



Boletín de Noticias de Automoción

- nº 353 – 1 marzo 2026 -

ASEPA informa:

- La 8ª edición del curso de Autónomos y Conectados
- El 6º Foro de ANFAC. 'El momento de Europa'
- Nuevas baterías de sodio para acabar con el monopolio de litio en China
- El motor híbrido de última generación Horse H12 Concept
- Coches, camiones y robots: el hidrógeno verde expande su futuro como combustible
- Ciudades en movimiento: innovación y políticas para una movilidad urbana sostenible
- En la UE falta medio millón de conductores
- Dónde y cómo cargar un coche eléctrico: el decálogo para hacerlo con confianza
- La 'Palabra del año en la automoción'
- Términos de automoción y su historia. La bujía, desde el siglo XVI
- Nuestros Protectores
- ¿Quieres leer gratis estas revistas de la automoción?
- La vida de ASEPA

La 8ª edición del curso de Autónomos y Conectados

Se trata del **Curso de Especialización en Automatización de Vehículos**, una formación creada para entender en profundidad cómo están evolucionando los sistemas de conducción automatizada y conectada y qué implicaciones tienen en el presente y futuro del sector.



Curso de especialización
Automatización de vehículos
(Aplicación y oportunidades en el Sector Transporte)
8ª edición
17 de Marzo a 21 de Mayo 2026
Modalidad online | 51 horas lectivas

Impulsa tu carrera profesional hacia el futuro con nuestro curso de Especialización en Automatización de vehículos.

A lo largo del programa se abordan de forma clara y aplicada los elementos clave del vehículo automatizado: desde la arquitectura y los sistemas de percepción hasta los aspectos de seguridad, normativa y homologación, incluyendo además su impacto en ámbitos como el seguro, la responsabilidad y la ética tecnológica.

Es una formación especialmente pensada para profesionales que quieren mantenerse al día en un entorno donde la automatización y la movilidad inteligente están redefiniendo el sector de la automoción.

 **Inicio: 17 marzo hasta 21 mayo 2026 (51 horas lectivas)**

 **Modalidad: Online**

Si aún no lo has visto, puedes consultar el programa completo y la información de inscripción [aquí](#).

El 6º. Foro de ANFAC. ‘El momento de Europa’

El pasado 19 de febrero, ANFAC ha celebrado su 6º. Foro con el título ‘El Momento de Europa’, añadiendo el momento de Innovar, Impulsar, Actuar y Liderar. Artículo de Luis Miguel González en auto-revista.com.

La asociación española se alinea con su homóloga europea, ACEA, en una serie de mensajes de alerta, asumidos también desde CLEPA, la asociación europea de proveedores en la que participa activamente SERNAUTO, coincidiendo en que las políticas para impulsar la producción y las inversiones en Europa deberían basarse en incentivos y enmarcarse en un impulso más amplio de reindustrialización.



ACEA ha publicado una carta, firmada por su presidente Ola Källenius, quien expone tres prioridades críticas para asegurar el futuro industrial de Europa.

1. Fortalecer la resiliencia y gestionar las dependencias críticas creando más valor en Europa y previniendo la desindustrialización, al tiempo que se siguen construyendo asociaciones pragmáticas que refuercen las capacidades y aceleren el desarrollo de tecnologías clave: Los acuerdos de libre comercio, como los celebrados con India y el Mercosur, deberían ser aprobados rápidamente por el Parlamento Europeo y los Estados miembros de la UE, e implementados sin demora. Las políticas para impulsar la producción y las inversiones en Europa deberían basarse en incentivos y enmarcarse en un impulso más amplio de reindustrialización: permisos más rápidos y sencillos, menores costos de energía industrial, mayor productividad laboral, apoyo predecible a la inversión inicial y a los costos operativos continuos, en particular para escalar la fabricación de baterías de vehículos eléctricos.
2. Seguir una vía pragmática de descarbonización de ‘tres carriles’ para automóviles, furgonetas, autobuses y camiones, con objetivos ambiciosos, que se mantengan flexibles y tecnológicamente neutrales para resistir los impactos y las limitaciones externas.

La propuesta de la Comisión de modificar el reglamento sobre CO2 para turismos y furgonetas no es suficiente. Es necesario reforzar las exenciones de cumplimiento para turismos y furgonetas para 2030; las furgonetas requieren medidas específicas adicionales debido a su situación especialmente compleja; y no es necesario retrasar el mecanismo de compensación hasta 2035, ya que una aplicación anticipada aceleraría el desarrollo del mercado de combustibles sostenibles y materiales ecológicos avanzados.

Paralelamente, la enmienda específica que otorga a los fabricantes de camiones mayor flexibilidad para generar más créditos de emisiones y facilitar el cumplimiento de los objetivos para 2030 debería adoptarse con celeridad. Para alcanzar estos objetivos serán necesarios incentivos de demanda consistentes en todos los Estados miembros, precios de la electricidad más bajos y una implantación más rápida de la infraestructura de carga.

3. Revertir el declive de la producción de vehículos en Europa: Con el envejecimiento de las flotas y la constante expansión de los requisitos regulatorios, especialmente en el segmento de entrada, lo que hace cada vez más inviable la fabricación de vehículos compactos asequibles en Europa, la producción de la UE se está estancando.

Necesitamos acelerar la renovación de la flota, integrar la simplificación en la formulación de políticas (por ejemplo, la norma Euro7 para vehículos pesados requiere una racionalización radical para liberar inversiones en electrificación) y establecer ‘lotes’ regulatorios alineados con los ciclos de desarrollo de los vehículos, en lugar de una reglamentación incremental constante. (sigue)

Frenar el éxodo industrial

En la reunión informal de líderes de la UE del 12 de febrero, los proveedores de automoción plantean cuestiones cruciales para el futuro de la fabricación en la UE. Se necesita una implementación firme de la neutralidad tecnológica para garantizar que la innovación impulse la descarbonización, no mandatos restrictivos. La próxima Ley de Aceleración Industrial presenta una clara oportunidad para mantener la fabricación de automóviles en Europa, pero su éxito depende de una cuestión clave: cómo define la UE los componentes ‘fabricados en Europa’.

“Esto no es un período de prueba: los proveedores de automoción han anunciado más de 100.000 recortes de empleo desde 2024”, afirma Benjamin Krieger, secretario general de CLEPA. “No hay una economía europea sólida sin fábricas que la sustenten. Actualmente, con los altos costes energéticos y la fragmentación de las regulaciones que frenan a las empresas, los productores europeos se encuentran en una situación de desventaja estructural. Las medidas para restablecer la competitividad de la UE tardarán en dar sus frutos; por eso necesitamos políticas de contenido local ya”.

Una grave brecha de competitividad

Un estudio reciente de Roland Berger, en el que se basa CLEPA, revela que los proveedores de automoción en la Unión Europea se enfrentan a una competencia desleal por parte de regiones con menores costes, menos regulaciones, aranceles unilaterales, exceso de capacidad, dumping y subsidios, una combinación que amenaza hasta 350.000 empleos europeos hasta 2030. Importar la tecnología más barata hoy socava nuestra capacidad de innovación mañana. Si Europa permite que sus cadenas de valor se erosionen, acabaremos con fábricas vacías: cambiaremos la independencia europea por una dependencia permanente de regiones con mano de obra más barata y requisitos legales más laxos.



Para revertir esta situación, la industria propone un enfoque doble. En primer lugar, la UE debe mejorar su competitividad reduciendo los costes de la electricidad, reduciendo la burocracia y profundizando la integración del Mercado Único. Implementar eficazmente el informe Draghi, pero con mayor rapidez y decisión. Sin embargo, estas reformas estructurales llevan tiempo. Hasta que surtan efecto, debemos implementar medidas para incentivar y salvaguardar la capacidad de fabricación crítica en Europa.

Definición del valor real

La Ley del Acelerador Industrial debe ser sólida. En concreto, necesita una definición adecuada de vehículos y componentes ‘fabricados en Europa’. Un vehículo europeo debe estar compuesto al menos por un 75% de componentes europeos. Este nivel es realista y no incrementaría los precios. El estudio de Roland Berger muestra que más del 80% de los componentes utilizados en vehículos fabricados en la UE ya proceden de proveedores europeos.

Estas normas también deben abarcar todos los componentes sin discriminación y reflejar de dónde proviene el verdadero valor añadido: los proveedores tradicionalmente representan el 75% del valor de un vehículo. Si la política se centra únicamente en el ensamblaje final o únicamente en ciertos componentes o productos, el riesgo de deslocalización por competencia desleal es inevitable, lo que pone en peligro la I+D, los empleos y la transferencia tecnológica que impulsan nuestra economía.

La verificación de la realidad de la ‘flexibilidad’

Los proveedores de automoción son el motor de la transición ecológica europea, invirtiendo 30.000 millones de euros anuales en investigación y desarrollo. Sin embargo, para que estas innovaciones tengan éxito a gran escala, las políticas deben alinearse con la demanda de los consumidores. El *(sigue)*

Estudio Global sobre Consumidores de Automoción 2026 de Deloitte muestra que los motores de combustión interna siguen siendo la opción preferida por casi la mitad de los compradores en Alemania, Francia y el Reino Unido, mientras que la preferencia de los consumidores por los híbridos ha aumentado hasta el 14% en Alemania y el 23% en Francia.

“Europa necesita un marco de CO2 abierto a todas las tecnologías y que refleje las realidades del mercado en lugar de combatirlos”, afirma Benjamin Krieger. “La viabilidad vendrá con la flexibilidad, que esperamos se logre mediante una estrategia coherente en lugar de una multitud de excepciones complejas. Para alcanzar nuestros objetivos eficazmente, el Parlamento Europeo y el Consejo deben perfeccionar la propuesta de la Comisión para recompensar, sin demora, las reducciones reales de emisiones que todos los vehículos y tecnologías de combustible generan”.

Desde CLEPA concluyen señalando que, a lo largo de este mandato legislativo, se ha mantenido una firme promesa política, reiterada con la publicación del Paquete Automotriz, de que la Unión Europea protegerá las capacidades críticas y restablecerá la viabilidad económica de la industria manufacturera en la región. Europa no puede permitirse el lujo de incumplir esta promesa. Para sobrevivir a la competencia global y garantizar nuestra autonomía estratégica en el sector manufacturero, la UE debe pasar de las promesas a la implementación, cumpliendo estas medidas plenamente y sin más demora.

“España está preparada para liderar el sector en Europa”

La 6ª edición del Foro ANFAC ha finalizado con la intervención del ministro de Economía, Comercio y Empresa, Carlos Cuerpo, que ha puesto en valor la contribución de la industria automovilística al Producto Interior Bruto del País.

El ministro puso el foco en el lema del encuentro, *‘El momento de Europa’*, subrayando que los grandes desafíos del sector de la automoción se juegan hoy en el ámbito europeo.



“La industria afronta un contexto marcado por el incremento del proteccionismo por parte de algunos de los principales actores económicos, lo que encarece la oferta europea y afecta indirectamente a sus exportaciones, así como por el aumento de la competencia global, especialmente de China, donde se produce actualmente más del 50% de los vehículos eléctricos del mundo. A estos retos se suma la transición hacia una movilidad sostenible, una apuesta decidida por la descarbonización que, además de su trasfondo climático, debe servir para liderar el nuevo escenario industrial”, declaró.

Cuerpo destacó que la innovación y las economías de escala están impulsando una reducción de precios, especialmente en el ámbito de las baterías, donde se prevé alcanzar la paridad de compra entre 2026 y 2027, y apuntó que el software de las baterías incrementará su peso, pasando del 30% al 50%.

También hizo referencia a un reto más coyuntural vinculado a la falta de crecimiento y demanda en los principales socios europeos, advirtiendo de que las decisiones que se adopten hoy determinarán si los coches del futuro se fabrican en España.

En este sentido, defendió la apertura de nuevos mercados, como los derivados de los acuerdos con Mercosur e India, que permitirán eliminar progresivamente aranceles de hasta el 35% para vehículos terminados y entre el 14% y el 18% para componentes, y recordó que España es un puente estratégico entre Europa y América Latina. “España está preparada para liderar el momento de Europa”, afirmó, apelando a una acción coordinada y engranada entre administraciones y sector.

Por su parte y para cerrar el Foro, el director general de ANFAC, José López-Tafall, destacó que 2025 fue un año de contrastes, con la recuperación del mercado y el fuerte crecimiento del vehículo electrificado como notas positivas, frente a la caída de la producción y la exportación y el retraso en la descarbonización del vehículo industrial. En este escenario, puso en valor la elaboración del Plan España Auto 2030 como una hoja de ruta consensuada para reforzar el papel de España como segundo productor europeo y octavo mundial.

A lo largo de la jornada, el Foro ha reunido a los principales actores del sector automovilístico del país, administraciones públicas y empresas privadas y han abordado los retos y oportunidades que afronta la industria.

Nuevas baterías de sodio para acabar con el monopolio de litio en China

Un nuevo recurso estratégico que podría darle la vuelta a las tornas de la industria automovilística, algunos fabricantes ya se han sumado al carro de la innovación. Cayetana López Navajas en elespanol.com.

El litio lleva siendo el rey de las baterías recargables desde hace 35 años, pero la crisis de este material amenaza al sector de la automoción. Aunque no todo son desventajas, ya que los momentos de crisis crean otras alternativas innovadoras como es el caso de las baterías de sodio.



En cuanto al sodio, es un elemento químico que cuenta con el número atómico 11, con símbolo Na. Las principales minas de este material en Europa se sitúan en Polonia, Rumanía, Italia, Alemania y España, en Barcelona.

Una nueva tecnología que reconfigurará el panorama, ya que no se dependerá de costosos materiales. Este hecho supondrá un abaratamiento en los costes de vehículos, asegurando una red de abastecimiento sólida para Europa ya que el país del centro no tiene el mismo dominio del sodio, como sí tiene con el litio.

Aunque su funcionamiento es similar al de las baterías de litio mediante un ánodo y cátodo que a través de un electrolito almacenan y liberan energía. Sin embargo, la diferencia clave reside en el precio del sodio, que no solo es menor, sino que también es un material más abundante y sostenible. Por su parte, el litio aumenta los tiempos de carga con mayor densidad energética.

Las bajas temperaturas no son ningún impedimento para el sodio, mientras que el litio tiene adversidades como la pérdida de autonomía o el aumento en el tiempo de recarga con una estabilidad térmica.

El sodio permite prescindir de materiales como el níquel o el cobalto, materiales costosos. El ahorro se verá reflejado en hasta un 50% cuando se alcance la fase de maduración, como bien asevera Bolt.Earth.

Un factor determinante es que el litio se encuentra de forma desigual en el planeta, mientras que el sodio es el sexto elemento más abundante en la Tierra.

La transformación hará que la demanda del litio baje, por lo que podría implicar una bajada en su precio, con lo que todo el sector de la automoción se vería beneficiado.

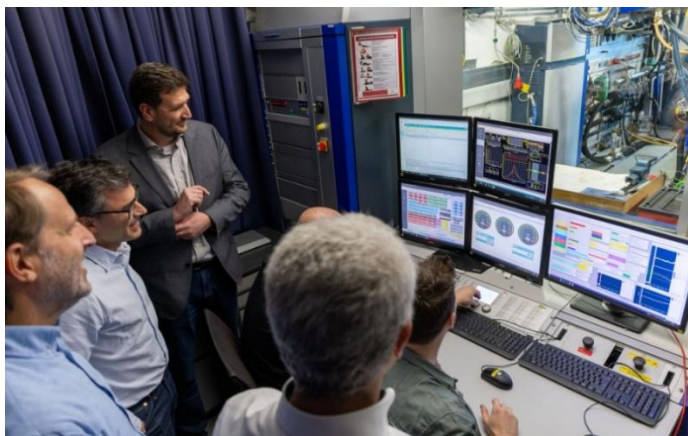
Las ventajas continúan con los ciclos de carga y descarga siendo mayores, con un aumento en el control de la estabilidad térmica. Fabricantes como BYD Y CATL, dos de los líderes en baterías, ya se han sumado al carro. De hecho, BYD ya ha establecido una línea de montaje en Xuzhou, China, donde cuentan con una capacidad anual de 30GWh.

El más favorecido en este cambio es el coche urbano, donde no se necesitan grandes autonomías, reduciendo su coste para posicionarse como una alternativa asequible, ya que en vehículos pesados o con grandes recorridos por delante la mejor opción seguirá siendo el litio.

El motor híbrido de última generación Horse H12 Concept

Horse Powertrain y Repsol han lanzado el Horse H12 Concept, un motor híbrido de última generación que alcanza una alta eficiencia energética y un bajo consumo de combustible. Pedro García Soldado en auto-revista.com.

El nuevo motor introduce mejoras en el sistema de combustión y reduce las pérdidas internas, alcanzando una eficiencia térmica máxima (BTE) del 44,2%. Además, disminuye el consumo de combustible del vehículo en un 40% —en comparación con la media de los turismos nuevos matriculados en Europa en 2023— hasta situarse por debajo de los 3,3 litros por cada 100 kilómetros, según el ensayo de homologación europeo (WLTP).



Maximizar la eficiencia se traduce directamente en un menor consumo de combustible y en una reducción proporcional de las emisiones de CO₂. Con el uso de combustible 100% renovable, un coche de tamaño medio equipado con el motor HORSE H12 Concept y que recorra una media de 12.500 kilómetros al año emitirá 1,77 toneladas menos de CO₂ que un vehículo con un motor tradicional de combustión utilizando combustible convencional.

El sistema de propulsión híbrido incorpora el motor HORSE H12

Concept, una evolución del motor HR12 que integra un innovador sistema de combustión con una relación de compresión de 17:1. El conjunto se completa con un sistema de recirculación de gases de escape (EGR) de nueva generación, un turbocompresor optimizado y un sistema de encendido de alta energía. Además, cuenta con una caja de cambios híbrida mejorada con una gestión optimizada de la energía y una reducción de la fricción interna gracias a los nuevos lubricantes Repsol.

El proyecto, liderado por los equipos de la División de Tecnologías de Horse en Valladolid y del Repsol Technology Lab en Madrid, ha producido ya sus dos primeros prototipos y ha validado su rendimiento. Se espera presentar el primer vehículo demostrador a principios de 2026. Este avance supone el primer paso hacia la producción industrial de motores híbridos de alta eficiencia.

Este proyecto contribuye a la transición del sector de la movilidad hacia las cero emisiones netas, aplicando el principio de neutralidad tecnológica y demostrando cómo la innovación puede ofrecer soluciones de reducción de CO₂ a corto plazo.

Más del 97% del parque automovilístico europeo (ACEA) sigue compuesto por vehículos con motor de combustión, por lo que ofrecer soluciones capaces de reducir las emisiones de CO₂ hoy en día —como los motores ultra eficientes y combustibles renovables— desempeña un papel complementario junto a la electrificación, el hidrógeno y otras tecnologías emergentes en el camino hacia una movilidad con cero emisiones netas.

Para que estas soluciones puedan consolidarse, será fundamental que la actual revisión de las normas de CO₂ para los vehículos ligeros incorpore un marco claro y de largo plazo. Este marco debe reconocer la contribución de los motores ultra eficientes impulsados por combustibles renovables a la descarbonización del transporte por carretera, garantizando un enfoque tecnológicamente neutral más allá de 2035 y favoreciendo así la innovación y las inversiones industriales necesarias.

Luis Cabra, director ejecutivo de Transición Energética, Tecnología y Asuntos Institucionales y consejero delegado adjunto de Repsol, afirma: “Esta colaboración demuestra que la descarbonización puede acelerarse mediante soluciones tecnológicas innovadoras y accesibles.”

Patrice Haettel, director de Operaciones de Horse Powertrain y director ejecutivo de Horse Technologies, señala: “El concepto HORSE H12 es un ejemplo de cómo los motores ultra eficientes y los combustibles renovables pueden reducir las emisiones desde hoy, sin necesidad de esperar a soluciones futuras.

En octubre, Repsol alcanzó un hito tecnológico al producir, por primera vez a escala industrial, gasolina de origen 100% renovable en su planta de Tarragona. Este nuevo producto es compatible con los vehículos de gasolina existentes, sin necesidad de realizar ninguna modificación. Nexa 95, la gasolina renovable de 95 octanos de mayor calidad de Repsol, ya está disponible en 30 estaciones de servicio en España.

Coches, camiones y robots: el hidrógeno verde expande su futuro como combustible

El evento Futuretech H2 presenta los usos más útiles para la ciudadanía de este vector energético. David Fdez. Vega en elconciso.es. Imagen de Vanessa Pérez.

El hidrógeno verde se perfila como el próximo gran impulso industrial de Andalucía. Aunque sus usos relacionados con la producción industrial son los más llamativos, su futuro también pasa por llegar a los ciudadanos como combustible para vehículos utilitarios, de mercancías e, incluso, robots.



El evento Futuretech H2, en su parada en Algeciras, ha presentado varias aplicaciones del hidrógeno relacionadas con la tecnología. Para la población general, la utilidad más común es la de combustible para coches. En el espacio de demostraciones, la empresa sevillana SailH2, una de las participantes, ha aportado un Toyota Mirai, vehículo de alta gama de la firma japonesa con motor eléctrico alimentado con una pila de hidrógeno.

Esta berlina, como otras de su gama, cuenta con una capacidad de hasta cinco kilogramos de hidrógeno, lo que le da una autonomía de unos 650 kilómetros, prestaciones muy pare-

cidas a las de vehículos de combustible convencional y con un precio menor. Según ha explicado Fernando Isorna, socio fundador de SailH2, el motor es igual al de otros coches eléctricos, con la particularidad de que la energía está generada por la pila de H2.

La recarga de estos vehículos se realiza mediante hidrogeneras que surten el hidrógeno como si de una gasolinera tradicional se tratase. Según la organización, en apenas dos minutos puede completarse el repostaje de un coche, con una presión de 750 bares, que se reduce a 350 para camiones y otros vehículos industriales por la normativa española. La compañía HVR, que prevé desplegar 75 instalaciones en los próximos años en España, ha aportado una unidad como las reales para la demostración.

Otro de los protagonistas de la cita ha sido el robot Summit XL, que tras una adaptación realizada por el laboratorio de energía INTA-CEDEA, está impulsado por una pila de hidrógeno verde que le ofrece una autonomía de 7,5 horas. Isorna, en su condición de responsable de esta institución, ha expuesto a El Conciso la utilidad que este vehículo autónomo tiene en entornos muy variados, desde terminales portuarias a instalaciones agrícolas. De hecho, cuenta con ruedas todoterreno tras haber sido probado con éxito en olivares, incorporando elementos adicionales para medir el estado de las plantaciones. Tiene instalada una cámara de 360 grados para, en modo autónomo, poder moverse por una ruta preestablecida sin colisionar con personas u otros elementos móviles.

El camión de Evo, en abril

La cabeza tractora de camión impulsada por hidrógeno desarrollada por la empresa sevillana Evo se acerca a su fecha de despliegue. Esta unidad, presentada en Sevilla el pasado octubre, comenzará próximamente su proyecto piloto de la mano de la empresa Logística360, quién lo incorporará a su flota en el Puerto de Algeciras. Según la explicación de Javier Galeano, director de estrategia de la compañía, el H2 Tractor está preparado para entornos portuarios exigentes, con materiales resistentes a los efectos de la salinidad y una especial robustez. Pese a su peso, de más de 10 toneladas, cuenta con una cabina con gran visibilidad para facilitar su uso.

Su motor eléctrico está alimentado por una pila de hidrógeno de 75 kilovatios (KW) y tiene una autonomía de 16 horas de operación. Los tiempos de recarga estimados por la compañía son de unos cinco minutos. "Creemos este modelo de soluciones en el ámbito portuario", ha apostillado Galeano.

El modelo está a la espera de recibir la homologación estatal y se prevé que en abril podrá comenzar a operar el proyecto piloto en Algeciras. Una vez demostrado su uso sobre el terreno, Evo prevé ampliar su comercialización, que desde el primer momento ha atraído la atención de compañías españolas, europeas, indias y americanas.

Ciudades en movimiento: innovación y políticas para una movilidad urbana sostenible

ASEPA ha desarrollado el pasado 19 de febrero el Webinar ASEPA 54 sobre el tema ‘Ciudades en movimiento: innovación y políticas para una movilidad urbana sostenible’, en el que tres destacados ponentes expusieron los grandes retos de la movilidad urbana actual, los cuales obligan a descubrir, debatir y repensar cómo nos movemos por nuestras ciudades y qué aspectos deben ser mejorados bajo un criterio amplio de sostenibilidad.



El Dr. Vicente Díaz López, Catedrático Universidad Carlos III de Madrid, analizó la movilidad urbana desde una visión generalista, con el análisis de los modelos de transporte, existentes en distintos países y ciudades, destacando los elementos más importantes que aporta cada uno ante los retos de la movilidad del futuro.

El Dr. José Manuel Vassallo Magro, Catedrático de la Universidad Politécnica de Madrid y Director del Centro TRANSYT-UPM, discurre sobre la financiación y la movilidad sostenible, justa e inclusiva, destacando el papel de nuevos modelos de financiación, alternativos a los esquemas tradicionales, que deben garantizar que todas las personas puedan desplazarse, de acuerdo a sus necesidades, con independencia de su situación económica o capacidades físicas.

Dña. María José Aparicio Sanchiz, Coordinadora General de Movilidad del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, centró su ponencia en la ciudad de Madrid y los desafíos en materia de movilidad, así como las soluciones innovadoras que la convierten en una ciudad más accesible, saludable y sostenible, como consecuencia de un sistema de transporte urbano sumamente desarrollado y las numerosas soluciones que se están incorporando, basadas en el uso de tecnologías avanzadas en diferentes ámbitos.

Los tres ponentes coincidieron en resaltar tres aspectos fundamentales: sostenibilidad más allá de la ambiental, la importancia del transporte público limpio y eficiente en las ciudades y nuevas soluciones para un transporte para todos, más allá de los entornos urbanos.

A modo de conclusión general:

La sostenibilidad ambiental debe hacerse asegurando, a su vez, la sostenibilidad social y económica. El transporte público es vital en los ámbitos urbanos, pero en ámbito interurbano y periurbano o en zonas de baja accesibilidad, el desarrollo de planes de intermodalidad debe tener en cuenta el papel que tiene el coche para colectivos amplios de la población.

La integración de modelos basados en nuevas tecnologías y modelos de negocio como el *car sharing*, transporte a la demanda, medios para la micromovilidad, junto al desarrollo de estrategias de sistemas de movilidad *MaaS*, todo ello al servicio de una movilidad sostenible, justa e inclusiva.

En unos días estará disponible en el Área de Socios de nuestra página web la grabación completa de este webinar y las presentaciones utilizadas en el mismo.

En la UE falta medio millón de conductores

Según un reciente estudio de la IRU para la UE, la contratación de conductores de camión y autobús extracomunitarios gestionado bajo estándares claros, seguros y armonizados a nivel europeo, es clave para combatir la escasez estructural y creciente de estos profesionales en Europa que ya se cifra en 500.000 puestos laborales. Artículo de todotransporte.com.



Esta es una de las principales conclusiones del estudio 'Conductores de Autobuses y Camiones Procedentes de Terceros Países', elaborado por la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU) para la Comisión Europea.

Este análisis ofrece una evaluación detallada y basada en evidencias sobre las barreras legales, administrativas y de cualificación que enfrentan tanto los conductores procedentes de terceros países como los operadores de transporte de los 27. Además,

examina las buenas prácticas implementadas en distintos países de la UE y analiza el conjunto de habilidades y certificados que se espera que posean los conductores de 23 países seleccionados, comparándolos con los requisitos mínimos exigidos por la UE.

Las recomendaciones y próximos pasos que contempla el estudio incluyen la simplificación y armonización de los itinerarios, con procedimientos administrativos claros, ágiles y coordinados entre las distintas autoridades nacionales; la implementación de vías rápidas (*fast-track*) siempre que sea posible, sin comprometer los estándares de seguridad y formación; y el desarrollo de proyectos piloto y la digitalización, a través de la iniciativa SDM4EU de IRU, que traduce el análisis de políticas en esquemas operativos y experiencias piloto para garantizar una movilidad de conductores segura y regulada.

“Desde la Asociación del Transporte Internacional por Carretera, único miembro español de pleno derecho de IRU desde 1960, la publicación de este estudio supone un respaldo institucional y evidencia técnica de que la contratación de conductores de terceros países, correctamente gestionada, es una herramienta complementaria para abordar la escasez estructural en España y en el conjunto de la UE”, destaca Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC y miembro del Comité Ejecutivo de Presidencia de IRU.

Se analizan varios aspectos que dificultan el panorama:

- **Barreras legales y administrativas complejas y fragmentadas:** Los itinerarios para incorporar conductores extracomunitarios varían significativamente según el Estado miembro, combinando directivas de la UE con regulaciones nacionales, generando duplicidades y procedimientos largos y costosos. Los procesos de tramitación pueden durar entre 6 y 12 meses y suponer costes de hasta 20.000 euros por conductor, incluyendo formación, intermediación y gestión administrativa.
- **Cuellos de botella críticos identificados:** El permiso de conducir, que a menudo es necesario canjear el permiso extranjero por uno de la UE, con posibles exámenes adicionales si no existen acuerdos bilaterales. La cualificación profesional (CAP/CPC) en la que los títulos de terceros países generalmente no se reconocen y se exige completar la formación inicial en el Estado miembro, incluyendo un requisito de residencia mínima de 185 días para acceder a la formación.
- **Buenas prácticas detectadas:** En España, bajo ciertas condiciones, los aspirantes pueden acceder con visado de estudiante para realizar la formación necesaria para obtener el CAP, lo que facilita notablemente el itinerario en comparación con otras vías. También destaca Polonia, donde los ciudadanos de Ucrania, Bielorrusia, Armenia, Georgia y Moldavia pueden trabajar durante 2 años basándose en una declaración escrita registrada, en lugar de un permiso de trabajo.
- **Necesidad de soluciones complementarias:** La integración de conductores profesionales procedentes de fuera de la UE se considera una medida complementaria, que debe implementarse junto con otras iniciativas prioritarias, como la atracción de talento joven y femenino, la mejora de las condiciones laborales y la formación.

Dónde y cómo cargar un coche eléctrico: el decálogo para hacerlo con confianza

Faconauto y AEDIVE lanzan una guía para desmontar mitos y aclarar las dudas más comunes sobre la recarga. Sylvia Longás en [eleconomista.com](https://www.eleconomista.com).

La carga del vehículo eléctrico continúa siendo uno de los principales focos de duda entre compradores y usuarios, pese a tratarse de un proceso seguro, regulado y cada vez más accesible. Para ofrecer información clara, rigurosa y útil, Faconauto y AEDIVE han presentado el Decálogo de la Carga del Vehículo Eléctrico, el segundo documento de una serie divulgativa impulsada por ambas organizaciones para acompañar al ciudadano en la adopción de la movilidad eléctrica.



Tras el primer Decálogo de Seguridad del Vehículo Eléctrico, centrado en desmontar mitos sobre incendios y fiabilidad, este nuevo texto pone el acento en cómo, dónde y de qué manera cargar un coche eléctrico con total tranquilidad, tanto en el ámbito doméstico como en la red pública.

El documento parte de la idea de que cargar un vehículo eléctrico es un proceso sencillo y seguro, siempre que se realice con instalaciones adecuadas, equipos certificados y siguiendo las recomendaciones técnicas. La carga, subrayan ambas entidades, no debe entenderse como una barrera, sino como un hábito integrado en la rutina diaria del usuario.

Diez claves prácticas para recargar con confianza

El Decálogo de la Carga del Vehículo Eléctrico recoge diez principios esenciales que explican de forma pedagógica el funcionamiento real de la recarga y despejan las dudas más habituales.

Entre los aspectos más relevantes, el documento diferencia claramente entre recarga en corriente alterna (AC) y recarga en corriente continua (DC). La primera, con potencias habituales de entre 3,7 y 22 kW, es la opción más común, económica y adecuada para el día a día, ya sea en viviendas, garajes comunitarios, lugares de trabajo, parkings o vía pública.

La recarga en corriente continua, por su parte, está pensada para viajes largos o desplazamientos puntuales, con potencias que parten de los 50 kW y superan los 400 kW en los cargadores ultrarrápidos. Su objetivo es recuperar gran parte de la autonomía en pocos minutos y facilitar los desplazamientos de larga distancia con una experiencia cada vez más similar al repostaje tradicional.

Localizar los puntos de carga

El decálogo también pone el foco en el crecimiento de la red pública de recarga, cada vez más digitalizada, accesible e interoperable. En España, los usuarios pueden localizar puntos a través de aplicaciones como Reve, consultar disponibilidad en tiempo real y pagar tanto mediante apps como con tarjeta bancaria. A nivel europeo, la interoperabilidad permite utilizar una sola plataforma para acceder a distintos operadores.

Otro de los puntos clave es la diferencia entre potencia y energía, fundamental para comprender los tiempos reales de carga. Mientras la potencia (kW) determina la velocidad, la energía (kWh) marca la capacidad de la batería. El documento ofrece reglas prácticas y ejemplos concretos para que el usuario pueda calcular tiempos de carga y consumo de forma realista. *(sigue)*

Seguridad, instalaciones profesionales y garajes comunitarios

El decálogo insiste especialmente en la importancia de contar con instalaciones profesionales, diseñadas conforme a normativa y ejecutadas por empresas autorizadas. Las protecciones eléctricas específicas y el uso de equipos certificados son esenciales para garantizar la seguridad del vehículo y de la propia instalación.

En el caso de los garajes comunitarios, el documento recomienda informar siempre al administrador de fincas, de modo que la instalación quede registrada y se refuerce la seguridad colectiva, facilitando además la actuación de los servicios de emergencia si fuera necesario.

También se destaca el valor de la carga inteligente, que permite programar horarios, aprovechar las horas de menor coste energético e incluso utilizar la energía generada por instalaciones fotovoltaicas, optimizando así la factura eléctrica.

El concesionario, prescriptor clave del vehículo eléctrico

Desde Faconauto subrayan que el concesionario desempeña un papel esencial no solo en la venta del vehículo, sino en el acompañamiento del cliente durante todo el proceso de adopción.

"Muchos compradores creen en las ventajas del vehículo eléctrico, pero aún necesitan claridad en aspectos muy concretos del uso diario, como la recarga. Este decálogo es una herramienta práctica para que los concesionarios puedan ofrecer información rigurosa, comprensible y útil en un momento clave de la decisión de compra", afirma José Ignacio Moya, director general de Faconauto.

Por su parte, Arturo Pérez de Lucía, director general de AEDIVE, destaca el carácter divulgativo del documento: "Este decálogo contribuye a acercar la movilidad eléctrica a los ciudadanos y a frenar falsas creencias sobre la recarga, tanto en el hogar como en la red pública, aportando información precisa y contrastada".

El documento está disponible para descarga gratuita en la web de Faconauto y en la web de Aedive, y se distribuirá a través de la red de concesionarios como material informativo de apoyo para clientes y usuarios.

La 'Palabra del año en la automoción'

Por quinto año consecutivo vamos a continuar en este 2026 con la iniciativa de elegir la 'Palabra del año en automoción'. Recordamos a nuestros lectores que, las palabras de los años 2022, 2023, 2024 y 2025 han sido: 'electromovilidad', 'descarbonización', 'hidrogenera' y 'electrolinera', respectivamente.



En cada mes propondremos 3 palabras como candidatas primero a elegir la 'Palabra del mes' y a final de año elegiremos la 'Palabra del año' entre las mejor clasificadas en cada mes.

Las tres palabras que nos planteamos ahora para elegir la 'palabra del mes' de marzo son:

autonomía: *Range.* Distancia que puede recorrer un vehículo —especialmente eléctrico— con una sola carga o depósito.

infoentretenimiento: Sistema multimedia del coche que integra navegación, conectividad, apps, música y control por voz.

powertrain: Tren motriz. Conjunto de componentes que generan y transmiten la potencia (motor, transmisión, etc.).

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

[VOTA AQUÍ](#)

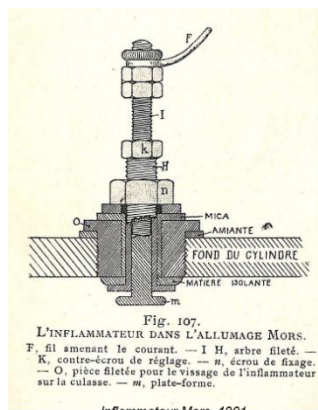
Igualmente, si crees que puedes mejorar las definiciones aportadas o si tienes nuevas palabras que crees que pueden ser candidatas a la 'palabra del año en la automoción', puedes enviárnoslas [aquí](#).

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

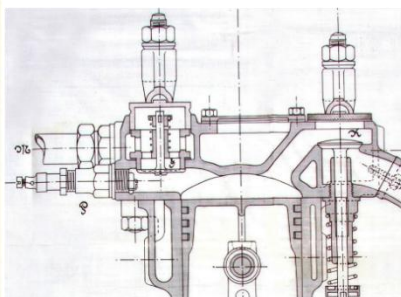
Términos de automoción y su historia

La bujía, desde el siglo XVI

Las velas de parafina que conocemos hoy tuvieron su origen en las velas de sebo y grasa de distintos animales. Estas representaron un importante avance frente a las lámparas de aceite de origen romano, delicadas de mover por su combustible líquido. El problema de las velas de sebo era el olor desagradable de su combustión.



Inflamateur Mors, 1901



Bujía (horizontal a la izda.) de la patente Birkigt de 1901, con un diseño que sería definitivo

En el siglo XVI las tropas del rey Fernando el Católico conquistaron las plazas norteafricanas de Orán y de Bujía, en lo que hoy es Argelia. Y en Bujía encontraron que se fabricaban velas de cera de abeja que no despedían olor alguno, una gran ventaja sobre las de sebo. A partir de ahí las velas de Bujía pasaron a ser velas de lujo y progresivamente las velas de Bujía pasaron a ser simplemente 'bujías'; acababa de nacer un nuevo término castellano con una larga vida por delante.

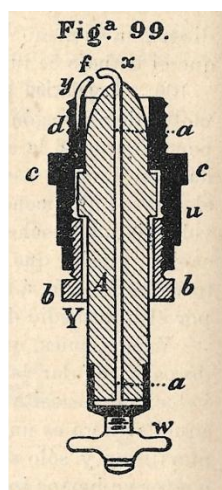
En portugués las bujías del motor son las *velas*, en italiano la bujía es la *candela*, es decir la vela, y en francés adoptaron también la *bougie*, manteniendo la *chandelle* para las velas de alumbrar.

En los primeros motores de explosión la combustión de la mezcla se iniciaba con una varilla incandescente que para arrancar se calentaba desde fuera y que luego las sucesivas combustiones la mantenían al rojo. En francés era el *brûleur* (quemador) y en español el mechero.

El paso siguiente fue producir una chispa eléctrica de alta tensión que dentro de la cámara de combustión al final de la carrera de compresión, haciendo así posible el arranque del motor sin ayuda externa a la combustión.

En el libro *L'automobile théorique et pratique* de Baudry de Saunier, editado en París en 1901, se describe un tipo primitivo de bujía inventada por la marca Mors, que denominaba *inflammateur*.

En la descripción de la patente española nº 28.565 "Motor perfeccionado de petróleo para automóviles" registrada en septiembre de 1901 por Marcos Birkigt, futuro director técnico de La Hispano Suiza, leemos: "una chispa eléctrica salta entre los hilos de la *bujía* y determina la inflamación de la mezcla".



Bujía De Dion, 1905



Bujías antiguas de configuración actual

Sin duda la bujía de cera era lo más cercano a la función de encendido por chispa de los motores, por lo que rápidamente se adoptó su nombre como bujía de encendido, pronto simplificado a bujía.

El nuevo encendido por magneto y bujías se presentó en el Salón de París de 1903 y a partir de ese año conseguiría la adopción progresiva por parte de las distintas marcas.

En el *Tratado práctico de automóviles* de Ortega y Goytze editado en Madrid en 1905, se habla de las *bugías* como de algo perfectamente conocido en el mundo del automóvil.

En el lenguaje técnico inglés se designó el nuevo elemento del motor muy correctamente como *spark plug*, luego abreviado a *spark plug*, literalmente "tapón o enchufe que chispea".

Si no fuera por Fernando el Católico, el nombre correcto castellano de este dispositivo que produce chispas tendría que haber sido *chispógeno*.

© Copyright: Manuel Lage (presidente C.T. ASEPA 'Observatorio de Términos de Automoción')

Nuestros Protectores

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



64 autobuses eléctricos, sistema de localización por móvil, pago con tarjeta y entretenimiento a bordo: así será el nuevo servicio de autobuses de Ibiza (*)



Horse elige Valladolid para instalar un proceso industrial inédito en España que creará 150 empleos (*)



Jornada Técnica Especial 2025. La industria europea del automóvil y el horizonte 2035: retos, oportunidades y amenazas (*)



El INTA participa en el III Congreso Nacional de Hidrógeno Verde en Huelva (*)



Michelin ha creado unos neumáticos sin pinchazos y sin mantenimiento que podrían cambiar el futuro del coche (*)



Introducción al vidrio (*)

¿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 marzo** contamos con 31 Protectores, 1.889 Socios, 12.815 Simpatizantes y 958 Varios. En LinkedIn tenemos 39.905 contactos y los tres Grupos ASEPA en esta misma Red cuentan con 1.761 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 14 Acuerdos de Colaboración. Por último en cuanto a cifras, indicar que este Boletín se distribuye ya a más de 15.000 profesionales de la automoción.

El pasado 19 de febrero hemos realizado el Webinar ASEPA 54 sobre el tema ‘Ciudades en movimiento: innovación y políticas para una movilidad urbana sostenible’.

El pasado 28 de febrero ha finalizado el nuevo curso integral sobre **Homologación de Vehículos** habiendo logrado alcanzar todos los objetivos del curso.

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 ‘Acceso área de 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. <https://www.auto-revista.com/texto-diario/mostrar/5767383/acea-clepa-alertan-delos-riesgos-par-industria-europea-automocion>
3. https://www.elespanol.com/motor/20260218/nuevas-baterias-sodio-acabar-monopolio-litio-china-clave-coche-electrico-barato/1003744135780_o.amp.html
4. <https://www.auto-revista.com/texto-diario/mostrar/5774159/horse-technologies-repsol-presentan-motor-hibrido-ultima-generacion-horse-h12-concept>
5. https://www.elconciso.es/energia/coches-camiones-robots-hidrogeno-verde-combustible_o_2005940592.html
6. Asepa
7. <https://www.todotransporte.com/texto-diario/mostrar/5778839/ue-enfrenta-carencia-conductores-llega-medio-millon-puestos>
8. <https://www.eleconomista.es/motor/noticias/13752024/01/26/donde-y-como-cargar-un-coche-electrico-el-decalogo-definitivo-para-hacerlo-con-confianza.html>
9. Asepa
10. Asepa
11. Nuestros Protectores
12. Revistas automoción
13. 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:



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. 7 – 28031 MADRID
tfn: 910 678 874 - web: <https://www.asepa.es/> - email: asepa@asepa.es