

La brecha de la recarga: 21 millones de puntos en China, 1,17 en Europa y carrera perdida para EEUU

- China cerró el primer trimestre de 2026 con un incremento interanual del 47% en su red de estaciones. BYD ha logrado la recarga ultrarrápida de 1.500 kW. En España, el precio de la recarga rápida es competitivo (0,47 €/kWh), pero la red apenas supera los 50.000 puntos y ningún cargador alcanza ni la...



La brecha de la recarga: 21 millones de puntos en China, 1,17 en Europa y carrera perdida para EEUU

<https://elperiodicodelaenergia.com/la-brecha-de-la-recarga-21-millones-de-puntos-en-china-1-17-en-europa-y...>

Jaime Santisteban

Martes, 12 mayo 2026

Ningún comentario

Mientras los coches eléctricos chinos eliminan la ansiedad de autonomía con recargas de cinco minutos, Estados Unidos y Europa corren para actualizar sus redes sin lograr igualar las cifras ni la velocidad del gigante asiático. La guerra en Irán y el aumento del precio del petróleo están dando un nuevo impulso al coche eléctrico, pero la gran divergencia está en la infraestructura de carga: China ya ha construido el mayor ecosistema de recarga del mundo, y sus últimos hitos tecnológicos amenazan con dejar atrás a los fabricantes occidentales.

Ya no hay excusas, este es el dato demoledor en favor del coche eléctrico. La red europea de recarga eléctrica vive una expansión sin precedentes mientras los grandes operadores preparan el salto definitivo hacia la movilidad masiva.

China: 21 millones de cargadores y récord de carga ultrarrápida

Al cierre de marzo de 2026, China contaba con 21,48 millones de puntos de recarga para vehículos de nuevas energías (NEV), un 46,9% más que el año anterior, según la Administración Nacional de Energía. De ellos, 4,86 millones son de acceso público (con una potencia total de 234 millones de kW) y 16,62 millones son privados. La red cubre ya la totalidad de los municipios en 19 provincias.

Durante el primer día del puente del Primero de Mayo, el volumen de carga en autopistas alcanzó los 23 millones de kWh, un 55,6% más que en 2025, y se espera que una media de 15,4 millones de NEV circulen a diario por autopistas durante las vacaciones, el 24% del total de vehículos. “La madurez tecnológica y la mejora continua de la red están ayudando a los NEV a perder la etiqueta de vehículos de corto recorrido”, explica Liu Yongdong del China Electricity Council.

BYD presenta un nuevo sistema híbrido capaz de viajar 2.000 kilómetros sin recargar o repostar BYD ha presentado un nuevo sistema de propulsión híbrido que es capaz de viajar más de 2.000 kilómetros sin recargar ni repostar combustible.

Pero el verdadero salto cualitativo lo ha dado BYD. La compañía ha presentado su sistema de carga “Flash” de 1.500 kW, cuatro veces más potente que los cargadores rápidos actuales en Europa. Con él, el modelo Denza Z9GT puede pasar del 10% al 70% de batería en cinco minutos, y alcanzar el 97% en nueve minutos. BYD ya ha instalado estaciones con esta tecnología en China y planea llegar a 4.000 ubicaciones. Su plataforma ‘Super e-Platform’ permite una velocidad de carga de 1.000 kW para modelos de producción en serie, añadiendo dos kilómetros de

autonomía por segundo. En cinco minutos se obtienen 400 kilómetros de alcance.

Denza Z9GT

Además, el gobierno chino ha lanzado un plan de duplicación en tres años (hasta 2027) para alcanzar 28 millones de cargadores, con inversiones previstas de más de 200.000 millones de yuanes (unos 27.000 millones de dólares).

La empresa china CATL presenta una batería capaz de recargarse en solo seis minutos La batería LFP más reciente de CATL es capaz de recargarse del 10% al 35% en tan solo un minuto.

Estados Unidos: avance rápido, pero muy por detrás

Las ventas de vehículos eléctricos cayeron en 2025 tras la eliminación del crédito fiscal de 7.500 dólares, y aunque la red de carga rápida ha mejorado, sigue siendo modesta. Según la firma de análisis Paren, los puntos de carga rápida crecieron un 87% entre enero y noviembre de 2025,

pero la potencia media sigue siendo baja. La mayoría de los cargadores rápidos ofrecen entre 150 kW y 350 kW, y una sesión típica dura entre 20 y 40 minutos.

Alternative Fuels Data Center - Department of Energy

El vehículo más rápido en aceptar potencia en EEUU es el Lucid Gravity, con 400 kW, seguido por el BMW iX3 (también 400 kW). Electrify America, EVgo y otras empresas están desplegando cargadores de 350 kW, pero apenas hay estaciones de más de 500 kW. “En EE. UU. hoy no tenemos coches capaces de aceptar potencias tan altas”, admite Robert Barrosa, consejero delegado de Electrify America.

A pesar de ello, el número de estaciones con más de 300 kW superó las 21.000 en 2025, y Mercedes-Benz ha empezado a instalar cargadores de 600 kW en sus estaciones de Norteamérica para prepararse para sus nuevos modelos, como el CLA-Class, que añade 200 millas (320 km) en diez

minutos. Pero el ritmo de China es muy superior: BYD ya tiene operativos cargadores de 1.500 kW mientras que en EE. UU. aún no hay ningún vehículo comercial que pueda superar los 400 kW.

Europa: 1,17 millones de cargadores, pero con asimetrías

Europa cuenta con 1,17 millones de puntos de recarga instalados a marzo de 2026, un 18% más que en 2025 y un 85% más que a finales de 2023, según el Consejo Internacional de Transporte Limpio. De ellos, aproximadamente 250.000 son de carga rápida en corriente continua (DC). Los países con más infraestructura son Países Bajos, Alemania, Francia, Bélgica e Italia.

Sin embargo, la velocidad de carga también es inferior a la china. Los cargadores más potentes en Europa alcanzan los 350 kW (IONITY, Fastned, Electra), aunque algunas redes como Tesla Supercharger (hasta 250 kW) y la nueva generación de Alpitronic (600 kW) empiezan a extenderse. El coste medio por kWh varía mucho: España es el séptimo país más barato (0,47 €/kWh), mientras que Reino Unido es el más caro (0,82 €/kWh).

El problema europeo es doble: la mayoría de los coches eléctricos vendidos en Europa no pueden cargar a más de 350 kW, y las redes eléctricas en muchos países no soportan picos de 1.500 kW en las estaciones de servicio. Empresas como Iberdrola (España), Powerdot, Zunder o Atlante están desplegando cargadores de hasta 400 kW, pero aún lejos de los 1.500 kW de BYD.

Precios competitivos, pero despliegue lento en España

España cuenta con más de 50.000 puntos de recarga (según datos del documento), lo que la sitúa muy por detrás de Alemania (185.000) o Francia (165.000). Sin embargo, el precio medio de carga rápida es de 0,47 €/kWh, el séptimo más bajo de Europa y muy por debajo de la media continental. Redes como Iberdrola, Endesa (con su filial de recarga), Powerdot, Atlante, Zunder y Tesla están ampliando su presencia, especialmente en corredores turísticos y autopistas.

El gobierno español ha destinado fondos Next Generation a la instalación de cargadores rápidos, pero el ritmo sigue siendo insuficiente para alcanzar los objetivos del PNIEC (Plan Nacional Integrado de Energía y Clima). España aspira a tener 5 millones de vehículos eléctricos en 2030, lo que requeriría un despliegue masivo de infraestructura. Mientras, el bajo coste de la electricidad (gracias a la alta penetración renovable) hace que cargar en España sea relativamente barato, pero la escasez de cargadores ultrarrápidos sigue siendo un freno.

Implicaciones geoestratégicas y de mercado

La ventaja china en carga ultrarrápida tiene consecuencias directas sobre la competencia industrial. BYD ya ha anunciado que llevará su tecnología de carga 'Flash' a Europa este año, empezando por el Denza Z9GT (un modelo premium). Si los cargadores de 1.500 kW se despliegan en el Viejo Continente, los fabricantes europeos (Volkswagen, Stellantis, Renault, BMW) se verán obligados a acelerar la adopción de baterías de fosfato de hierro y litio (LFP) de próxima generación o silicio-carburo para igualar esas velocidades.

Además, Pekín está utilizando su liderazgo en infraestructura como herramienta diplomática: los países de la Franja y la Ruta están recibiendo ayuda para instalar cargadores rápidos chinos, lo que incrementa la dependencia tecnológica. La Unión Europea ya ha abierto investigaciones antisubvención a los vehículos eléctricos chinos, pero la rápida evolución de la carga podría hacer que las barreras arancelarias lleguen tarde.

Por último, el factor energético es clave. La capacidad de la red china para gestionar picos de 1.500 kW en miles de estaciones demuestra una planificación centralizada y una inversión en redes inteligentes que Occidente no ha logrado igualar. En EE. UU., la falta de estándares comunes y las limitaciones de la red eléctrica (especialmente en zonas rurales) retrasan el despliegue. En Europa, la fragmentación regulatoria y las diferencias de precios (de 0,38 €/kWh en Finlandia a 0,82 €/kWh en el Reino Unido) crean un mosaico desigual.

China ha conseguido en cinco años lo que Occidente lleva dos décadas intentando: una red de recarga masiva, barata y ultrarrápida, con hitos como los cinco minutos de carga que eliminan la ansiedad de autonomía. Estados Unidos avanza, pero lastrado por la falta de estándares y la menor potencia de sus vehículos. Europa dispone de una red extensa, pero fragmentada y con potencias medias. España, con precios competitivos, necesita acelerar el despliegue de cargadores rápidos. La guerra en Irán y el encarecimiento del petróleo pueden ser el acicate definitivo para que los conductores occidentales se pasen al eléctrico, pero mientras no existan cargadores tan rápidos como los de BYD, la ventaja china será difícil de igualar.