



Boletín de Noticias de Automoción

- nº 331 – 1 abril 2025 -

ASEPA informa:

- Grupo Cobendai, nuevo Protector de ASEPA
- Jorge Palacios, maestro de periodistas del motor
- Jornada Técnica de ASEPA. 'Ayudas a la conducción (ADAS)'
- China: la gran beneficiada de los aranceles en coches
- La UE impulsa minas para baterías en España con 4.500 millones
- Tesla vs. BYD: ¿Qué batería de coche eléctrico es la más eficiente en 2025?
- La palabra del año en la automoción según la IA
- ANFAC: Decálogo de recomendaciones para acelerar el despliegue de puntos de recarga
- Ya están aquí las bicicletas de hidrógeno
- ¿Giro de 360° con el diésel?
- Tour d'Europe: El potencial de reducción de emisiones de los combustibles renovables
- El envejecimiento del parque automovilístico por regiones
- Términos de automoción y su historia. Los chiclés, el ralentí y el reprís
- Nuestros Protectores
- ¿Quieres leer gratis estas revistas de la automoción?
- La vida de ASEPA

Grupo Cobendai, nuevo Protector de ASEPA

Tenemos el placer de dar la bienvenida como Protector de ASEPA al Grupo Cobendai, que se incorpora al elenco de empresas e instituciones que hacen posible el funcionamiento de ASEPA y que nos permiten poner en marcha diferentes iniciativas de formación, publicaciones y de relación entre todos los profesionales de la automoción.



Con más de 30 años de experiencia, Grupo Cobendai se ha consolidado como un referente en el sector de la automoción en la Comunidad de Madrid, expandiendo su actividad con servicios complementarios para empresas y particulares.

En automoción es Concesionario Oficial de las marcas Hyundai, Peugeot, Suzuki, Subaru, KGM y MG y vende vehículos de ocasión, 'Km 0' y seminuevos. Es Servicio Oficial de postventa de las marcas indicadas y talleres multimarca. También ofrece servicios de Rent a Car y suscripción de vehículos.

Con su marca SOLUCIONERA da servicios de Asesoría, Gestoría y Correduría de Seguros.

Y todo ello lo complementa con otros servicios de Consultoría Empresarial 360° de soluciones personalizadas para empresas y pymes, incluyendo apoyo administrativo y asesoramiento estratégico, así como Bolsa de empleo y oportunidades laborales.

Jorge Palacios, maestro de periodistas del motor

El pasado día 24 de marzo ha fallecido Jorge Palacios Peña, uno de los referentes más importantes del periodismo del motor y en especial de los vehículos industriales.



Su polivalente y extenso curriculum que nos presentaba en 'MotorScopio', su última iniciativa periodística en formato de blog, nos lo presenta como Licenciado en Ciencias Matemáticas en la especialidad de Ciencias de la Computación por la Universidad Complutense de Madrid. Periodista. Diplomado en Comercio Exterior por la Escuela de Organización Industrial de Madrid y cinco años de estudios en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales de Madrid.

Su amplia experiencia en periodismo pasa por Transporte XXI, Talleres en Comunicación, El Mundo, Newton, Piezas y Partes, La Tribuna de Automoción, Diario 16, Motor 16, Transporte Mundial, Todo Transporte, Transporte Profesional, Información Alicante, Auto-Revista, Truck, Anuario Español del Motor, Motor y Dinero, Velocidad, etc.

Ha sido sin duda un gran periodista del motor y mejor persona, generador de los más que interesantes contenidos, cercanos y comprensibles para todo el mundo. Profesional de los pies a la cabeza, con avanzado conocimiento de todo aquello de lo que trataba.

Desde aquí, transmitimos el dolor, junto a nuestras más sinceras condolencias, a sus familiares. Allá donde haya ido seguirá siendo el maestro experto del periodismo del motor. Descanse en paz.

Jornada Técnica de ASEPA 'Ayudas a la conducción (ADAS)'

El pasado 25 de marzo, ASEPA ha desarrollado una Jornada Técnica para tratar sobre los sistemas ADAS de ayuda a la conducción en la sede del INSIA-UPM (Instituto Universitario de Investigación del Automóvil de la UPM).

La organización ha corrido a cargo de las Comisiones Técnicas de Buenas Prácticas y de Vehículos Industriales de ASEPA, con cinco ponencias. La primera sobre la 'Presentación e historia de los ADAS' a cargo de Álvaro Sauras, director de la revista AUTOFÁCIL.



La segunda ha tratado sobre los 'Sistemas de Seguridad en los Vehículos Industriales' con Alberto Abad, Responsable de Carroceros en IVECO España. La tercera ponencia ha sido realizada por Fernando Acebrón, director de Relaciones Institucionales de FORD sobre los 'Sistemas de seguridad obligatorios GSR2 (General Safety Regulation Stage)'.

La cuarta ponencia se ha referido a la 'Planificación y toma de decisiones en el diseño de los ADAS' con Felipe Jiménez, catedrático de UPM y Director de Sistemas Inteligentes del INSIA.

Por último, Eduardo Rodríguez, responsable de formación técnica en Iberia de BOSCH ha hablado de las 'Experiencias de soluciones de mantenimiento y calibración de los ADAS'.

La Jornada ha terminado con un coctel ofrecido por BOSCH, que la ha patrocinado.

Durante toda la Jornada, los asistentes han podido realizar una prueba dinámica del sistema BlueCruise de Ford en vehículos Mustang Match-E.

Puedes ver el video de las presentaciones [aquí](#).

China: la gran beneficiada de los aranceles en coches

Las recientes políticas arancelarias de Estados Unidos están redibujando el mapa de la industria automotriz, y la gran beneficiada no es otra que China. Artículo de Raúl Moreno en LinkedIn.

Mientras que los fabricantes norteamericanos, japoneses, coreanos y europeos con inversiones en Norteamérica enfrentan un golpe financiero severo, los fabricantes chinos –sin una presencia significativa en la región– emergen más fuertes y con mayor margen de maniobra en el mercado global al estar menos expuestos al caos generado por la administración Trump 2.0.

Además, los recientes aranceles impuestos por Europa a los fabricantes chinos lo único que han conseguido es que estos se establezcan localmente en Europa favoreciendo así su expansión global.

BYD y el ascenso imparable de la industria china

BYD se consolida como líder mundial en la producción de vehículos electrificados, impulsado por una combinación de innovación tecnológica en baterías, expansión agresiva y precios altamente competitivos. A pesar de los aranceles impuestos por EE.UU., la compañía ha registrado ventas



récord y sigue ganando terreno en múltiples mercados, gracias a su capacidad de adaptación y a su flexibilidad operativa.

Mientras que Tesla, bajo la influencia de Elon Musk y sus polémicas asociaciones políticas, enfrenta una caída drástica en sus ventas en mercados clave como Europa y Canadá –con descensos de hasta el 50% interanual en los primeros meses de 2024–, las

marcas chinas han sabido capitalizar este vacío. Con tecnología comparable a la de Tesla, pero con precios más accesibles, cada vez más compradores optan por alternativas chinas.

Aranceles: ¿una barrera o un trampolín para China?

Aunque los aranceles buscan proteger la producción local, en la práctica han acelerado la globalización de la industria automotriz china. Para mercados sin barreras arancelarias, China puede seguir produciendo en su territorio. Para aquellos con restricciones, los fabricantes chinos simplemente trasladarán su producción a países estratégicos, sorteando así las barreras comerciales.

Este fenómeno no solo impacta a los vehículos eléctricos, sino también a los de combustión interna. En 2024, el 78% de las exportaciones automotrices chinas correspondieron a modelos con motor de combustión, lo que demuestra que el país no solo domina el segmento eléctrico, sino que también está desplazando a fabricantes tradicionales en su propio terreno.

Consecuencias y perspectivas a futuro

Mientras que EE.UU. y Europa endurecen sus regulaciones comerciales, China amplía su influencia en mercados emergentes y en regiones con menor proteccionismo. Esto podría consolidar a los fabricantes chinos como actores dominantes en la industria.

La necesidad de evitar barreras arancelarias llevará a más inversiones chinas en fábricas fuera de su territorio, acelerando la internacionalización de su industria automotriz.

Con Tesla perdiendo terreno y otros fabricantes sufriendo el impacto de los aranceles, los OEM tradicionales tendrán que acelerar su innovación y ajustar sus estrategias de precios para no quedar rezagados.

Los compradores, cada vez más informados y sensibles al precio, podrían inclinarse hacia alternativas chinas, desafiando la lealtad de marca que durante décadas favoreció a fabricantes occidentales.

Conclusión

Las políticas arancelarias, lejos de debilitar a China, parecen haber acelerado su expansión global y fortalecido su posición en la industria automotriz.

La pregunta clave ahora es: ¿están preparados los fabricantes occidentales para competir en este nuevo escenario? La respuesta dependerá de su capacidad para innovar, adaptarse a los cambios y ofrecer vehículos atractivos tanto en precio como en tecnología.

La UE impulsa minas para baterías en España con 4.500 millones

Para garantizar el aprovisionamiento propio de materiales críticos, la UE ha seleccionado a 47 de 170 proyectos estratégicos presentados, 7 en España por un importe de 4.500 millones de euros. Toni Fuentes en coheglobal.com.

La Unión Europea ha dado un paso estratégico para reducir su dependencia de China en el suministro de minerales críticos al aprobar una inversión de 22.000 millones de euros dirigidos a 47 proyectos en 13 países del bloque comunitario.

Minerales clave para la transición ecológica y digital

La iniciativa de Bruselas busca garantizar el suministro de materiales fundamentales como litio, cobre, níquel y cobalto, esenciales para la fabricación de baterías de vehículos eléctricos, teléfonos móviles y la industria de defensa. Con los 47 proyectos aprobados por la Comisión Europea se cubren 14 de los 17 materiales considerados prioritarios en la nueva directiva de materias primas críticas.

Los proyectos identificados incluyen 22 iniciativas centradas en el litio, 12 en el níquel, 11 en el grafito, 10 en el cobalto y 7 en el manganeso, minerales esenciales para la industria automovilística y las baterías eléctricas.

Bruselas apoyará 47 proyectos de minería de materias primas críticas, 7 de ellos en España



Fuente: Comisión Europea / EpData (2025)

España, una apuesta clave en la extracción de minerales

Siete de estos proyectos han sido adjudicados a España, con minas ubicadas en Extremadura, Galicia, Andalucía y Castilla-La Mancha. En Extremadura, las minas de Aguablanca (Badajoz) y Las Navas (Cáceres) estarán destinadas a la extracción de minerales para baterías, mientras que en La Parrilla (Cáceres) se extraerá wolframio, mineral clave para la industria aeroespacial y de defensa, actividad que también se desarrollará en Abenójar (Ciudad Real). En Doade (Ourense) se extraerá litio, y en Andalucía se desarrollarán proyectos de obtención de minerales mediante economía circular.

El vicepresidente de Estrategia Industrial de la Comisión Europea, Stéphane Sejourné, destacó en una rueda de prensa desde Bruselas que sin materias primas críticas "no puede haber descarbonización". Además, subrayó que la producción doméstica es clave para evitar que la UE pase de depender de los hidrocarburos rusos a las materias primas chinas.

Apoyo financiero y simplificación de permisos

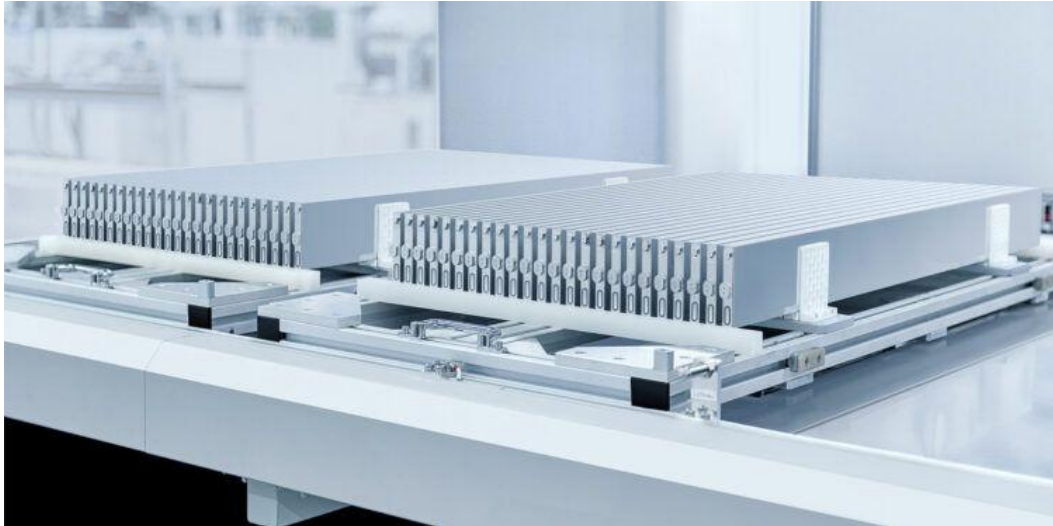
Los proyectos seleccionados podrán beneficiarse del respaldo financiero de la Comisión Europea, los Estados miembros y diversas instituciones, además de un proceso de tramitación de permisos más ágil. En este sentido, el plazo máximo para la concesión de permisos de explotación minera se reducirá a 27 meses, mientras que el de transformación y reciclaje será de 15 meses, frente a los cinco o diez años que solía durar el proceso.

La estrategia europea establece que, para 2030, la capacidad de la UE en extracción de materiales críticos deberá cubrir al menos el 10% de la demanda interna, el 40% en transformación y refinado, y el 15% en reciclaje.

Bruselas asegura que los proyectos cumplen con criterios ambientales y sociales estrictos y destaca que su puesta en marcha contribuirá significativamente a la transición ecológica y digital de Europa. Además, la Comisión mantiene abierta la posibilidad de incluir más proyectos en futuras rondas de selección.

Tesla vs. BYD: ¿Qué batería de coche eléctrico es la más eficiente en 2025?

Tesla y BYD son las dos marcas que escenifican la mayor competición en venta de coches eléctricos en todo el mundo y una de las claves para hacer de sus vehículos los mejores se encuentra en sus baterías. Este artículo de Javier López de Benito en movilidadelectrica.com analiza las diferencias clave en el diseño y la estructura de las baterías de cada marca.



Tesla y BYD son las dos marcas reinas en el mercado de los coches eléctricos a nivel mundial. Mucho tienen que ver en ello los sistemas de propulsión eléctrica y la tecnología que equipan sus vehículos. No obstante, la tecnología de las baterías que ambas marcas utilizan en sus modelos es, sin duda, una de las claves de su éxito.

Cabe destacar que Tesla lidera el mercado de coches eléctricos en Estados Unidos y Europa, pero BYD está registrando un crecimiento exponencial y durante el año pasado superó en números de producción a la marca estadounidense. En concreto, en 2024, Tesla vendió 1.789.226 unidades, mientras que BYD se situó en 1,76 millones de coches, por lo que les separaron algo menos de 30.000 unidades.

Para entender mejor cómo funciona y cuáles son las ventajas de las baterías, un equipo de investigadores de la Universidad RWTH Aachen (Alemania) ha estudiado en profundidad las baterías de un modelo de cada marca: un Tesla Model Y y un BYD Sealion 7. El análisis, que ha sido publicado en la revista científica *Cell Reports Physical Science*, permite conocer de primera mano el funcionamiento de las baterías, sus fortalezas y sus principales diferencias. Vamos con las claves esenciales de cada batería.

Diferencia en el diseño y la estructura de las baterías

En primer lugar, Tesla equipa en sus vehículos sus innovadoras celdas 4680. Presentan un formato cilíndrico y destaca la ausencia de lengüetas de contacto. Además, la arquitectura en la que se basan hace posible un mejor flujo de la energía, aumentando la densidad energética. Sin embargo, estas ventajas dan como resultado una mayor generación de calor, haciéndose necesarios sistemas de refrigeración avanzados.

Por otro lado, BYD hace uso de su batería Blade. Se trata de una batería con celdas prismáticas LFP (litio-ferrofosfato) ampliamente reconocida por contar con una configuración térmica muy estable, buenos estándares de seguridad y una disposición en el vehículo para aprovechar al máximo el espacio.

Química de las baterías

Otra de las diferencias clave entre ambas marcas es la química de la que hacen uso sus baterías. Tesla apuesta por celdas NCM (níquel, cobalto, manganeso), con lo que consigue autonomías muy amplias y alta potencia. No obstante, esta química también conlleva mayor riesgo térmico e incrementa los costes de producción. *(sigue)*

Por su parte, las celdas LFP de BYD no contienen níquel ni cobalto. La principal desventaja de esta química es una menor densidad energética, pero destaca por una menor degradación con los ciclos de carga y descarga, menores costes de producción, y más sostenibilidad y vida útil.

¿Qué batería gana en eficiencia energética?

El análisis también profundiza en la gestión del calor que se genera durante los ciclos de carga y descarga señalando que, en el caso de Tesla, que consigue mayores potencias de carga, las baterías se calientan de forma significativa. Por ello, la marca estadounidense incluye sistemas de refrigeración para ayudar a optimizar el proceso de carga. No en vano, las baterías de Tesla generan tres veces más calor por volumen que las baterías de la marca china.

Por el contrario, las baterías Blade de BYD se calientan menos, mejorando su rendimiento en condiciones extremas y reduciendo de forma notable el desgaste de los componentes. Así, las baterías de la marca china sobresalen frente a las de Tesla por su eficiencia térmica.

¿Qué batería es mejor, la de Tesla o la de BYD?

El informe arroja en sus conclusiones que, mientras que Tesla pone el foco sobre una mayor densidad energética y el rendimiento, BYD se centra en reducir el coste de las materias primas para poder producir mayor cantidad de baterías y vehículos.

Sin embargo, no por ello las baterías de BYD son de menor calidad que las de Tesla, ya que el informe puntualiza que la marca china gana en eficiencia dado su menor manejo de la gestión térmica.

En definitiva, en materia de baterías de coches eléctricos, el duelo entre Tesla y BYD se resume en un choque entre potencia y equilibrio.

La palabra del año en la automoción según la IA

Con carácter excepcional, este mes hemos querido que sea la Inteligencia Artificial (IA) la que nos diga cuáles son las tres palabras que están marcando tendencia en el sector de la automoción, tanto en España como a nivel global. Incluso hemos dejado que sea la propia IA la que nos diga sus definiciones sin corrección alguna. Estas son:

electrificación: Esta palabra engloba todo lo relacionado con los vehículos eléctricos, desde las baterías y la infraestructura de carga hasta la transición hacia una movilidad más sostenible. La electrificación es un pilar fundamental en la transformación del sector automovilístico.

conectividad: Los vehículos cada vez están más conectados, tanto entre sí como con la infraestructura vial. Esta palabra clave abarca desde los sistemas de infoentretenimiento y la navegación conectada hasta la conducción autónoma y la comunicación V2X (*vehicle-to-everything*).



sostenibilidad: Esta palabra refleja la creciente preocupación por el impacto ambiental del sector automovilístico. Incluye aspectos como la reducción de emisiones, el uso de materiales reciclados y la economía circular. La sostenibilidad se ha convertido en un factor clave en la toma de decisiones de los consumidores y las empresas.

La verdad es que es difícil estar en desacuerdo con la IA en este caso porque estas tres palabras clave representan claramente las principales tendencias que hoy están moldeando el futuro de la automoción.

Por favor, dinos cuál es tu palabra preferida entre estas tres como 'palabra del mes' de abril:

[VOTA AQUÍ](#)

Igualmente, si crees que puedes mejorar las definiciones aportadas o si tienes nuevas palabras que crees que pueden ser candidatas a la 'palabra del año en la automoción', puedes enviárnoslas [aquí](#).

En el próximo boletín del 16 de abril comunicaremos cuál es la palabra elegida de este mes.

ANFAC: Decálogo de recomendaciones para acelerar el despliegue de puntos de recarga en ciudades

Entre las recomendaciones para el despliegue se incluyen medidas como la formación del personal municipal, los incentivos fiscales al desarrollo de la infraestructura de recarga o el desarrollo de Campañas Institucionales de Concienciación Ciudadana.

ANFAC ha presentado el pasado 19 de marzo un nuevo informe con propuestas para favorecer el despliegue de la infraestructura de recarga de acceso público y privado en los entornos urbanos. Se trata de un informe que establece tanto un decálogo de recomendaciones para agilizar y facilitar el despliegue de esta red de forma general, como una metodología para el cálculo de la potencia instalada que podría aplicarse a cualquier municipio de forma particular. De esta forma, ANFAC pretende facilitar una nueva herramienta para ayudar a las instituciones públicas, tanto a la Administración General del Estado como a las Entidades Locales, a desarrollar los planes de movilidad urbana sostenible en cada una de las ciudades del país.

Decálogo de recomendaciones

Dentro del informe presentado, ANFAC incluye un conjunto de diez recomendaciones con las que la asociación quiere favorecer el despliegue de infraestructura de recarga para vehículos eléctricos puros e híbridos enchufables en entornos urbanos, apoyando con ellos los planes ya existentes de las instituciones competentes.

1. ANFAC recomienda a las entidades locales contar con un órgano de gobernanza que coordine las políticas de movilidad y urbanísticas a través de las distintas áreas de la administración afectadas (Vivienda y Urbanismo, Movilidad y Transportes, Medio Ambiente, etc.).
2. Es recomendable el desarrollo de formación y procedimientos específicos para el personal municipal, así como el dimensionamiento de este, para favorecer y agilizar la tramitación de las autorizaciones, licencias y permisos para la instalación de puntos de recarga.



3. Debe desarrollarse un marco regulatorio que permita conocer, de manera pública, la capacidad disponible en los puntos de acceso de las redes de transporte y distribución de electricidad en la ciudad.

4. Las entidades locales deben enfocar bien, desde el punto de vista económico y técnico, las licitaciones de suelo público para la instalación y gestión de puntos de recarga.

5. Se recomienda que, en la renovación de las concesiones de estaciones de servicio en suelo municipal, las entidades locales introduzcan nuevos requerimientos para incluir el despliegue de la infraestructura de recarga para vehículos ligeros y pesados, transformando así las estaciones de servicio en 'estaciones multienergía'.

6. Las entidades públicas deben analizar, planificar y favorecer la instalación de infraestructura de recarga en los aparcamientos públicos para residentes y aparcamientos mixtos (rotación/residentes).

7. Se recomienda que las entidades locales modifiquen sus ordenanzas fiscales para poder hacer uso del marco de flexibilidad que ofrece el Real Decreto-ley 29/2021.

8. Se considera necesario aumentar los compromisos de reducción de emisiones de CO₂ en las contrataciones públicas a nivel municipal para adelantar 5 años los del sector privado.

9. Es recomendable el desarrollo de campañas institucionales de concienciación ciudadana y empresas en torno a la electromovilidad.

10. ANFAC recomienda trabajar con sectores estratégicos vinculados a los municipios (p.e. hoteles, centros comerciales, etc.) para favorecer, incentivar y potenciar el despliegue de infraestructura de recarga de acceso público en sus aparcamientos yendo más allá de lo obligatorio.

Puedes descargar [aquí](#) el Informe completo de ANFAC sobre 'Estrategias para despliegue de infraestructura de recarga en las ciudades'.

Ya están aquí las bicicletas de hidrógeno

Las bicis de hidrógeno ya se pueden adquirir con una minicentral de electrolisis para casa que recarga unos cartuchos con hidrógeno sólido. Artículo de Antonio Quilis Sanz en okdiario.com.

Un vaso de agua como combustible renovable, es lo único que necesitan las bicicletas propulsadas con hidrógeno que ya están en el mercado, una alternativa muy llamativa que pretende revolucionar la movilidad sostenible.



Parece ciencia ficción, pero no lo es. Echar un vaso de agua para obtener energía nos recuerda mucho a la escena de Regreso al futuro cuando Doc aparece con el DeLorean y, delante de Marty Mc Fly, coge unos pocos residuos y los utiliza como combustible circular para su máquina del tiempo.

Ahora, volviendo a la realidad, el agua es el combustible que a partir de ahora dará energía a las bicicletas de hidrógeno que ha

lanzado Boon H2, con un sistema con el que podrás generar tu propio combustible renovable en casa.

Una minicentral en casa

Sí, el futuro de las bicis pasa por tener agua y una minicentral de producción de hidrógeno, un electrolizador, del tamaño de una CPU de ordenador, “fácil de instalar en casa o en la oficina”, según sus creadores.

Con una tecnología de baja presión “totalmente inofensiva”, según sus creadores, sólo tienes que enchufarla, llenarla de agua filtrada o destilada y... a recargar.

El generador suministrado con la bicicleta funciona con conexión a la red eléctrica o con un kit de paneles solares para un uso totalmente ecológico y generar hidrógeno completamente verde.

Sin baterías de litio

El sistema garantiza la autonomía de recarga gracias a los paneles solares y es mucho más ecológico que “otras bicicletas convencionales con asistencia eléctrica, este modelo elimina gran parte del impacto negativo de las baterías de litio”.

La minicentral, que se proporciona con las bicicletas de hidrógeno, recarga un cartucho de hidrógeno sólido que no contiene materiales tóxicos y es 100% reciclable.

Una vez hecha la inversión e instalado el generador, un sólo vaso de agua te proporcionará una autonomía de unos 50 kilómetros. Y, lo más interesante, es que podrás llevar más cartuchos ya recargados para obtener más autonomía.

Recarga en 4 o 5 horas

El cartucho tiene una presión máxima de 10 bares, lo que supone el doble que una botella de champán y entre 20 y 70 veces menos que una botella de buceo o los tanques de gas de otras tecnologías de hidrógeno.

La minicentral realiza la electrólisis en tan sólo 4 o 5 horas con 200 mililitros de agua purificada se transforman en 20 gramos de hidrógeno para una autonomía media de 50 kilómetros.

Movilidad respetuosa

Desde Boon H2, aseguran que podrían fabricarse 2.000 bicicletas en 2025, para uso de particulares, empresas y organismos públicos, asegurando “que no se trata de una bicicleta más, sino de un hito que anuncia el futuro de la movilidad respetuosa con el medioambiente, basada mayoritariamente en el uso del hidrógeno, o de tecnologías híbridas”.

Modelos y precios

En la web se ofrecen al público tres modelos de bicicletas de hidrógeno, una tipo ‘sport’, otra más de diseño y una plegable con unos precios que oscilan entre los 4.600 y los 6.300 euros, con un plazo de entrega de 3 meses desde el inicio del pedido.

¿Giro de 360° con el diésel?

El grupo Stellantis, uno de los mayores grupos de automoción, podría retomar los motores diésel con tecnología híbrida, pese a su plan de electrificación para 2030. Cristina Pérez Odriozola en autobild.es

Stellantis, el conglomerado automovilístico que agrupa marcas como Peugeot, Citroën, DS, Fiat, Opel y Alfa Romeo, podría estar replanteando su estrategia respecto a los motores diésel. En un contexto donde su imagen ha sido afectada por problemas en los motores PureTech y los depósitos AdBlue de algunos de sus modelos, la compañía parece estar buscando una vía para recuperar su prestigio.



En esta línea, la combinación de tecnología híbrida con motores diésel podría convertirse en una de sus próximas apuestas, tal y como ha recogido en informaciones publicadas el medio alemán Auto Motor und Sport.

Aunque Stellantis había mantenido una estrategia enfocada en la electrificación con el objetivo de comercializar exclusivamente coches eléctricos a partir de 2030, hemos obtenido nueva información que indicaría que el grupo estaría explorando la

posibilidad de desarrollar motores diésel Euro 7, integrados con tecnología híbrida.

Así lo ha sugerido Jean-Philippe Imparato, jefe europeo de la empresa, quien habría dejado entrever que la gama de productos podría expandirse nuevamente para incluir motorizaciones diésel modernizadas.

Las marcas de Stellantis ante los motores diésel

La planta de Stellantis en Trémery (Francia), donde se producen los motores HDi de 2,0 y 1,5 litros, parece jugar un papel clave en esta posible renovación tecnológica. A pesar de que la intención original del grupo bajo la dirección de Carlos Tavares era cesar la producción de estos motores, todo apunta a que Stellantis podría mantener el motor diésel HDi de 2,0 litros.

Esta opción se considera adecuada para modelos de gamas medias y superiores. Asimismo, en la actualidad, la oferta diésel dentro de Stellantis se ha reducido significativamente, con Opel eliminándolos por completo de su gama y Peugeot y Citroën limitándolos a unos pocos modelos, como el 308 y el C5 Aircross, respectivamente.

Fiat, por su parte, mantiene el motor Multijet en el Tipo, aunque restringido a ciertos mercados. La incorporación de la hibridación a estos motores podría colocar a Stellantis en el reducido grupo de fabricantes que siguen apostando por esta tecnología, entre los que se encuentran Audi, BMW y Mercedes.

Un punto a su favor es su reciente anuncio sobre la construcción de una tercera planta de producción de transmisiones eDCT (doble embrague electrificado) en Termoli, Italia. Estas cajas de cambio ya se emplean en los híbridos de gasolina del grupo, pero podrían adaptarse sin inconvenientes para su uso con motorizaciones diésel.

El Gobierno quiere establecer un impuesto al diésel

Hace apenas dos días hablamos sobre el impuesto que quiere imponer el Gobierno de España al diésel. En este caso, tal y como ha informado Sara Aagesen, vicepresidenta tercera y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Así, la ministra ha declarado que es necesaria “una fiscalidad adecuada” para “la parte fósil”.

Esta iniciativa tiene como objetivo principal aumentar la recaudación para facilitar la transición ecológica. Asimismo, se busca eliminar la ventaja fiscal del diésel debido a su mayor contribución a la contaminación, especialmente en áreas urbanas. La finalidad es equiparar la presión fiscal entre la gasolina y el gasóleo mediante un incremento del impuesto a los hidrocarburos.

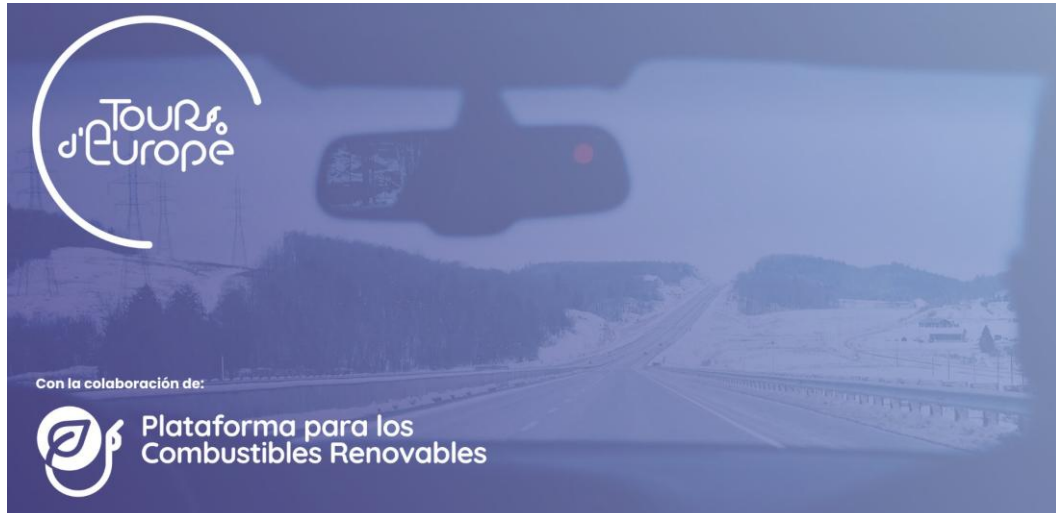
De acuerdo con el boletín de julio de 2024 de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP), el IVA aplicado a ambos combustibles es prácticamente el mismo. Sin embargo, la diferencia se encuentra en el Impuesto sobre Hidrocarburos, donde la carga tributaria sobre la gasolina es mayor que la del diésel.

Actualmente, por cada litro de gasolina se pagan aproximadamente 0,47 euros en este impuesto, mientras que en el caso del diésel, la cifra es de unos 0,38 euros. En total, la diferencia impositiva entre ambos combustibles ronda los 9 céntimos por litro.

Tour d'Europe: El potencial de reducción de emisiones de los combustibles renovables

El *Tour d'Europe* es una iniciativa impulsada por más de 20 entidades, que recorrerá Europa durante tres meses con vehículos de combustión, tanto ligeros como pesados, para demostrar la disponibilidad de los combustibles renovables en las estaciones de servicio de los países de la Unión Europea y poner en valor su capacidad para reducir emisiones.

La Plataforma para los Combustibles Renovables, en colaboración con los patrocinadores del Tour, ha organizado en Madrid el primer acto institucional de esta ruta.



Una ruta de vehículos ligeros y pesados con motor de combustión interna ha comenzado el *Tour d'Europe*, un viaje de tres meses por todo el continente europeo 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.

El *Tour d'Europe*, que recorrerá desde España hasta Finlandia y desde Irlanda hasta Hungría, tiene como objetivo demostrar la disponibilidad de los combustibles renovables en las estaciones de servicio de los países de la Unión Europea y poner en valor que esta alternativa energética ya está reduciendo emisiones, aunque su potencial va mucho más allá.

Durante el *Tour d'Europe*, esta ruta de vehículos ligeros y pesados hará paradas en múltiples ciudades para abrir espacios de diálogo sobre la importancia de contar con todas las opciones disponibles para reducir las emisiones del transporte y luchar conjuntamente contra el cambio climático. En este marco, la Plataforma para los Combustibles Renovables ha colaborado en la organización del foro organizado en Madrid, la primera parada institucional del *Tour d'Europe*.

El evento '*Combustibles Renovables para Descarbonizar la Movilidad*' ha tenido lugar el pasado 25 de marzo en el Espacio Rastro de Madrid, con la participación de representantes del Parlamento Europeo, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, la Comunidad de Madrid y organizaciones de toda la cadena de valor de la industria del combustible, para subrayar el potencial de los combustibles renovables para avanzar hacia una transición energética más eficiente y accesible.

Tras la presentación realizada por **Antonio Albacete**, piloto de camiones y triple campeón de Europa, la apertura del evento ha corrido a cargo del consejero de Medio Ambiente, Agricultura e Interior de la Comunidad de Madrid, **Carlos Novillo**, quien ha destacado que, "pese a las políticas dogmáticas que imponen plazos inasumibles por la industria y la sociedad, que nos hacen convertirnos en dependientes de otros países, en el Gobierno autonómico hemos abogado por utilizar todas las oportunidades que nos dan la ciencia y la tecnología y dar, con ello, la oportunidad a los ciudadanos de hacer una transición a un modelo de movilidad respetuosa con el medio ambiente". Con ello, Novillo ha manifestado el apoyo del Gobierno de la Comunidad de Madrid a impulsar la descarbonización de la movilidad mediante soluciones como los combustibles renovables.

Por su parte, el vicepresidente de Ventas Mobility Solutions de Bosch España, **Ricardo Olalla**, ha explicado que el *Tour d'Europe* es un proyecto europeo que cuenta con la participación de representantes de toda la cadena de valor de los combustibles renovables y permitirá certificar (*sigue*)

la reducción de emisiones de CO₂ que permiten estos combustibles en todo tipo de vehículos, hasta un 90% menos que los combustibles fósiles.

Precisamente sobre el ámbito europeo, **Luis Cabra**, presidente de FuelsEurope, ha reclamado a Bruselas que tome en consideración el potencial de estos combustibles y, sobre todo, que tenga en cuenta el conjunto de la cadena de valor de los combustibles renovables, que se está desincentivando “desarrollando regulaciones contradictorias entre sí y contrarias al desarrollo de la inversión en refinerías para la producción de estos combustibles”. Pese a ello, ha recordado que España cuenta con las refinerías más competitivas de Europa, que permiten abastecer plenamente a todo el país, gracias a las ingentes inversiones que se han venido realizando desde las compañías.

Además, Luis Cabra ha confiado en que los cambios necesarios en la regulación europea se aborden con sentido común, algo a lo que han apelado buena parte de los ponentes en el evento, y especialmente en la mesa redonda ‘Una solución eficiente y accesible para la reducción de emisiones en el transporte’, en la que han participado **Susana Solís**, eurodiputada del Partido Popular; **Antonio Vallespir**, presidente de e-Pure; **Ramón Valdívía**, miembro del Comité Ejecutivo de Presidencia de IRU; **Álvaro Arroyo**, director de Relaciones Institucionales de Iveco; **Pierre-Yves Sacht**, Vicepresidente Ejecutivo de Mobility & New Commerce de Moeve; y **José Barreiro**, Director Ejecutivo Movilidad Iberia de Repsol.

Los ponentes han coincidido en la necesidad de aportar mayor certidumbre regulatoria y un tratamiento fiscal adecuado, que incentive la producción y la demanda de combustibles renovables. La eurodiputada Susana Solís ha mostrado su optimismo respecto a la posibilidad de impulsar los cambios necesarios en la regulación europea, defender con determinación la neutralidad tecnológica y contemplar los combustibles renovables como una opción accesible y eficiente para la descarbonización.



La Directora General de Transporte por Carretera y Ferrocarril, **Elena M^a Atance**, ha clausurado el evento, donde ha apuntado que “la posición del ministerio es lograr una transición sostenible, teniendo en cuenta las necesidades del transporte”, recordando de este modo que “no podemos olvidar que necesitamos utilizar todas las herramientas”. Atance ha señalado, además, que los combustibles renovables “constituyen una palanca estratégica para la reducción de emisiones, especialmente en el transporte de viajeros o mercancías”, que es un sector “esencial” para el país.

El *Tour d'Europe* tiene como objetivo demostrar el desempeño de los combustibles renovables en cuanto a reducción de emisiones de CO₂ a través del Digital Fuel Twin (DFT), un sistema digital, desarrollado por Bosch, que verificará y certificará el uso de combustibles renovables y la reducción resultante de la huella de carbono. El estudio se llevará a cabo por parte de instituciones académicas independientes y los resultados se conocerán el próximo 23 de junio en Bruselas, donde se presentará el informe una vez finalice el *Tour d'Europe*.

El *Tour d'Europe* está impulsado por Bosch, BMW, Hyundai, Daimler Trucks, Iveco, Ford Trucks / TDA, VW, Repsol, ENI, Moeve, Neste, Prio, AVIA, FuelsEurope, EBB, EWABA, Eurogas, ePure, IRU, VDA, la Universidad de Darmstadt (Alemania) y la Universidad de Karlsruhe (Alemania).

El envejecimiento del parque automovilístico por regiones

La media nacional de la antigüedad del parque automovilístico se situó el año pasado 2024 en 14,5 años y sólo Baleares, Comunidad Valenciana, Cataluña y Madrid quedan por debajo de esa cifra.

Y entre esas cuatro regiones, destaca la Comunidad de Madrid que tiene los vehículos más jóvenes del país. Así lo refleja un informe elaborado por la consultora Ideauto para Faconauto, que señala que la edad media de los turismos y todoterrenos que circulan por las carreteras madrileñas se situó en 11,5 años durante el último ejercicio, muy por debajo de la media nacional, que alcanza los 14,5 años. Además, Madrid es la única comunidad autónoma española cuyo parque automovilístico no ha envejecido respecto al año anterior, según concluye el mismo estudio.

Cataluña, la Comunidad Valenciana y las Islas Baleares, pese a haber registrado un ligero aumento en la edad de su parque automovilístico, siguen manteniéndose por debajo de la media nacional. En



concreto, los vehículos en la Comunidad Valenciana y Baleares tienen una antigüedad media de 14,1 y 14,2 años, respectivamente. En el extremo opuesto, las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla encabezan el ranking de los vehículos más antiguos del país, con una media de 17,7 años. Les siguen de cerca Castilla y León (16,6 años), así como Extremadura y Galicia, ambas con una media de 16,3 años.

El envejecimiento del parque automovilístico sigue acelerándose

en todos los mercados, con un aumento constante del peso de los vehículos de más de 20 años en circulación, que fue del 27,3% el pasado ejercicio. Este fenómeno se ha visto agravado por la fuerte caída en la matriculación de vehículos desde 2020, a raíz de la pandemia. Como consecuencia, el peso de los vehículos de menos de cinco años en el mercado de turismos y comerciales ha ido disminuyendo de manera sostenida, hasta situarse en torno al 16% del total.

Para revertir esta tendencia y avanzar en la electrificación del parque hasta alcanzar una cuota del 25%, Faconauto ha propuesto un plan estructural a tres años ligado a la fiscalidad, que incluya incentivos para las empresas y ciudadanos mediante bonificaciones en el IVA y en el Impuesto de Sociedades. De forma complementaria, la patronal plantea un plan coyuntural para 2025, basado en el modelo de ayudas vigente en la Comunidad Valenciana para los afectados por la DANA, con subvenciones directas para la renovación de vehículos en función de sus emisiones y aplicables a todas las tecnologías.

Planes de renovación en las CC. AA.

Faconauto ha destacado el trabajo de algunas comunidades autónomas que ya están avanzando en este sentido con iniciativas propias para renovar el parque móvil, como Galicia, Cantabria, La Rioja, el municipio de Madrid y la Comunidad de Madrid. Sin embargo, ha advertido que, en este momento, lo óptimo sería no depender de estrategias fragmentadas y apostar por una política común que garantice que todos los ciudadanos tengan acceso a la movilidad sostenible, sin importar dónde vivan.

En este sentido, el informe destaca el impacto positivo que están teniendo los planes de renovación del parque automovilístico allí donde están operativos. Así, la Comunidad de Madrid registra el mayor incremento porcentual del parque con menos de un año de antigüedad (+0,5%), mientras que en la Comunidad Valenciana, Cantabria y Galicia el incremento es del 0,2%, igualando la media nacional y encabezando esta estadística.

“Si queremos avanzar en la modernización del parque automovilístico y acelerar la electrificación teniendo en cuenta a los ciudadanos y salvaguardando la competitividad del sector, es necesario un enfoque coordinado entre las administraciones. Desde Faconauto planteamos un plan estructural a tres años, ligado a la fiscalidad, que incentive la electrificación del parque mediante una fiscalidad positiva para esta tecnología. A esto debe sumarse un plan coyuntural con ayudas directas, inspirado en el modelo vigente de la Comunidad Valenciana, que facilite el achatarramiento de vehículos más antiguos y la adquisición de modelos más eficientes y menos contaminantes, sin excluir ninguna tecnología.”, ha comentado José Ignacio Moya, director general de Faconauto.

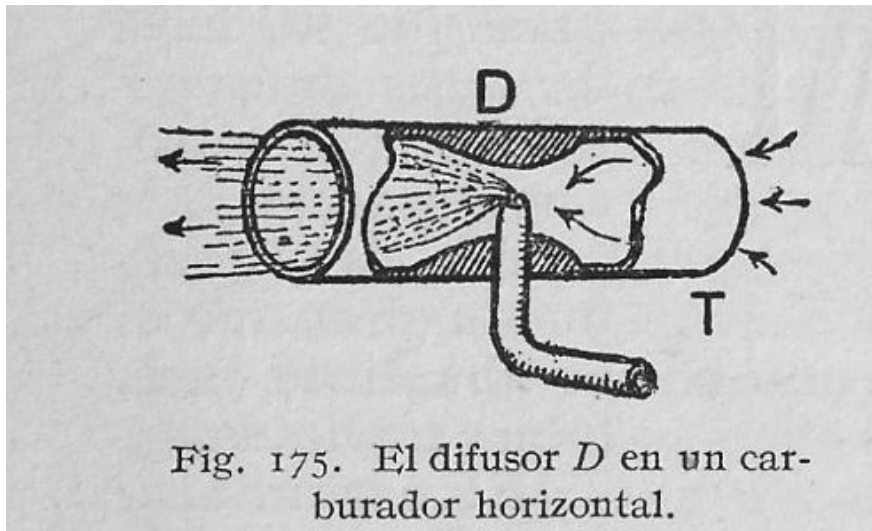
Puedes descargar el informe completo [aquí](#).

Términos de automoción y su historia

Los chiclés, el ralenti y el reprís

El funcionamiento del carburador se basa en la depresión producida por una corriente de aire al pasar por una sección del conducto más reducida, aspirando así la gasolina que llega por un tubo muy fino que desemboca en esa sección; es el denominado efecto Venturi.

Este tubo fino que regula la gasolina aspirada se denominó inicialmente surtidor, término que figura en el *Vocabulario técnico ilustrado* multilingüe de A. Schlomann, (Milano, 1911), mientras que en francés aparece como *gicleur*, (del verbo *gicler* ‘salpicar con fuerza’). En el *Diccionario técnico automovilista y de aeronáutica* de C. Olavarría (Ávila, 1912) se define como pulverizador, con *gicleur* en francés.



El *Manual de Automóviles* de M. Arias Paz desde su primera edición hasta los años 70 lo define como *surtidor con su calibre*. Es importante esta doble precisión: pulverizar la gasolina regulando su flujo con una sección calibrada. El problema de usar estos términos era que la imagen más común de surtidor es el de una gasolinera y calibre hace pensar en el aparato de medida de precisión; por ello resultó más útil crear la palabra nueva ‘chiclé’, pronunciación española de *gicleur*, pero con la definición específica contenida en el DRAE: *En algunos motores de explosión, dispositivo que regula el paso del combustible al carburador*.

Es importante observar que la castellanización del vocablo francés no fue una simple traducción, sino que sirvió para crear un término nuevo para una función específica.

La gran diferencia de flujo de gasolina entre el funcionamiento a ralenti y a plena potencia hizo necesario montar dos chiclés de distinto calibre: el chiclé de baja o de ralenti y el chiclé de alta, para regímenes elevados.

El ralenti. La primera definición del verbo *ralentir* la encontramos en el *Diccionario técnico automovilista y de aeronáutica* mencionado. *Ralentir: retardar, acortar*. Algunos manuales de Hispano Suiza de los años 10 y 20 citan el régimen de *ralentido*. Este término, escrito *relentido* lo utiliza E. Lozano en su *Manual práctico del chauffeur* de 1931.

En el DRAE el verbo es ya *ralentizar*, pero también aparece *ralenti* como: *Número mínimo de revoluciones por minuto de un motor cuando no se acciona el acelerador y no está engranada ninguna velocidad*.

El reprís. La traducción directa del francés *reprise* es ‘recuperación’ pero *reprís/reprise* no está en el diccionario de la RAE, sin duda porque tampoco lo utiliza Arias Paz, fuente básica de los términos de automoción en los años 50. Sí aparece en el diccionario de americanismos: *reprís*. (Del fr. *reprise*): *Repetición de un programa o evento de radio o televisión*.

En el *Diccionario de la lengua española* (Espasa-Calpe, 2005) lo encontramos escrito como en francés: *reprise (voz fr.) m. En automovilismo, capacidad del motor de pasar de un número de revoluciones a otro superior en poco tiempo*. No es del todo correcto, porque la capacidad de subida de vueltas del motor depende también del desarrollo de la transmisión, por lo que hay que hablar del *reprís* de un coche, no de su motor.

Desde ASEPA nos encargaremos de que el diccionario RAE tenga *reprís*.

(Manuel Lage, presidente de la Comisión Técnica ‘Observatorio de Términos de Automoción’ de ASEPA)

Nuestros Protectores

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



Becas para tesis doctorales en sistemas propulsivos en CMT - Clean Mobility & Thermofluids Universitat Politècnica de València (*)



Hurtan Grand Albaycín, un deportivo clásico, español y único (*)



Su Majestad el Rey Felipe VI hace entrega de las Becas Iberdrola (*)



Los circuitos más icónicos en la historia de la Fórmula 1 (*)



MotoGP cambia de zapatos: Pirelli por Michelin (*)



Máster de Formación Permanente en Ingeniería de Automoción (*)

¿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 **1 de abril** contamos con 31 Protectores, 1.844 Socios, 13.361 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.

Hemos firmado un acuerdo de colaboración con la **AET** (Asociación Española del Transporte), por el cual los socios de ambas instituciones pueden disfrutar de prestaciones recíprocas.

Estamos manteniendo reuniones con **Ifema**, como Protector de ASEPA, con el objetivo de incrementar nuestra colaboración.

El nuevo curso de especialización sobre **Baterías** para vehículos eléctricos está casi preparado y lo presentaremos próximamente.

El pasado 24 de marzo hemos hecho el **Webinar 49 de ASEPA** sobre 'El sector del automóvil y la innovación en las baterías'. Hemos tenido 475 inscripciones.

El pasado 28 de marzo hemos realizado el primero de los programas de esta temporada con **Capital Radio**.

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. Asepa
4. LinkedIn
5. https://www.cocheglobal.com/sostenibilidad/ue-impulsa-minas-baterias-en-espana-con-4500-millones_810235_102.html
6. https://movilidadelctrica.com/tesla-vs-byd-eficiencia-baterias-coche-electrico/?utm_source=mailpoet&utm_medium=email&utm_source_platform=mailpoet&utm_campaign=boletin-de-noticias-8-de-enero_115
7. Asepa
8. Anfac
9. Okdiario.com
10. <https://www.autobild.es/noticias/giro-radical-de-360-grados-gigantes-de-industria-automovil-quiere-otra-oportunidad-1444873>
11. Plataforma Combustibles Renovables
12. https://www.faconauto.com/notas-de-prensa/comunidad-de-madrid-unica-region-que-frena-envejecimiento-parque-automovilistico/?utm_source=mailpoet&utm_medium=email&utm_source_platform=mailpoet&utm_campaign=faconauto-news-20-de-marzo-de-2025
13. Asepa
14. Nuestros Protectores
15. Revistas automoción
16. 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.



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



ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROFESIONALES DE AUTOMOCIÓN

Boletín editado por la Asociación Española de Profesionales de Automoción (ASEPA) Sede del INSIA – Campus Sur UPM – Carretera Valencia, km. 16 MADRID tño: 910 678 874 - web: <https://www.asepa.es/> - email: asepa@asepa.es