repetidas ocasiones su compromiso para reformar y revisar los planes de incentivo. Y este tipo de anuncios requiere agilidad en la aplicación para no parar el mercado. Hacen falta medidas contundentes e inmediatas", dice Tania Puche.

Y por su parte, Raúl Morales, director de comunicación de Faconauto (concesionarios) también pide que se aclare lo antes posible cómo se van a renovar las ayudas a la adquisición de vehículos electrificados".

# ¿Hacia dónde vamos?

El pasado mes febrero continuó el proceso legislativo relacionado con la revisión del Reglamento 2019/631. Y lo hizo con una resolución legislativa aprobada por los pelos en el Pleno del Parlamento Europeo. Una vez más, la inmensa mayoría de los medios publicaron que la UE sentenciaba de muerte al motor de combustión.

**Aprobada la ley que prohíbe la combustión interna en 2035: adiós gasolina y diésel**

El Parlamento Europeo ratifica el fin de los coches de combustión en 2035



# ¿Hacia dónde vamos?

Una vez más, se equivocaban. Y no será porque no se lo advertimos:



## El Parlamento Europeo mantiene abierta la puerta a todas las opciones para lograr la neutralidad de emisiones en el transporte más allá de 2035

- Antes de 2026, la Comisión publicará un informe que establezca una metodología de medición de emisiones de CO2 durante la totalidad del ciclo de vida de los vehículos
- Bruselas analizará "la posible contribución de las tecnologías de innovación y de los combustibles alternativos sostenibles, incluidos los combustibles sintéticos, para alcanzar una movilidad climáticamente neutra"

Madrid, 15 de febrero de 2023. El Pleno del Parlamento Europeo aprobó ayer, 14 de febrero, una resolución legislativa sobre la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al retuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos.

Una vez más, la inmensa mayoría de medios de comunicación han publicado en las últimas horas que la Unión Europea ha certificado la muerte del motor de combustión a partir de 2035. Nada más lejos de la realidad. Lo cierto es que lo que se aprobó ayer en la Eurocámara es que a

CO2. Dado el estado del arte actual de la tecnología, si esas emisiones fueran directas sólo podría cumplirse ese objetivo con vehículos eléctricos o de pila de combustible de hidrógeno.

Pero una lectura detallada de la resolución aprobada ayer desvela que el ánimo de los legisladores europeos no es ese. Buena prueba de ello es el mandato que el Europarlamento da a la Comisión, a quien dice que deberá "presentar una propuesta relativa a la matriculación, después de 2035, de vehículos que funcionen exclusivamente con combustibles neutros en CO2".

Es decir, se abre la puerta a la matriculación de vehículos con motores de combustión interna a partir de ese año siempre y cuando estos estén propulsados únicamente por combustibles neutros en CO2.

En segundo término, el texto aprobado ayer también contempla que "la Comisión evaluará, en particular, los progresos realizados en virtud del presente Reglamento en la consecución de los objetivos de reducción establecidos en el artículo 1, apartado 5 bis, teniendo en cuenta los avances tecnológicos, también por lo que respecta a las tecnologías híbridas enchufables, y la importancia de una transición económicamente viable y socialmente justa hacia el objetivo de movilidad sin emisiones".

Llegados a este punto resulta conveniente recordar dos asuntos: los híbridos enchufables funcionan, además de con electricidad, con combustibles líquidos. En segundo término, no es baladí que el Parlamento Europeo cite expresamente que la transición hacia el objetivo de movilidad sin emisiones ha de ser necesariamente "económicamente viable y socialmente justa", lo que evidencia que sus señorías son muy conscientes de que el modo en el que se está pretendiendo llevar a cabo esta transición supone de hecho una amenaza para la economía y la justicia social en el seno de la Unión Europea.

Análisis del ciclo de vida  
No menos destacable es el hecho de que la Eurocámara inste a la Comisión Europea a desarrollar "una metodología común de la UE en 2025 para evaluar el ciclo de vida completo de las emisiones de CO2 de los automóviles y furgonetas comercializados en la UE".



Este punto es especialmente relevante para CEEES, que lleva años defendiendo la necesidad de desarrollar esa metodología. Tan importante es hacer un análisis detallado del ciclo de vida de la energía que los impulsa. Ello resulta más necesario que nunca en un contexto como el actual, en el que el uso de energías de origen fósil para la producción de electricidad gana peso en Europa.

Por poner sólo dos ejemplos, en el último mes el carbón ha sido la primera fuente de generación eléctrica en Alemania, copando más del 43% del mix. En Holanda, más de la mitad de la electricidad producida en los últimos 30 días ha tenido como fuente de generación el gas natural. Por todo ello, resulta crucial analizar el ciclo de vida completo de las emisiones de CO2 de cada modelo de movilidad con el objetivo de poder tomar las mejores decisiones encaminadas a alcanzar la neutralidad climática en el Viejo Continente.

Sea como fuere, la resolución legislativa aprobada ayer está plagada de referencias a la rentabilidad de la transición hacia la movilidad sostenible en la que está inmersa la Unión en los ciudadanos como en las pymes comunitarias.

Y continuando con los aspectos económicos del asunto, el Parlamento Europeo aprobó ayer la eliminación del mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero o de baja emisión a partir del 1 de enero de 2030. Resulta curioso analizar qué ha sucedido en algunos países que han dejado de subvencionar a los vehículos eléctricos. Éste es el caso de Noruega, un estado que, si bien no es miembro de la Unión Europea, suele citarse como ejemplo al hablar de la penetración de los coches eléctricos. Allí, el fin de exención del IVA a los eléctricos provocó una caída de las ventas del 76% en el mes de enero.

Sea como fuere, la resolución legislativa aprobada ayer está plagada de referencias a la rentabilidad de la transición hacia la movilidad sostenible en la que está inmersa la Unión en los ciudadanos como en las pymes comunitarias.

Y continuando con los aspectos económicos del asunto, el Parlamento Europeo aprobó ayer la eliminación del mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero o de baja emisión a partir del 1 de enero de 2030. Resulta curioso analizar qué ha sucedido en algunos países que han dejado de subvencionar a los vehículos eléctricos. Éste es el caso de Noruega, un estado que, si bien no es miembro de la Unión Europea, suele citarse como ejemplo al hablar de la penetración de los coches eléctricos. Allí, el fin de exención del IVA a los eléctricos provocó una caída de las ventas del 76% en el mes de enero.

Sea como fuere, la resolución legislativa aprobada ayer está plagada de referencias a la rentabilidad de la transición hacia la movilidad sostenible en la que está inmersa la Unión en los ciudadanos como en las pymes comunitarias.

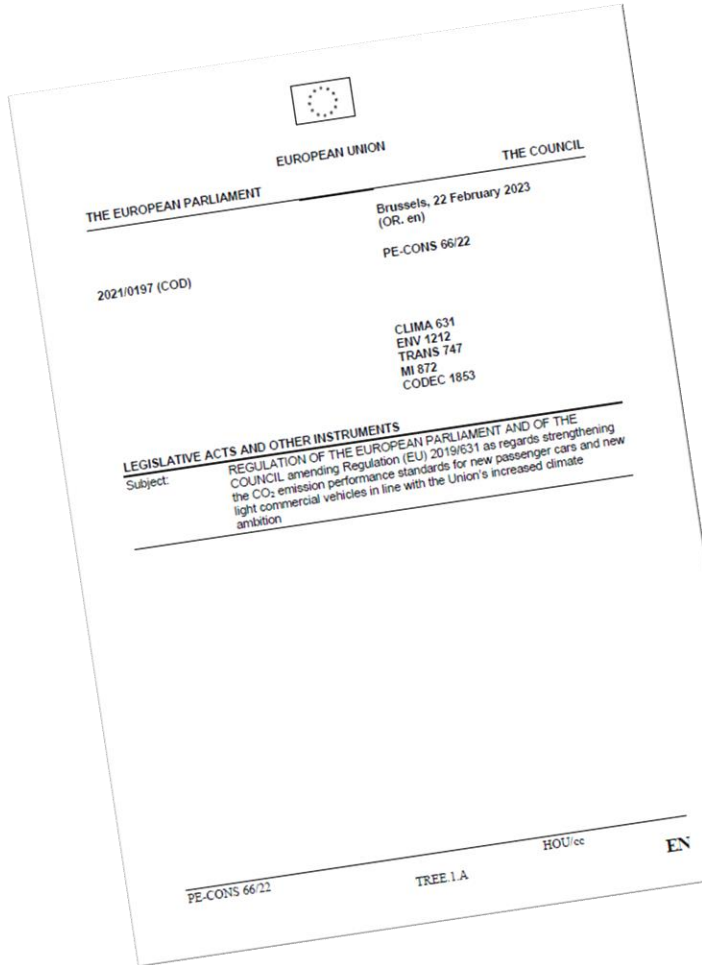
# ¿Hacia dónde vamos?

A partir de entonces, todos los medios que antes ni se habían leído la resolución legislativa aprobada por el pleno del Parlamento Europeo y habían manoseado hasta la náusea la supuesta muerte del motor de combustión corrieron a contradecirse:

**Teresa Ribera contradice a Alemania y sigue defendiendo la prohibición del coche de combustión en 2035**

# ¿Hacia dónde vamos?

La realidad es que en marzo el Consejo Europeo aprobó la modificación del [Reglamento 2023/851](#).

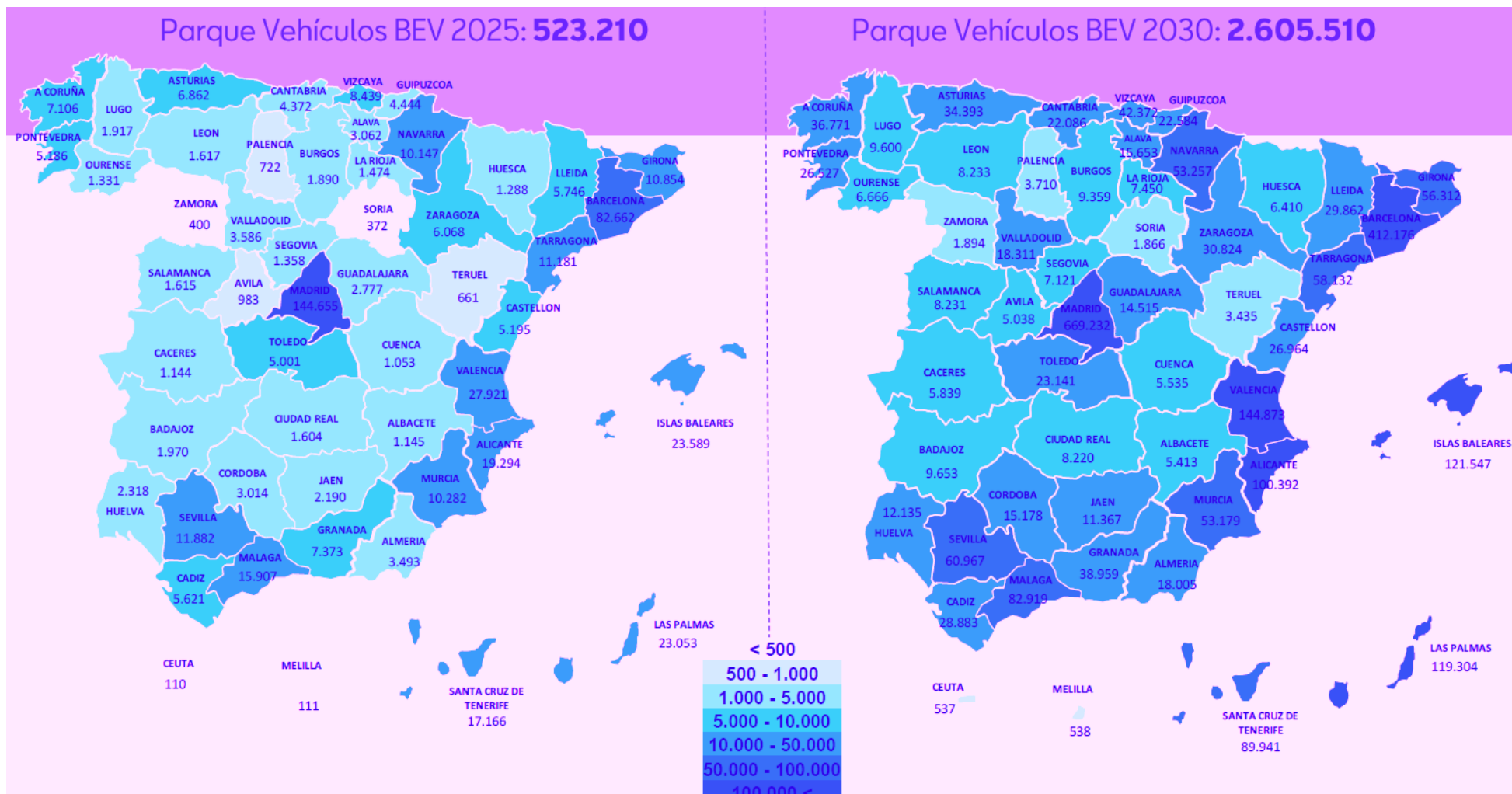


- (f) impacts on employment in the automotive sector, especially on micro, small and medium-sized enterprises (SMEs), and the effectiveness of measures to support retraining and upskilling of the workforce;
- (g) the effectiveness of existing financial measures and the need for further action, including adequate financial measures, at Union, Member State or local level to ensure a just transition and to mitigate any negative socioeconomic impacts, in particular in the regions and the communities most affected;
- (h) progress in social dialogue, as well as aspects to further **facilitate an economically viable and socially fair transition** towards zero-emission road mobility;
- (i) progress in the **roll-out of public and private recharging and refuelling infrastructure**, including progress under a Regulation of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council and a recast of Directive 2010/31/EU of the European Parliament and of the Council<sup>6</sup>;
- (j) the **potential contribution of innovation technologies and sustainable alternative fuels, including synthetic fuels, to reach climate neutral mobility**;

¿Y en Galicia  
¿Tengo que preocuparme?

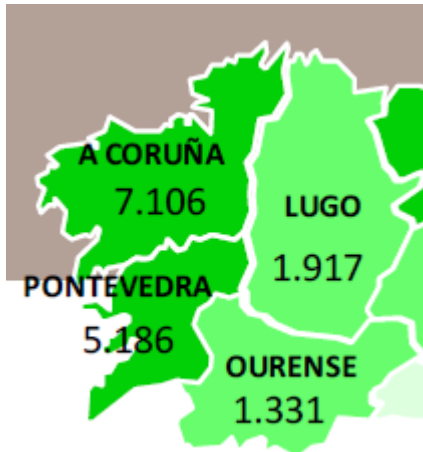


# ¿Y en Galicia? ¿Tengo que preocuparme?



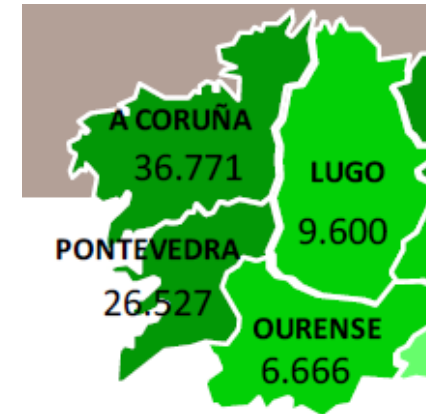
# ¿Y en Galicia? ¿Tengo que preocuparme?

Parque BEV 2025



**Previsiones de los  
fabricantes de vehículos**

Parque BEV 2030



- El parque de vehículos eléctricos de batería (BEV) representa el 0,32% del total de Galicia.
- Los fabricantes prevén que en 2025 en Galicia haya 15.540 BEV y 79.654 en 2030.
- Eso significa que el porcentaje de BEV ascenderá al 0,94% en 2025 y al 4,9% en 2030.

# ¿Y en Galicia? ¿Tengo que preocuparme?

	2023			2022	Dif. 23 s/ 22
	Edad media	Volumen	% >10 años	Edad media	
Ceuta y Melilla	17,2	96.158	76,0%	16,8	0,44
C. León	16,1	1.382.584	72,5%	15,7	0,47
Extremadura	15,9	632.847	72,2%	15,5	0,41
<b>Galicia</b>	<b>15,9</b>	<b>1.598.712</b>	<b>71,3%</b>	<b>15,4</b>	<b>0,48</b>
Asturias	15,6	544.414	70,1%	15,2	0,47
La Rioja	15,6	168.178	69,8%	15,2	0,45
C. la Mancha	15,5	1.199.796	69,5%	15,1	0,34
Navarra	15,2	358.850	68,7%	14,7	0,45
Islas Canarias	15,2	1.276.616	62,8%	15,0	0,13
Aragón	15,1	676.890	67,0%	14,7	0,41
Murcia	15,0	845.101	67,1%	14,6	0,39
Cantabria	14,9	321.003	67,0%	14,4	0,45
Andalucía	14,7	4.463.374	66,1%	14,3	0,38
P. Vasco	14,5	1.048.194	65,0%	14,1	0,44
Islas Baleares	13,9	691.446	59,9%	13,7	0,27
Com. Valenciana	13,9	2.729.707	62,1%	13,6	0,30
Cataluña	13,8	3.604.241	60,0%	13,4	0,33
Madrid	11,5	4.382.393	49,3%	11,4	0,07
<b>España</b>	<b>14,2</b>	<b>26.020.504</b>	<b>62,9%</b>	<b>13,9</b>	<b>0,31</b>

# ¿Y en Galicia? ¿Tengo que preocuparme?

**Apenas el 7%**



2023	1.095
OBJETIVO 2030	14.974

2023	480
OBJETIVO 2030	3.378

2023	1.238
OBJETIVO 2030	13.916

2023	29.301
OBJETIVO 2030	300.301

2023	524
OBJETIVO 2030	4.185

2023	754
OBJETIVO 2030	7.986

2023	179
OBJETIVO 2030	1.861

2023	1.911
OBJETIVO 2030	13.759

2023	3.814
OBJETIVO 2030	65.292

2023	7.122
OBJETIVO 2030	50.787

**Infraestructura de recarga en 2023 y objetivo para 2030**

2023	1.020
OBJETIVO 2030	7.989

2023	1.037
OBJETIVO 2030	11.515

2023	3.374
OBJETIVO 2030	28.177

2023	591
OBJETIVO 2030	5.557

2023	1.222
OBJETIVO 2030	13.086

2023	705
OBJETIVO 2030	8.056

2023	3.453
OBJETIVO 2030	43.172

- Solo el 21% de la infraestructura de recarga de acceso público es de una potencia superior a 22 kW.
- De los 29.301 puntos, el 29,4% no está operativo.
- Infraestructura de baja potencia, insuficiente, con muchas trabas administrativas y largos procesos para la implementación.
- No existe en la actualidad una plataforma oficial de información sobre puntos de recarga.



CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE EMPRESARIOS DE ESTACIONES DE SERVICIO

Fuente: Faconauto a partir de datos de ANFAC

Pontevedra, 5 de junio de 2024

# Algunas reflexiones para concluir

# Reflexión #1

Hago las cosas así porque todo el sector las ha hecho de este modo “toda la vida”

# Reflexión #1

Hago las cosas así porque todo el sector las ha hecho de este modo “toda la vida”





# Reflexión #2



## Reflexión #2



**Dick Fosbury**  
Campeón Olímpico  
México 1968

# Reflexión #2

## Mejoras tecnológicas

# Reflexión #2



## Mejoras tecnológicas

## Reflexión #2

# Mejoras tecnológicas + INNOVACIÓN

## Reflexión #2

# Mejoras tecnológicas + INNOVACIÓN



Pontevedra, 5 de junio de 2024



# Reflexión #3



K	ORIO	05:40.82	0,7 M	6 KM/H
1	1. ORIO	2. ARRAUN LAGUNAK	3. DONOSTIARRA	4. HONDARRIBIA
	5:13.99	+8.46	+12.58	+13.30





**ceees**

CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA  
DE EMPRESARIOS DE  
ESTACIONES DE SERVICIO