



Boletín de Noticias de Automoción

- nº 330 – 16 marzo 2025 -

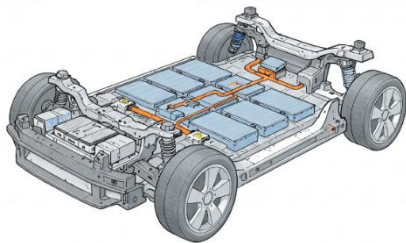
ASEPA informa:

- Webinar 49 de ASEPA: El sector del automóvil y la innovación en las baterías
- Estrategias y acciones para el futuro de ASEPA
- Tour d'Europe: 'Los combustibles renovables para descarbonizar la movilidad'
- Bruselas da oxígeno a la automoción retrasando el objetivo de CO2
- Faconauto sobre el retraso en el objetivo de CO2
- La Plataforma de los Combustibles Renovables sobre el retraso en el objetivo de CO2
- Moderada esperanza ante la flexibilidad de la UE con el CO2. Por Sergio Piccione
- "No hay margen para retrasar más un plan de ayudas retroactivo al vehículo eléctrico"
- Las baterías de magnesio para el coche eléctrico podrían cambiarlo todo
- El hidrógeno deberá ser una alternativa a la combustión con presencia significativa en 2035
- Comparando la huella de carbono de las alternativas tecnológicas del transporte pesado por carretera
- La 'Palabra del año en la automoción'
- Motortec espera la asistencia de 65.000 visitantes profesionales en su edición 2025
- Las matriculaciones en España a febrero
- Una página de historia: Las mujeres que cambiaron y revolucionaron el mundo del automóvil
- Nuestros Protectores
- ¿Quieres leer gratis estas revistas de la automoción?
- La vida de ASEPA

Webinar 49 de ASEPA: El sector del automóvil y la innovación en las baterías

El próximo **lunes 24 de marzo**, ASEPA realizará su Webinar 49, de 17:00 a 19:00 horas de Madrid.

Tras la segunda y tercera convocatoria del PERTE del vehículo eléctrico y conectado que instruye el Ministerio de Industria y Comercio, el sector del automóvil español se está preparando para generar un marco favorecedor para la creación de un ecosistema para la fabricación del vehículo eléctrico.



Por otro lado, el gobierno español se ha marcado varios objetivos en el PNIEC (Plan Nacional Integrado de Energía y Clima) del Ministerio de Transición Ecológica, entre ellos el de alcanzar la cifra de 5,5 millones de vehículos eléctricos en 2030. Asimismo, se mantiene el horizonte 2035 donde la UE prohibirá la venta de vehículos con tubo de escape.

Ambos compromisos supondrán un reto importante que afectará no solo al sector sino también a la sociedad, ya que estamos muy lejos de cumplirlos. En cualquier caso, hay

que seguir la ruta marcada y tratar de obtener un producto cada vez más competitivo tanto en los componentes, muy focalizado en la tecnología y fabricación de las baterías, como en el conjunto del vehículo. La innovación en las baterías es un camino fundamental para alcanzar con éxito las próximas exigencias del mercado del vehículo eléctrico.

Moderado por José María López, presidente de ASEPA, intervendrán Francisco Carranza, CEO de Basquevolt, Sergio Faria Rodríguez, Global Manager Energy Unit Systems de GESTAMP y María Tarrés Canuda, responsable de la estrategia de sostenibilidad de SEAT.

Para más información e inscripciones gratis se debe entrar en este [enlace](#).

Estrategias y acciones para el futuro de ASEPA

La Junta Directiva de ASEPA ha celebrado la segunda reunión de Reflexión Estratégica para el futuro de ASEPA el día 5 de marzo en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de la Universidad Politécnica de Madrid.

Se ha presentado un informe realizado por un grupo de miembros seleccionados en la reunión anterior, exponiendo las estrategias resultantes del DAFO cruzado de 'debilidades vs amenazas', 'debilidades vs oportunidades', 'fortalezas vs amenazas' y 'fortalezas vs oportunidades'. De este estudio han salido diversas estrategias y para cada estrategia se han definido las ACCIONES correspondientes.



El estudio ha sido calificado como profundo y minucioso por lo que las expectativas de éxito son muy altas, adoptando las acciones a desarrollar y para ello se han formado tres grupos con miembros de la Junta Directiva y presidentes de las Comisiones Técnicas que estudiarán los detalles y el cronograma de implementación.

Y todo ello porque ASEPA quiere impulsar la actividad que ha desarrollado durante casi 30 años, para adaptarse a los cambios tecnológicos y socioeconómicos que se derivan y condicionan la nueva movilidad.

Tour d'Europe: 'Los combustibles renovables para descarbonizar la movilidad'

El Tour d'Europe es una iniciativa que nace de la voluntad de promover la neutralidad tecnológica para la transición energética y poner en valor diferentes alternativas, como los combustibles renovables (líquidos y gaseosos), para la descarbonización y la reducción inmediata de emisiones en el transporte por carretera. En este marco, una ruta de vehículos ligeros y pesados con motor de combustión interna recorrerá Europa entre marzo y junio de 2025, priorizando el uso de combustibles renovables, para demostrar su disponibilidad en estaciones de servicio y el potencial en la reducción de emisiones.



Con la llegada a España de esta ruta de vehículos, celebraremos en Madrid el primer evento institucional del Tour d'Europe y que tendrá lugar:

Fecha: **25 de marzo de 2025**
Horario: 11:00 – 13:00 h. + Vino español
Lugar: Espacio Rastro
C/ de San Cayetano, 5 - Madrid
Formato: Presencial

En dicho evento, se contará con

representantes institucionales, del Parlamento Europeo y del sector empresarial de toda la cadena de valor de la industria de los combustibles. Por primera vez, una iniciativa aglutina esta voluntad europea, con el objetivo de poner en valor el potencial de los combustibles renovables para la descarbonización del sector del transporte.

El Tour d'Europe y la Plataforma de Combustibles Renovables nos invitan a este evento. Más información e inscripciones en este [enlace](#). Es gratis.

Bruselas da oxígeno a la automoción retrasando el objetivo de CO2

Ursula von der Leyen anuncia una propuesta, que tiene que aprobar el Parlamento y los países de la UE, para retrasar 3 años el objetivo de CO2 de 2025. Toni Fuentes en coheglobal.com.

La industria de automoción europea ha recibido, por fin, una buena noticia. La presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen, ha anunciado una propuesta para relajar el calendario de reducción de emisiones de CO2 en la industria automovilística, otorgando a los fabricantes tres años adicionales, en lugar de uno, para alcanzar los objetivos antes de enfrentarse a sanciones. De esa forma se aleja la amenaza de las temidas multas por no alcanzar la reducción de CO2 hasta 93 gramos de media en 2025.



La propuesta de enmienda permitirá que los fabricantes dispongan de hasta 2028 para evaluar sus compromisos de reducción de emisiones, en lugar del plazo actual que vence en 2025. El reglamento vigente establece una reducción del 15% de las emisiones de CO2 respecto a los niveles de 2021 para 2025. Sin embargo, hasta ahora Bruselas había defen-

dido que no se requerían prórrogas, ya que la industria conocía el calendario desde 2019.

Aprobación pendiente

"Existe una clara demanda de mayor flexibilidad en los objetivos de CO2", ha declarado Von der Leyen tras una jornada de diálogo estratégico con el sector en Bruselas. La iniciativa, presentada formalmente este 5 de marzo, requiere la aprobación del Parlamento Europeo y del Consejo de la UE. "Sólo tendrá sentido si se aprueba con celeridad", ha advertido la presidenta del Ejecutivo comunitario.

Von der Leyen ha insistido en la importancia de mantener un "equilibrio" entre la flexibilidad para la industria y la equidad para los fabricantes que ya están cumpliendo con los objetivos. "Los objetivos seguirán siendo los mismos, pero se dará más margen y claridad a la industria", ha explicado. También ha adelantado que se acelerará el trabajo de cara a la revisión de los límites de emisiones previstos para 2035.

Apoyo a la producción europea de baterías

Otra de las medidas clave anunciadas por Von der Leyen es el apoyo directo a los fabricantes europeos de baterías. "Nuestra producción está en proceso de ampliación, pero vemos que las baterías importadas son más baratas. No podemos permitir que los vehículos eléctricos se encarezcan ni crear nuevas dependencias", ha subrayado.

La estrategia contempla la introducción gradual de requisitos europeos para los componentes de las baterías, así como la reducción de la burocracia mediante simplificaciones regulatorias. Con estas iniciativas, la Comisión busca reforzar la competitividad del sector automovilístico europeo y garantizar una transición sostenible hacia la movilidad eléctrica y autónoma en los próximos años.

Alianza para potenciar el coche autónomo europeo

Junto a la flexibilización del calendario de emisiones, la Comisión Europea busca impulsar la competitividad de la industria automovilística europea frente a Estados Unidos y China. Von der Leyen ha anunciado la creación de una alianza industrial para el desarrollo del coche autónomo, con el fin de acelerar la llegada de estos vehículos a las carreteras europeas.

"Tenemos que actuar a lo grande y ser grandes", ha enfatizado la presidenta de la Comisión, subrayando la importancia de que las empresas compartan recursos para desarrollar software, chips y tecnología de conducción autónoma. Además, ha prometido revisar las normativas de prueba y despliegue de estos vehículos en la UE.

Faconauto sobre el retraso en el objetivo de CO2

Faconauto hace las siguientes consideraciones respecto al anuncio hecho por la presidenta de la Comisión Europea, Ursula Von der Leyen, en referencia al cumplimiento por parte del sector de las obligaciones de reducción de emisiones. Este anuncio se produce antes del día 5 de marzo, cuando se presente el Plan de Acción para la Industria del Automóvil.

La flexibilización del calendario de las obligaciones de reducción de emisiones a la industria del automóvil abre nuevas oportunidades para el automóvil en Europa y debe servir para cimentar un nuevo impulso para la industria y la distribución oficial, permitiendo que el sector opere al ritmo de sus posibilidades, sin renunciar a objetivos compartidos, pero evitando que el camino hacia ellos frene inversiones. De este modo, el sector podrá seguir siendo un sostén económico y social.



De igual modo, la patronal de los concesionarios valora positivamente que se vuelva a hacer referencia a la 'neutralidad tecnológica' como principio para alcanzar los

objetivos de reducción de emisiones para 2035. Sin embargo, es necesario ver cómo se concreta de cara al ciudadano, ya que, a juicio de Faconauto, este cambio en la movilidad tiene que venir de abajo hacia arriba: ha de partir de los ciudadanos como los grandes impulsores de la demanda del vehículo bajo en emisiones. Esto implica que los Gobiernos europeos deben poner de su parte, actuar de manera coordinada y movilizar los recursos necesarios para ello.

Finalmente, Faconauto comparte con la presidenta Von der Leyen la necesidad de que estas medidas se aprueben con urgencia por parte del Parlamento Europeo y el Consejo, ya que darían certidumbre a los ciudadanos europeos y al sector.

La Plataforma de los Combustibles Renovables sobre el retraso en el objetivo de CO2

La Plataforma para los Combustibles Renovables ha valorado de forma crítica el 'Plan de acción industrial para el sector europeo del automóvil', presentado este miércoles por la Comisión Europea, por su falta de neutralidad tecnológica, ya que centra sus actuaciones en el fomento de la electrificación y olvida el potencial de los combustibles renovables para avanzar hacia la neutralidad climática, en contra de las recomendaciones de Mario Draghi en su informe sobre la competitividad europea.

La Comisión Europea no ha tenido en cuenta en este Plan sus propias orientaciones, recogidas en la reciente 'Brújula de la Competitividad', en la que se reconoce la importancia del principio de



neutralidad tecnológica para alcanzar los objetivos climáticos de la Unión Europea, más aún cuando la propia presidenta de la Comisión, Ursula Von der Leyen, afirmó este lunes que "debemos escuchar las voces de las partes interesadas que piden más pragmatismo y neutralidad tecnológica".

La Plataforma insiste en la importancia de adoptar el enfoque de neutralidad tecnológica, para permitir la competencia entre todas las tecnologías y no cerrar las puertas al potencial de los combustibles renovables, y solicita a Bruselas que los tenga en cuenta, para avanzar hacia una transición energética más eficiente y accesible, teniendo en cuenta su potencial en la reducción de GEI. Aumentar tan solo un 1% el porcentaje de combustibles renovables que se usan en España podría reducir las mismas emisiones que introducir 425.000 vehículos eléctricos en el parque móvil actual.

La Plataforma reconoce el acierto en la propuesta de la Comisión Europea de aplazar tres años las multas a los fabricantes de automóviles que no cumplan los límites de emisiones de CO2 de la normativa CAFE, ya que evitará perjuicios económicos y para la competitividad de una industria imprescindible para España y toda la Unión Europea.

La Plataforma reconoce el acierto en la propuesta de la Comisión Europea de aplazar tres años las multas a los fabricantes de automóviles que no cumplan los límites de emisiones de CO2 de la normativa CAFE, ya que evitará perjuicios económicos y para la competitividad de una industria imprescindible para España y toda la Unión Europea.

Moderada esperanza ante la flexibilidad de la UE con el CO2. Por Sergio Piccione

El golpe de timón (suave para muchos) en la política de la UE deja una sensación de moderada esperanza y algún opositor en la automoción. (cocheglobal.com)

Una sensación de moderada esperanza es lo que parece haber quedado entre los empresarios y trabajadores del sector de automoción tras la lectura del documento de la Comisión Europea de Transporte y Turismos reunida recientemente con una serie de medidas que pretenden relanzar el automóvil. Ciertamente supone un golpe de timón (suave para muchos) en la política que la Unión Europea ha seguido en los últimos años, que ha puesto a los pies de los caballos a toda una serie de sectores productivos europeos. Y muy particularmente al de la automoción, que representa, según datos de este organismo el 7% del PIB Europeo y que da trabajo a 14 millones de familias.



El caso es que se anunciaba bien esta reunión con la concesión de un nuevo plazo de tres años a los fabricantes para que sus vehículos pudieran cumplir los objetivos de reducción de las emisiones de carbono que se habían previsto en el llamado Pacto Verde firmado en 2020. Estos objetivos, en caso de no alcanzarse, traían consigo unas multas que según los cálculos realizados por los dos más recientes presidentes de ACEA (Asociación de Constructores Europeos de Automóviles) Luca de Meo (Renault) y Oliver Zipse (BMW), iban a costar al conjunto de los fabricantes entre 15.000 y 18.000 millones de euros.

Ojo con la letra pequeña

De momento, esta sanción queda en suspenso, aunque habrá que leer con detenimiento la 'letra pequeña' de la norma porque se había dicho que se revisarían las emisiones de las gamas de todos los fabricantes y que aquellos que en el tercer año de este periodo transitorio, es decir, los que en 2027 no hubieran podido recuperar sus excesos en emisiones de carbono en los anteriores, serían multados. Por cierto, que no se puede por menos que resaltar el ensañamiento contra este sector, el único sobre el que han pesado multas, aunque como mucho se le puede considerar responsable de hasta un 20% de las emisiones de CO2, incluyendo todos los medios de transporte.

Pero centrándonos en el documento hecho público, es que pretende ser la receta para el relanzamiento de un sector que era puntero en todo el mundo hace una década, sus primeros contenidos son sorprendentes. Para recuperar el terreno perdido se declara en primer lugar el apoyo a los desarrollos tecnológicos que se requieran para poner en la calle el coche autónomo. Pero esta es una tecnología que, como todo, es mejorable, pero que ya existe. Y si no hay automóviles que la hayan incorporado circulando por las calles, es porque no se dan las condiciones de seguridad que lo aconsejen. Sin contar con todos los problemas administrativos y judiciales que quedan por resolver.

Todo esto, después de un quinquenio de imposición de una tecnología única para la descarbonización -el vehículo eléctrico- que ha creado una enorme incertidumbre en los usuarios, haciendo que las ventas se hayan reducido apreciablemente, descoloca a quienes estaban esperando un cambio más radical en estas políticas.

El espíritu de la neutralidad tecnológica

Pero no todo es malo. Aunque sin mencionar la neutralidad tecnológica que debió haber marcado el desarrollo de esta normativa descarbonizadora, se abre la posibilidad de utilizar otras alternativas que habían quedado apartadas, como los combustibles carbono-neutral y, sobre todo el hidrógeno (H2) verde. Todo esto, aseguran, dentro de una mayor flexibilidad en la aplicación de las normas.

También se prestará mayor atención a las posibilidades de reciclaje y la actividad que genere, impulsando la economía circular.

Por otro lado, admiten una reducción del número de trabajadores de la industria que atribuyen al cambio generacional y no a la confusión que se ha creado en el sector por toda esta normativa durante los últimos cinco años. Para paliarla, van a apoyar la formación para adecuarla a nuevas tecnologías. Algo que debería contribuir a un aumento de la competitividad de la industria del automóvil en Europa.

En cuanto al coche eléctrico, sigue manteniendo el respaldo de Bruselas aunque el lenguaje que se utiliza en el documento se habla de coche de cero emisiones, asumiendo ya esas nuevas opciones tecnológicas. Algo que es inevitable en los vehículos pesados para el transporte de pasajeros y mercancías por carretera para los que habrá una EuroViñeta que los eximirá de tasas.

La difícil producción local de baterías

Se van a establecer ayudas para vehículos destinados a flotas. Y se va a estudiar conjuntamente con los Estados, ayudas para las compras de vehículos para uso privado al mismo tiempo que se eliminarán cualquiera que todavía se aplique a modelos con motor de gasolina o diésel.

Pero de pronto, la Unión Europea quiere sobre todo que los automóviles que se vendan en su territorio hayan sido producidos localmente, algo que se complica en los coches eléctricos de baterías. Al margen de carecer de una tecnología tan avanzada como la de los competidores asiáticos (China, Corea y Japón), Europa tiene una gran carencia de materias primas para fabricar acumuladores, lo que hace inevitable su importación. Para conseguir una producción local de baterías, va a poner a disposición de los grupos fabricantes 1.800 millones de euros, pero controlando que el contenido local de los coches producidos esté dentro de las normas que se establezcan. Y no penalizará los acuerdos que los fabricantes europeos puedan establecer con los de otras regiones del mundo.



Se ha reconocido que buena parte del rechazo del coche eléctrico reside en la falta de infraestructura de recarga. Se promete estudiar como subsanarla pero admitiendo que alcanzar los objetivos deseables será cuestión de años.

¿Qué viene a partir de ahora?

Al mismo tiempo, siempre en el área comercial

de los coches eléctricos, mantendrá los aranceles que se han establecido para los modelos de fabricantes chinos, controlando sus precios de venta. Deja abierta la puerta a que puedan invertir en Europa siempre que al hacerlo contribuyan al desarrollo del sector.

¿Qué es lo que viene ahora? Pues lo vamos a saber en seis meses cuando la Comisión Europea revise en qué punto estamos no ya con respecto a los mercados en el Pacto Verde, sino cómo se ha iniciado a implementar los del nuevo Pacto por una Industria Limpia. Y es que esta revisión prevista para 2026, se ha adelantado. Por lo demás, nada cambia, seguimos con la fecha de caducidad de 2035 para el fin de la producción de vehículos que emitan CO₂ y de 2050 para que puedan seguir circulando los que todavía sobrevivan. Pero hasta entonces pueden ocurrir muchas cosas todavía. Sobre todo, si nadie hace trampas a la hora de medir emisiones “de la cuna a la tumba”. Es decir, en todo el ciclo de vida del vehículo y sin excluir nada.

Marcas y sectores en contra de la flexibilidad

Si en el sector se puede hablar sólo de moderada satisfacción, hay a quien el documento no le ha gustado nada. Es el caso de Volvo (actualmente propiedad de la china Geely), que decidió acabar con su gama de modelos con motor de gasolina y diésel y vender sólo eléctricos. Considera que es un atraso para la industria europea. Volvo seguirá compartiendo con Mercedes su bonus por no emitir CO₂ de su gama. De la misma forma que Tesla lo hace con Stellantis. En línea con Volvo está E-Mobility Europa, la asociación de fabricantes de vehículos eléctricos (y sus componentes), por razones obvias.

En el grupo de opositores a la medida están BEUC, un grupo de asociaciones de consumidores con dos miembros españoles, que consideran que va contra el medio ambiente, y T&E, que se define como un grupo de investigadores sobre los medios de transporte, que admite el documento siempre que sea la última concesión que se hace a la industria.

“No hay margen para retrasar más un plan de ayudas retroactivo al vehículo eléctrico”

AEDIVE ha dirigido una carta a Moncloa, señalando el peligro de negocios por quiebra y pérdida de puestos de trabajo, porque se están desplazando inversiones hacia otros países más favorables a los vehículos eléctricos.

La Asociación Empresarial para el Desarrollo e Impulso de la Movilidad Eléctrica, AEDIVE, ha dirigido una carta al presidente del Gobierno, en la que le solicita la reactivación, el martes 4 de marzo



y con carácter retroactivo, del plan de incentivos al vehículo eléctrico MOVES 3, como solución urgente a la situación asfixiante que vive el sector y donde informa que ha constatado con el principal partido de la oposición, que no se opondría a la aprobación, en el Congreso, de un RDL específico en esta materia, ya que es un reclamo del sector empresarial.

AEDIVE, que representa a cerca de 300 empresas grandes, pymes y *startups* del ecosistema industrial, tecnológico y de servicios

de la movilidad eléctrica en España, insiste en la sangría constante de pérdida de facturación y de empleos en el sector, que además había previsto inversiones en 2025, asociadas al previsible crecimiento de matriculaciones de vehículos eléctricos, debido al endurecimiento de los objetivos de emisiones de CO₂ del reglamento CAFE y a la llegada de más modelos de vehículos de batería, a precios cada vez más competitivos.

La Asociación informó hace una semana, en otro comunicado, de que cada mes que pasa sin un paquete de ayudas al vehículo eléctrico se pierden del orden de 500 millones de euros en facturación y cerca de 300 puestos de trabajo, al margen de situaciones que ponen en serio peligro el futuro de muchas empresas que han apostado su futuro al PNIEC.

Muchas empresas privadas están generando empleo y grandes inversiones en previsión del despegue de la movilidad eléctrica y un retraso supone un duro golpe a estas inversiones y empleos, pasando a ser negocios que pueden quebrar o desplazando las inversiones hacia otros países más favorables a los vehículos eléctricos y perdiendo, como país, la oportunidad de generar riqueza económica, social y medioambiental, abunda la carta de AEDIVE dirigida a Moncloa.

El escrito pone también en valor la dotación presupuestaria histórica que ha habido en el marco de los planes MOVES y en la apuesta industrial de los PERTE VEC, que ha ayudado a impulsar la electrificación de la movilidad en España y su cadena de valor, al margen de retos inesperados como la Dana medioambiental en el arco mediterráneo, que se ha resuelto con éxito, desde el ámbito de la automoción, con un impulso a la renovación del parque, gracias al Plan Reinicia Auto+.

Las matriculaciones no reflejan la realidad del mercado

En esa línea, AEDIVE tacha de ‘emergencia’ la ausencia de ayudas al vehículo eléctrico, en un momento muy delicado para un mercado que está viviendo un arranque de año artificial, sostenido por las operaciones que se cerraron en los últimos meses de 2024 y que se están matriculando en los meses de enero y febrero de 2025, pero que experimenta una paralización real de nuevos pedidos, tanto en vehículos eléctricos nuevos como en puntos de recarga.

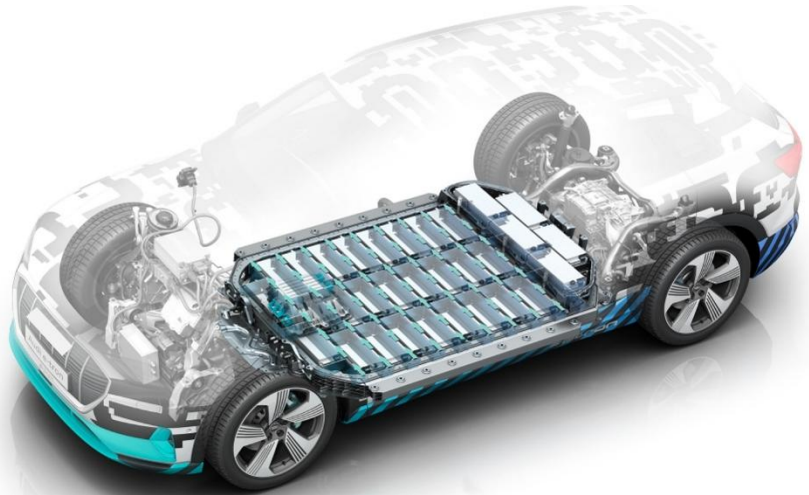
Además de las consecuencias negativas para el cumplimiento de los objetivos del PNIEC a nivel nacional, AEDIVE alerta de que generará señales a nivel regional que pueden debilitar las decisiones de la UE en cuanto a los objetivos de reducción de emisiones de CO₂, que podrían frenar el crecimiento de la movilidad eléctrica en Europa.

“Esta es la historia de una Europa de dos velocidades, en la que los fabricantes se centrarán en los mercados más fáciles y desarrollados para la movilidad eléctrica -como Alemania, Francia y Bélgica- dejando atrás a los más difíciles, entre los que se encuentra España”, concluye la carta de AEDIVE a Moncloa.

Las baterías de magnesio para el coche eléctrico podrían cambiarlo todo

Las baterías de hidrógeno tenían potencial para transformar la industria automovilística con marcas que apuestan por ellas como Toyota, pero el futuro de los coches eléctricos podría estar en las pilas de magnesio. Claudia Pacheco en computerhoy.20minutos.es.

Un equipo de investigadores del Instituto Coreano de Ciencia y Tecnología (KIST) ha descubierto una nueva forma de aprovechar la energía gracias a las baterías de magnesio combinadas con aire durante el proceso de carga. La principal diferencia frente a los modelos tradicionales es que no necesitan aditivos corrosivos para recuperar energía.



Las baterías de magnesio no solo son más eficientes que las de litio actuales, también tienen menores costes de producción. Los fabricantes de estas pilas no se tienen que enfrentar a la escasez de cobalto, el magnesio es el octavo elemento más abundante del planeta.

El doble de capacidad con un 99,5% menos de degradación

El magnesio es capaz de generar una alta densidad energética con una capacidad de almacenamiento de 1,9 veces la de los modelos de litio, recoge Electric Vehicle News. Estas pilas podrán almacenar más energía sin aumentar el peso, lo que permitirá duplicar la autonomía de los coches eléctricos y llevar las baterías a nuevos espacios.

El Instituto Coreano de Ciencia y Tecnología ha sumergido los ánodos de magnesio metálico en una solución de haluro de aluminio activo. ¿El resultado? Se crea una película protectora que permite utilizar electrolitos no corrosivos sin necesidad de añadir aditivos.

El modelo diseñado por el KIST utiliza el magnesio como ánodo y el oxígeno del aire como cátodo. La combinación de estos materiales es más estable que el hidrógeno con su alta inflamabilidad. Además, las baterías de magnesio-oxígeno no requieren de una infraestructura de carga especializada.

La batería de magnesio no solo tiene más capacidad, también una degradación más lenta, una de las principales preocupaciones de los conductores que no terminan de dar el salto a los eléctricos. Esta pila mejora la eficiencia de Coulomb en más del 99,5%, índice que mide la cantidad de salud que se pierde con cada ciclo de carga y descarga.

Las baterías de magnesio superan los 990 ciclos de carga

El modelo diseñado por el KIST ofrece una autonomía de 800 kilómetros por carga para los coches eléctricos. Las baterías de litio actuales tienen de media entre 300 y 400 kilómetros al máximo de su salud, aunque algunas marcas como Toyota han conseguido llegar a los 1.000.

Las baterías de magnesio han demostrado ser igual o más fiables que los modelos que equipan los vehículos actuales con una mayor eficiencia. La pila combinada con aire tiene una vida útil de 990 ciclos de carga y descarga, luego pierde capacidad de forma progresiva como ocurre con los modelos de iones de litio.

Las baterías de litio tradicionales se acercan a esta cifra con 500 ciclos de carga para las versiones más básicas, hasta 1.000 para los modelos más potentes del mercado. Los expertos apuntan que la vida útil de las pilas de magnesio podría llegar a superar a la del propio vehículo.

El hidrógeno deberá ser una alternativa a la combustión con presencia significativa en 2035

La Sociedad de Técnicos de Automoción (STA), entidad cuya misión es estimular el progreso del automóvil y los avances tecnológicos en la industria de la Automoción y la Movilidad, ha celebrado la “Jornada y exposición: Hidrógeno para Automoción”, en la que se ha planteado que el hidrógeno sea una alternativa al de combustión de gasolina o al eléctrico de batería, con previsiones de ser una opción con presencia significativa en 2035.

La Jornada ha estado este año patrocinada por GAS ECO y ha contado con la colaboración de entidades como el Ajuntament de Sant Boi de Llobregat, CITI MOB Sant Boi, CIAC, Diputació de Barcelona, Enginyers Industrials de Catalunya, UPC-ETSEIB y el Gremi Provincial de Tallers de Reparació d'Automòbils de Barcelona.



En la apertura, José Manuel Barrios, presidente de STA, ha comentado que los vehículos de hidrógeno han experimentado una serie de avances tecnológicos que permiten mejorar su rendimiento, eficiencia y autonomía y ya son muy equiparables a los tradicionales propulsados por gasolina. Por ello, ha planteado que el vehículo de H₂ pueda complementar, en un futuro, al tradicional de gasolina o al de batería eléctrica. Los modelos de vehículos

propulsados por motores de combustión interna alimentados con hidrógeno (H₂ ICE), un motor térmico convencional adaptado para el hidrógeno como carburante en lugar de gasolina o diésel, cuentan con la gran ventaja de ser vehículos ECO, una forma viable para la descarbonización, y algunos fabricantes ya han apostado por ello.

En cuanto a los ‘Coches de Pila de Combustible’, una segunda opción por parte de los fabricantes en este sentido, presentan como generador de electricidad una pila de combustible, también denominados “Fuel Cells” (FCEV), convirtiéndose en una gran alternativa en este innovador sistema de combustión, pues ofrecen la etiqueta ecológica “Cero”, ya que en el proceso de generación de electricidad sólo se genera vapor de agua. No obstante, aún quedan factores técnicos por resolver, como la degradación de la pila de combustible que, por el momento, tiene una vida útil de 160.000 km de media, y su precio de sustitución puede suponer 50% del coste del vehículo. En este sentido, habrá que esperar a la evolución de la tecnología.

Por otro lado, en las jornadas, también se ha analizado el Biometano como gas de transición para flotas de producción. Para José Manuel Barrios, presidente de STA, “El funcionamiento del H₂ – declara-, no sólo es aplicable en los turismos más cotidianos, sino también en vehículos pesados, como autocares, autobuses y camiones. Actualmente, la Tecnología de Hidrógeno (H₂) pasa por la fase de adopción en el sector de los vehículos de carga pesada”

“En definitiva, nosotros –continúa el presidente de STA, somos conscientes de que el H₂ es clave para el Sector, tanto de la carga pesada como del automóvil tradicional, y constituye una auténtica revolución por todos los beneficios que actualmente aporta... En Europa ya hay vehículos de este tipo en el mercado funcionando y hemos querido traer los modelos más atractivos de esta tecnología en una interesante exposición, que mañana tendrá lugar”.

Por otro lado, en las jornadas se ha expuesto que las mejoras en la producción de hidrógeno, derivado de los avances en su producción permiten, ya obtener un hidrógeno de mayor pureza, con un menor coste de producción. No obstante, el vehículo de Hidrógeno presenta aún algunas incógnitas referentes a sus plantas de producción y distribución. Esta escasez en el número de ubicaciones para la recarga de la mano del parque de vehículos actual en el mercado es un pez que se muerde la cola. En las jornadas, se ha analizado el actual avance en la infraestructura, con la petición de que el gobierno impulse algún plan de desarrollo y apoyo a dicha tecnología, en este sentido. En lo referente al repostaje en sí, recargar hidrógeno en un coche es similar a repostar gas, pero los puntos de recarga tienen que ir ampliándose cada vez más para que se cumplan los objetivos marcados.

Comparando la huella de carbono de las alternativas tecnológicas del transporte pesado por carretera

¿Sabías que los vehículos pesados de transporte de mercancías tienen una huella de carbono diferente dependiendo de la tecnología que usen? Este artículo de Open Room de la Fundación Repsol presenta la publicación que explora cómo las alternativas tecnológicas y las fuentes de energía impactan en el medio ambiente.

Sus autores son **Javier Pérez Rodríguez**, profesor del Departamento de Ingeniería Química Industrial y del Medio Ambiente. Miembro del Grupo de Tecnologías Ambientales y Recursos Industriales y **Carlota Navas**, estudiante del Máster en Ingeniería Industrial en la Universidad Politécnica de Madrid.



¿Qué alternativas tecnológicas existen y cómo se comparan?

La huella de carbono de los vehículos de carga pesada varía según factores como la capacidad de carga, el tipo de ruta, el contexto geográfico y el patrón de conducción.

- Motores diésel tradicionales
- Vehículos eléctricos (BEV)
- Vehículos Híbridos (HEV)
- Vehículos enchufables (PHEV)
- Vehículos de hidrógeno (FCEV)

Se utiliza la metodología de análisis de ciclo de vida (ACV) para evaluar el impacto ambiental de cada tecnología. Esto incluye un enfoque integral que incluye todas las etapas, desde la producción del combustible hasta su uso en el vehículo.

Conclusiones de la publicación

En las tecnologías de combustión interna, la fase de uso del combustible es la que predomina en cuanto a la generación de emisiones, mientras que en las tecnologías eléctricas e híbridas, la fase de producción de la fuente energética adquiere un papel más relevante.

- *Biocombustibles*: Ofrecen una reducción significativa en las emisiones de gases de efecto invernadero 🌿
- *Combustibles sintéticos*: Pueden reducir las emisiones entre un 44% y un 60% respecto al diésel. ☐
- *Vehículos eléctricos*: Presentan un rango de emisiones muy amplio, destacando la importancia de un mix energético bajo en carbono. ✂ En términos del ciclo de vida del vehículo, los vehículos eléctricos tienden a generar un mayor impacto en comparación con los de combustión interna, principalmente debido a la producción de las baterías. Sin embargo, al aumentar la vida útil de estas baterías, se puede reducir el impacto global.
- *Vehículos híbridos*: El impacto de las tecnologías híbridas está fuertemente influenciado por el tipo de conducción, ya sea en entornos urbanos o interurbanos.
- *Vehículos de hidrógeno*: Pueden lograr emisiones negativas si se utiliza biomasa con captura y almacenamiento de carbono (CCS). 💧

La publicación concluye que existen diversas soluciones posibles para minimizar el impacto climático de estos vehículos, y no hay una única respuesta aplicable a todos los contextos.

Si quieres conocer más sobre este tema, puedes descargar la publicación [aquí](#).

La ‘Palabra del mes en la automoción’

Por cuarto año consecutivo vamos a continuar en este 2025 con la iniciativa de elegir la ‘Palabra del año en automoción’. Recordamos a nuestros lectores que, las palabras de los años 2022, 2023 y 2024 han sido: ‘electromovilidad’, ‘descarbonización’ e ‘hidrogenera’, respectivamente.



Para este año 2025, hemos comenzado en el boletín anterior proponiendo tres palabras como candidatas primero a elegir la ‘Palabra del mes de marzo’ y a final de año elegiremos la ‘Palabra del año’ entre las mejor clasificadas en cada mes.

De las tres palabras propuestas para este mes: *alcolock*, *electrolito* y *ómnibus* ha resultado elegida como ‘palabra del mes de marzo’:

alcolock: Alcoholímetro de bloqueo del encendido. Dispositivo que interrumpe la señal de encendido del motor si el resultado de la prueba de alcoholemia por aire exhalado por el conductor es mayor que la concentración de alcohol considerada aceptable.

Si crees que puedes aportar una mejor definición o si tienes nuevas palabras que crees que pueden ser candidatas a la ‘palabra del año en la automoción’, clica [aquí](#).

Motortec espera la asistencia de 65.000 visitantes profesionales en su edición 2025

Motortec 2025 espera la asistencia de alrededor de 65.000 visitantes profesionales, en su décimo séptima edición, que se celebrará del 23 al 26 de abril próximos. Con este motivo, Ifema Madrid ha abierto ya el registro *online*, según [todotransporte.com](#).

La feria del sector de la industria de automoción y el *aftermarket* en el sur de Europa contará con 640 empresas participantes, que mostrarán su oferta en los 6 pabellones de Ifema Madrid habilitados, con una superficie bruta total de 100.000 m².



A esta alta participación, se suma una programación paralela de jornadas, que incluye nuevas competiciones y concursos de mecánica, espacios inmersivos, formación especializada y exposiciones de vehículos clásicos y de competición. Como gran novedad, la Feria lanzará el Pasaporte Motortec, una iniciativa diseñada para dinamizar la experiencia al visitante y destacar toda la oferta de los expositores.

Una de las estrellas de la programación de Motortec 2025 será la entrega de los Premios Galería de la Innovación. Además, habrá jornadas de *networking* y conocimiento, junto con zonas de entrenamiento, simuladores de RV y exhibiciones exclusivas.

Las matriculaciones en España a febrero

Las ventas de **turismos** nuevos registran 90.327 entregas en febrero, lo que supone un crecimiento del 11% respecto al mismo mes de 2024. El mercado logra un fuerte impulso en el segundo mes del año debido, en parte, al incremento de las matriculaciones en las zonas afectadas por la DANA en Valencia, que se están beneficiando de las ayudas 'Reinicia Auto+'. En concreto, se han vendido en dichos municipios 5.334 unidades, un 400% más que en febrero del año pasado. Sin estas ventas el mercado crecería un 5,8% en el segundo mes, cifra más acorde con el mercado y que también es muy positiva.

Matriculaciones España año 2025

Cierre al mes de febrero

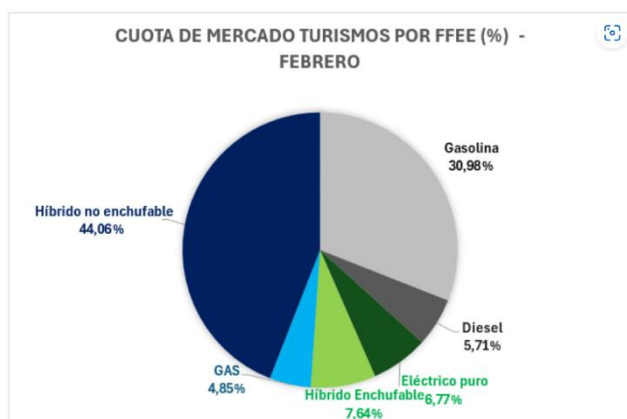
	mes	% / 2024	acumulado	% / 2024	
Automóviles	90.327	11,0%	162.643	8,4%	
Derivados, furgonetas y pick-up	7.460	16,2%	14.385	20,6%	
Furgones y chasis cabina <=3,5 t	6.536	1,5%	12.228	1,4%	
V.I. Ligeros < 6 t	61	-22,8%	120	-15,5%	
V.I. Medios 6-16 t	309	-16,5%	596	-13,7%	
V.I. Pesados > 16 t	1.877	-15,1%	4.094	-11,0%	
Autocares, Buses y Microbuses	331	-15,5%	5.519	-9,6%	
Total Mercado Vehículos alternativos*	Híbridos no enchufables (HEV)	39.878	37,9%	72.718	30,8%
	Híbridos enchufables (PHEV)	7.083	26,5%	12.520	22,8%
	Eléctricos (BEV + E-REV)	6.888	54,2%	12.807	51,8%
	Gas (GLP)	4.401	80,3%	7.535	43,2%
	Gas (GNC+GNL)	72	-47,8%	163	-29,7%
	Hidrógeno (FCEV)	0	----	0	----

Fuente: ANFAC

* Incluye: turismos, comerciales, industriales, autobuses y cuadríciclos

En los dos primeros meses del año, ya se suman 162.443 ventas, un 8,4% más que el año pasado, pero todavía un 10% por debajo de los registros prepandemia en 2020.

En cuanto a las ventas de **turismos electrificados** (BEV+PHEV) alcanzan en el mes de febrero un fuerte aumento del 38,9%, hasta las 13.013 nuevas matriculaciones, lo que representa el 14,4% del mercado total. Si bien, hay que destacar que la mayoría de estos registros del mes son ventas realizadas a finales de 2024. En lo que llevamos de año, se acumulan 23.267 ventas de PHEV y eléctricos puros, un 34,2% más que el mismo periodo del año anterior.



Las emisiones medias de CO2 de los turismos vendidos en febrero vuelven a caer hasta los 110,3 gramos de CO2 por kilómetro recorrido, un 5,3% inferior que la media de emisiones de los turismos nuevos vendidos en el mismo mes de 2024. En el acumulado de 2025, las emisiones medias se sitúan en 111,1%, un 4,5% menos que en los dos primeros meses de 2024.

Las ventas de **vehículos electrificados** (eléctricos e híbridos enchufables, comprendiendo turismos,

cuadríciclos, vehículos comerciales e industriales y autobuses) aumentan un 38,8% en febrero, con 13.971 ventas, que suponen el 13% del mercado. En los dos primeros meses, se han registrado un total de 25.327 ventas, un 35,9% más que en 2024 y el 13% del mercado.

En cuanto a las matriculaciones de **vehículos alternativos** (electrificados, híbridos y de gas), aumentan un 40,3% en el mes, con 58.322 unidades vendidas y representando el 54,46% del mercado. En el total del año, acumulan 105.743 ventas, de las cuáles 7 de cada 10 han correspondido a un híbrido convencional.

Una página de historia: Las mujeres que cambiaron y revolucionaron el mundo del automóvil

En el mundo del automóvil son muchas las mujeres que han influido de una manera decisiva con inventos tan importantes como el limpiaparabrisas o los espejos retrovisores. Autofácil.



Resulta muy interesante conocer la relación que tuvieron algunas mujeres de los siglos XIX y XX con el automóvil. Y es que, gracias a muchas de ellas, hoy podemos disfrutar de elementos tan cotidianos en nuestro día a día como, por ejemplo, el espejo retrovisor o los limpiaparabrisas.

Comencemos hablando de **Margaret E. Knight**, nacida en York (Inglaterra) en el año 1838. Esta mujer surtió al mundo de un elemento imprescindible en el último siglo: la bolsa de papel con fondo plano. Pero retomando nuestro tema por antonomasia, el automóvil, a Margaret le debemos muchas de las patentes de elementos para motores rotativos y motores de combustión y, en numerosas ocasiones, tuvo que pasar por los tribunales para reivindicar su autoría... por el hecho de ser mujer.

Bertha Benz nació en el año 1849. Es más que probable que su apellido os resulte familiar, y es que Bertha, fue la esposa de Carl Benz, inventor del vehículo a motor y cofundador de la marca Mercedes-Benz. Por razones clásicas de esa época, Carl, marido de Bertha, firmó la patente de lo que más adelante conoceríamos como las pastillas de freno, otorgándosela a sí mismo, cuando en realidad la inventora fue su esposa. Este mecanismo consistía en intercalar en el sistema de frenado mecánico un forro de cuero que aumentaría la fricción, realizando así la función de frenado.

Continuamos con **Dorothy Levitt**, nacida en la capital inglesa en el año 1882. Fue una fuerte activista del movimiento feminista y deportista en disciplinas de velocidad, tanto en tierra como mar. Sus recomendaciones a otras mujeres siempre iban de portar un espejo en la mano para observar lo que se venía por la retaguardia, así como llevar un revolver a punto. Por fortuna, únicamente trascendió el uso del espejo, derivando en lo que hoy conocemos como los retrovisores.

Florence Lawrence, nacida en el año 1886, consiguió instalar en su vehículo un primitivo dispositivo mecánico que, siendo accionado por el propio conductor, podría indicar al resto de vehículos una señal de la dirección que iba a tomar el automóvil. Más adelante su invento evolucionó, y mediante un sistema de varillas logró conseguir que, al pisar el pedal del freno, una señal de stop apareciese en la trasera del mismo, informando así sobre la detención del vehículo.

Otras mujeres que revolucionaron el automóvil

Culminamos este pequeño homenaje a las mujeres que causaron algún tipo de revolución en nuestro tema favorito hablando de **Mary Anderson**, ya que gracias ella nuestros vehículos están equipados con escobillas limpiaparabrisas, y también de **June McCarroll**, quien impulsó la iniciativa del uso de marcas viales después de sufrir un percance con un camión que invadió su espacio en la calzada.

Posiblemente, podríamos seguir hablando de mujeres que revolucionaron el mundo del automóvil infinitamente, pues también podríamos mencionar a **Margaret A. Wilcox** quien patentó el primer sistema de calefacción, o de **Stephanie Kwolek**, inventora del Kevlar, material que originalmente se utilizaba en la fabricación de neumáticos.

Nuestros Protectores

En esta sección del Boletín incluimos iniciativas y actividades de interés desarrolladas por nuestros Protectores. Clicar en (*) para acceder:



En Avia somos especialistas en la prestación de servicios de ingeniería relacionados con el vehículo industrial (*)



El revolucionario invento para tener coches eléctricos más ligeros y seguros que podría disparar su autonomía (*)



Gestamp, primera compañía certificada por AENOR en Sistemas de Gestión de la Innovación (*)



Fundación Repsol. Open Room. "Comparando la huella de carbono de las alternativas tecnológicas del transporte pesado por carretera" (*)



Fabricantes de automóviles y proveedores: 'No hay tiempo que perder para salvaguardar la competitividad' (*)



El Ejército ya opera con el Vamtac de URO para enfrentar amenazas NBQ (*)

¿Quieres leer gratis estas revistas de la automoción?

Te ofrecemos la posibilidad de leer o descargar **gratuitamente** las siguientes revistas, simplemente clicando sobre la portada de cada una de ellas.



La vida de ASEPA

A la fecha del **16 de marzo** contamos con 30 Protectores, 1.839 Socios, 12.124 Simpatizantes y 964 Varios. En LinkedIn tenemos 39.905 contactos y los tres Grupos ASEPA en esta misma Red cuentan con 1.752 miembros. Además, participamos en 6 grupos internacionales de automoción con 2.027.430 miembros y en 17 grupos nacionales con 182.596 miembros. También, mantenemos 12 Acuerdos de Colaboración. Por último en cuanto a cifras, indicar que este Boletín se distribuye ya a 15.000 profesionales de la automoción.

El pasado 5 de marzo hemos mantenido en ASEPA una reunión de '**Reflexión Estratégica**' de cara al futuro de nuestra Asociación.

Estamos preparando el **Webinar 49 de ASEPA** para realizarlo el próximo 24 de marzo.

También, al día siguiente 25 de marzo tendremos una jornada presencial organizada conjuntamente por las Comisiones Técnicas de Buenas Prácticas y 'Vehículos Industriales sobre '**Ayudas a la conducción (ADAS)**'.

Recordamos a todos que la 3ª edición del libro '**Personajes Ilustres de la Automoción Española**' está disponible (ver detalles y pedidos [aquí](#)).

Las **grabaciones completas y las presentaciones** de todos los webinars realizados por ASEPA están disponibles en el 'Área Socios' de nuestra página web: www.asepa.es. Asimismo, todos los boletines editados hasta ahora están siempre actualizados y disponibles en dicha [página web](#).

Fuentes información e imágenes:

(Imagen de cabecera gentileza de Bosch)

1. Asepa
2. Asepa
3. Plataforma Combustibles Renovables
4. https://www.cocheglobal.com/industria/bruselas-da-oxigeno-automocion-retrasando-objetivo-co2_810142_102.html
5. https://www.faconauto.com/notas-de-prensa/comunicado-de-prensa-2/?utm_source=mailpoet&utm_medium=email&utm_source_platform=mailpoet&utm_campaign=faconauto-news-3-de-marzo-de-2025
6. Plataforma Combustibles Renovables
7. https://www.cocheglobal.com/industria/moderada-esperanza-flexibilidad-ue-en-descarbonizacion_810165_102.html
8. Aedive
9. <https://computerhoy.20minutos.es/motor/adios-hidrogeno-baterias-magnesio-coche-electrico-podrian-cambiarlo-todo-1443715>
10. <https://www.todotransporte.com/texto-diario/mostrar/5203942/hidrogeno-debera-alternativa-combustion-presencia-significativa-2035>
11. Open Room. FundaciónRepsol
12. Asepa
13. <https://www.todotransporte.com/texto-diario/mostrar/5199451/motortec-espera-asistencia-65000-visitantes-profesionales-edicion-2025>
14. Anfac
15. <https://www.autofacil.es/reportajes/mujeres-cambiaron-mundo-automovil/181089.html>
16. Nuestros Protectores
17. Revistas automoción
18. Asepa

Importante: Salvo que se indique lo contrario, los artículos expuestos en este boletín no son propiedad de ASEPA, son recogidos de otros medios públicos de prensa digital y su veracidad no está contrastada por esta asociación. Por tanto, ASEPA y sus Protectores no asumen por principio como propias las informaciones u opiniones de terceros incluidas en este boletín.

Para hacerte socio de ASEPA:



Profesionales de la automoción...

Lo más fácil es emplear el enlace:
<http://www.asepa.es/index.php/socios-asepa/asociarse.html>

Pero, si lo prefieres, también puedes poner un correo electrónico a: asepa@asepa.es con los siguientes datos:

- Nombre y apellidos
- Teléfono móvil
- Correo electrónico
- Empresa o Centro de Estudios
- El código IBAN de la cuenta bancaria (si es el caso)

Las cuotas anuales son:

Socio Premium*	50 €/año
Socio Senior (más de 65 años)	Gratis
Socio Junior (hasta 2 años después acabar estudios)	Gratis
Adherido	Gratis

* Los empleados de los Protectores de ASEPA y los desempleados son gratis, mientras se encuentran en esta situación.

Protectores Platino:



Protectores Oro:



Protectores Plata:



Acuerdos de colaboración con:



REAL ACADEMIA ESPAÑOLA



Boletín editado por la Asociación Española de Profesionales de Automoción (ASEPA) Sede del INSIA – Campus Sur UPM – Carretera Valencia, km. 7 – 28031 MADRID tfn: 910 678 874 - web: <https://www.asepa.es/> - email: asepa@asepa.es