



Boletín de Noticias de Automoción

- nº 356 – 1 abril 2026 -

ASEPA informa:

- Webinar ASEPA 55. Presente y futuro del transporte colectivo automatizado
- Los nuevos riesgos para la industria europea de automoción
- Digitalización industrial: la importancia estratégica del dato en la gestión empresarial
- Europa en pie de guerra con China por los camiones eléctricos
- El invento español que une baterías e hidrógeno
- El biogás, clave para la independencia energética ante la crisis geopolítica
- Felipe Jiménez: "Los vehículos autónomos ya pueden ofrecerse"
- Resultados de la 1ª edición del Curso de Reglamentación, Homologación y Conformidad de la Producción
- El 85% de los españoles no piensa cambiar su coche diésel o gasolina por uno eléctrico
- El elevado absentismo espanta a los fabricantes de coches en España
- La 'Palabra del año en la automoción'
- Oferta de empleo en Bosch
- Términos de automoción y su historia. Tornillos y espárragos. Cosecha nacional
- Nuestros Protectores
- ¿Quieres leer gratis estas revistas de la automoción?
- La vida de ASEPA

Webinar ASEPA 55

Presente y futuro del transporte colectivo automatizado

Te invitamos a seguir gratuitamente en este webinar dedicado al transporte colectivo automatizado para conocer las nuevas tendencias en este ámbito en continua evolución. Lo realizaremos en el próximo **8 de abril, de 17 a 19 horas** (hora de Madrid) con la participación de cinco expertos en este tema. Más información [aquí](#). Las inscripciones se pueden hacer en este [enlace](#).



Partiendo de una visión general sobre el estado actual de la conducción automatizada y los retos a los que se enfrenta, bajaremos al detalle del caso particular del transporte colectivo, ya que cuenta con diferentes peculiaridades que juegan tanto a favor y como en contra de su despliegue real en un plazo corto.

Posteriormente, se presentarán experiencias y visiones de diferente tipo que se están planteando en el ámbito español con el fin de valorar la madurez tecnológica y la aceptación del usuario. Por último, abordaremos un aspecto colateral, pero no por ello

menos relevante, como es la evaluación de riesgos en el caso de unos desarrollos disruptivos respecto a la movilidad tradicional que tiene incidencia en muchos ámbitos como el social, económico o legal.

Este webinar es una cita imprescindible para entender los avances y retos a los que se enfrenta la conducción automatizada y, en concreto, en el ámbito del transporte colectivo de viajeros.

Los nuevos riesgos para la industria europea de automoción

Desde ACEA sostienen que los objetivos actuales siguen siendo muy ambiciosos y solo podrán alcanzarse con medidas coherentes a nivel de la UE que impulsen realmente la demanda. Artículo de auto-revista.com.

En un contexto de creciente competencia mundial, cadenas de suministro frágiles y un proteccionismo cada vez mayor, la Junta de Vehículos Ligeros de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) se reunió, recientemente, para evaluar las condiciones necesarias para que Europa mantenga su liderazgo mundial en el sector automovilístico.



Ola Källenius, presidente de la asociación, alerta de que "Europa corre el riesgo de perder su ventaja competitiva, tanto como destino atractivo para la inversión como centro industrial, con importantes consecuencias para el empleo y la innovación, a menos que encontremos una mejor manera de armonizar la ambición climática, la realidad empresarial y la competitividad global".

Los fabricantes europeos de vehículos coinciden en que la descarbonización es el camino a seguir y que la flexibilidad propuesta en el paquete automovilístico de diciembre es bienvenida, pero insuficiente para transformar la industria automovilística en la práctica. Los fabricantes europeos de automóviles y furgonetas instan al Parlamento Europeo y a los Estados miembros a reforzar el paquete automovilístico para garantizar que Europa siga siendo un mercado viable para automóviles y furgonetas más allá de 2030.

El objetivo de 2030 para turismos y furgonetas supone un gran reto: si el mercado de vehículos eléctricos de batería (VEB) de la UE no se triplica en cuatro años, los fabricantes europeos se enfrentan al riesgo de multas cuantiosas. La única forma de evitarlo es ampliar el plazo actual de tres a cinco años (2028-2032) y extender la lista de flexibilidades y mecanismos compensatorios para el cumplimiento, más allá de los VEB pequeños y fabricados en la UE.

El mercado de furgonetas sigue en una situación muy precaria, apuntan desde ACEA. No solo se han contraído las ventas totales, sino que las ventas de furgonetas eléctricas de batería e híbridas enchufables apenas han superado el 10 % del total de matriculaciones nuevas. Esto significa que no es posible alcanzar los objetivos actuales para furgonetas: se necesita una reducción de CO₂ del 35 para 2030 y del 80 % para 2035, junto con un promedio de objetivos más flexible para los periodos 2025-2029 y 2030-2034.

Incluso con los mecanismos de compensación propuestos, los créditos para el acero bajo en carbono y los combustibles renovables sostenibles, la propuesta de la Comisión para 2035 mantiene la reducción del 100% de las emisiones como umbral de cumplimiento para evitar sanciones. Esto no es viable, insisten desde ACEA: el umbral debería reducirse al 90% y los mecanismos de compensación, que constituyen una flexibilidad esencial, deberían ser más factibles.

Los objetivos actuales siguen siendo muy ambiciosos y solo podrán alcanzarse con medidas coherentes a nivel de la UE que impulsen realmente la demanda. Si bien la propuesta de Vehículos Corporativos Limpios pretende acelerar su adopción en este segmento, su diseño actual se basa en mandatos en lugar de incentivos. Esto suscita serias dudas sobre la eficacia de este enfoque, argumentan desde la asociación. *(sigue)*

Desde ACEA subrayan que "acogemos con satisfacción la ley general del sector automovilístico, pero el proceso de simplificación regulatoria para nuestro sector no termina aquí. La industria presentará nuevas propuestas para respaldar la agenda de simplificación acordada en el encuentro de líderes de la UE sobre competitividad en Alden Biesen". ACEA está analizando detenidamente la propuesta de la Comisión para la Ley de Aceleración Industrial. La cuestión clave es si realmente reforzará la resiliencia y protegerá el empleo, o si, por el contrario, añadirá nuevos costes y complejidad para los fabricantes de automóviles. De ser esto último, corre el riesgo de tener el efecto contrario, elevando los precios de los vehículos y reduciendo el mercado en general, concluyen desde la entidad.

El ritmo de China

Por su parte, desde la asociación europea de proveedores, CLEPA argumentan que "durante décadas, la industria europea de suministro de la automoción ha mantenido un sólido superávit comercial, siendo un motor indiscutible de la creación de valor global. Hoy, ese motor se está estancando. El cambio más notable se observa en el valor de la producción. China ha expandido su capacidad a tal ritmo que ahora produce aproximadamente el doble en términos de valor añadido que la UE".

Este auge, indican desde la asociación, junto con el aumento de las importaciones procedentes de centros de producción con menores costes, está reduciendo activamente el superávit comercial que antaño sustentaba la fortaleza industrial de Europa. Simultáneamente, las exportaciones a mercados clave y tradicionales como el Reino Unido y Estados Unidos han comenzado a disminuir, añaden.

En conjunto, para CLEPA, "estas tendencias apuntan a una rápida erosión del papel de Europa como potencia mundial en componentes automotrices tradicionales. Para mantener su competitividad, la UE debe implementar medidas específicas para preservar la capacidad de producción, abordar las desventajas estructurales en los costos y apoyar la inversión en la fabricación nacional. Sin una acción decisiva, se perderán miles de empleos y las empresas europeas se verán obligadas a trasladar su producción fuera de la región".

"La industria de suministro automotriz china está creciendo a un ritmo sin precedentes, lo que supone un desafío cada vez mayor para los proveedores europeos. Si Europa quiere seguir siendo un importante centro manufacturero, necesitamos políticas que fortalezcan nuestra competitividad y garanticen que los proveedores puedan competir en igualdad de condiciones. El equilibrio entre la protección de las fortalezas industriales europeas y la promoción del empleo y la inversión debe ser el objetivo principal de la Ley de Aceleración Industrial", ha declarado Benjamin Krieger, secretario general de CLEPA.

Digitalización industrial: la importancia estratégica del dato en la gestión empresarial

La digitalización industrial está transformando la forma en que las empresas del sector automoción gestionan sus procesos productivos. La capacidad para capturar, analizar y utilizar datos en tiempo real se ha convertido en un factor clave para mejorar la eficiencia operativa, optimizar recursos y reforzar la competitividad.

"En la industria de la automoción, la competitividad se decide cada vez más en cómo se gestionan los datos"



En este artículo publicado por ASEPA, Juan Antonio Sarmiento, CEO de Alcautech y presidente de la 'Comisión Técnica CT9 – Digitalización de procesos en Automoción', analiza el papel estratégico del dato en la transformación industrial y cómo tecnologías como IoT o los sistemas de monitorización de procesos están impulsando nuevos modelos de gestión en la industria.

El análisis aborda también un reto clave: no se trata solo de generar más datos, sino de identificar aquellos que realmente aportan valor para la toma de decisiones empresariales. Se puede leer el artículo completo en este [enlace](#).

Europa en pie de guerra con China por los camiones eléctricos

Las marcas de camiones eléctricos chinas están empezando a entrar en Europa. Los pronósticos apuntan a que podrían tener la mayoría de ventas en cuestión de unos pocos años. Alberto Pérez en hibridosyelectricos.com.

Tras varios años de presencia en Europa, las marcas chinas de coches ya se han posicionado como protagonistas para muchas estadísticas. De hecho, firmas como BYD ya se colocan a la cabeza de algunos rankings de ventas en cuestión de solo unos pocos años. Los orientales pasan por los mercados como una 'apisonadora', ya que cumplen con las expectativas del público en general y, además, proporcionan unos precios realmente competitivos.



Esta misma tónica podría estar comenzando dentro del sector de los camiones eléctricos. Son muchas las marcas europeas que están avanzando sobre este tipo de movilidad, amén del éxito que ya van tomando en la región. No obstante, los chinos podrían llegar a hacerse con el grueso de las matriculaciones en cuestión de unos pocos años.

Camiones eléctricos con precios asequibles ante todas las cosas

Europa se prepara para una nueva 'batalla' en el transporte pesado, y esta vez no tiene que ver sólo con la electrificación, sino con el precio. Varias marcas chinas de camiones eléctricos están acelerando su llegada al continente con una estrategia muy clara: ser más rápidas, más tecnológicas y, sobre todo, mucho más baratas.

Fabricantes como BYD, Farizon, Sany o Sinotruk ya preparan su desembarco en Europa a lo largo de 2026. Y no llegan precisamente con propuestas tibias, pues su objetivo es ganar cuota de mercado rápidamente en un sector dominado históricamente por marcas autóctonas. El factor decisivo será el precio. Según diferentes análisis del sector, los camiones eléctricos chinos podrían costar hasta un 30% menos que los europeos, situándose en torno a 225.000 ó 250.000 euros, frente a los aproximadamente 320.000 euros que cuesta una alternativa de Volvo o Mercedes-Benz.

China lleva años desarrollando su industria de vehículos eléctricos a gran escala, lo que le permite reducir costes en baterías, producción y cadena de suministro. Además, allí, cerca del 30% de los camiones pesados ya son eléctricos, mientras que Europa rondó el 4,2% en 2025. Esto ha hecho que los orientales aceleren la innovación y la experiencia industrial.

Los directivos europeos ponen un límite de dos años para adelantarse a China

Ante este escenario, varios directivos de marcas europeas han acentuado la relevancia para que las compañías autóctonas aceleren sus desarrollos y lanzamientos. Uno de ellos ha sido el CEO de Volvo, Martin Lundstedt, quien ha afirmado: "Tenemos uno o dos años para superarlos o los chinos nos adelantarán. Los competidores chinos son rápidos, innovadores, decididos y comprometidos. Hay que reconocerles el mérito, y la carrera ya ha comenzado".

En otra ocasión, también ha hablado de ello Thomas Fabia, de ACEA (Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles): "Necesitamos acelerar significativamente la introducción de camiones eléctricos de cero emisiones en Europa". De hecho, muchos informes y estudios verifican que el riesgo de que los chinos 'se coman' a las marcas europeas es una completa realidad.

Los chinos ya tienen planes a futuro para sus camiones eléctricos

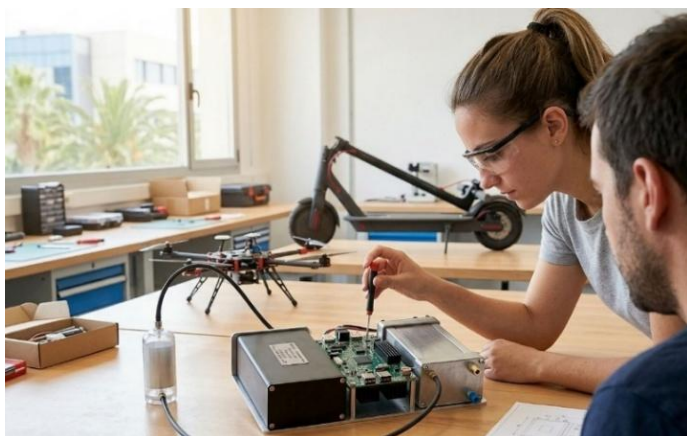
Algunos expertos apuntan que los fabricantes chinos también llegan con ventaja tecnológica. Hay propuestas que prometen mayor autonomía (hasta 600 km), cargas más rápidas e incluso ciclos de desarrollo mucho más cortos, lo que les permite lanzar nuevos modelos en menos tiempo que sus rivales europeos.

Como ya se ha visto en el sector de los turismos, los nuevos competidores no se limitan a exportar vehículos. Algunas compañías ya están planteando fabricación local en Europa y redes propias de servicio, una estrategia clave para ganar confianza entre los clientes profesionales, especialmente en logística y transporte de larga distancia.

El invento español que une baterías e hidrógeno

El sistema de hibridación energética permite que drones y patinetes profesionales operen sin las interrupciones habituales del litio. La clave de este avance reside en la hibridación energética para lograr vehículos que cargan rápido y duran mucho más.

El sector del transporte eléctrico puede experimentar un gran cambio de rumbo gracias a una propuesta técnica nacida en la Comunidad Valenciana. Hasta ahora, los fabricantes debían elegir entre la fuerza inmediata de las baterías o la extensa duración que permite el hidrógeno, pero un nuevo sistema busca terminar con esa división.



Este proyecto se centra en crear una electrónica capaz de entenderse con ambas fuentes de alimentación a la vez. El resultado es un dispositivo de tamaño reducido que saca provecho de las virtudes de cada tecnología sin los puntos flacos que presentan por separado. Este dispositivo, denominado HELIOS, está promovido por el ITE (Instituto Tecnológico de la Energía), y es un proyecto de I+D financiado por el IVACE+i (Instituto Valenciano de Competitividad e Innovación)

Qué es la hibridación energética en vehículos ligeros

La base del proyecto HELIOS, consiste en unir la respuesta eléctrica de las celdas de litio con la capacidad de almacenamiento de una pila de combustible. Mientras el litio se ocupa de los picos donde hace falta mucha fuerza, el hidrógeno actúa como un surtidor constante que alarga el uso del vehículo durante horas.

Esta combinación es ideal para máquinas que no pueden permitirse descansos largos para enchufarse a la red. Al usar hidrógeno, el tiempo de espera para volver a estar operativo se reduce a pocos minutos, similar a lo que tarda un coche de gasolina en una estación de servicio.

Al integrar todo en un bloque único, el peso total del conjunto baja de forma considerable. Esto permite que aparatos de movilidad personal o herramientas profesionales de vuelo tengan una agilidad superior y consuman menos recursos para desplazarse o mantenerse en el aire.

Aplicaciones reales de la hibridación energética hoy

El uso de estos sistemas no se limita al ocio, sino que apunta directamente a trabajos de alta exigencia. En el campo de la agricultura, los drones equipados con esta tecnología podrán vigilar plantaciones enormes sin tener que regresar a la base cada poco tiempo por falta de energía.

También es una solución directa para la mensajería en ciudades congestionadas. Los vehículos de reparto de última milla ganarían una capacidad de trabajo continua, evitando que las flotas se queden paradas a mitad de jornada laboral por agotamiento de sus acumuladores eléctricos.

Los servicios de rescate y emergencias son otros de los grandes beneficiados. En situaciones críticas, contar con dispositivos que garantizan autonomía y potencia inmediata sin depender de largas cargas es un factor que puede marcar la diferencia en la eficiencia operativa de los equipos.

Pruebas de campo con hibridación energética en España

Para demostrar que el proyecto Helios funciona fuera de los papeles, se está fabricando un modelo real que se instalará en un patinete y en un dron. Estas unidades se someterán a exámenes de rendimiento en entornos cotidianos. De esta forma se confirmará que el sistema aguanta el uso diario y cumple con las promesas de duración.

Varios expertos y empresas del sector ya colaboran en el diseño de las placas electrónicas y en la validación de los vuelos. El objetivo final es que este conocimiento se traslade pronto a la fabricación en serie, permitiendo que la industria local tome ventaja en el mercado de las cero emisiones.

El biogás, clave para la independencia energética ante la crisis geopolítica

El biogás es un vector energético que permite transformar esta amenaza en una oportunidad, convirtiendo residuos en energía renovable. Oriol Echebarría en elperiodicodearagon.com

La reciente escalada de tensión en Oriente Medio y el impacto de la guerra en Irán han vuelto a poner en jaque a los mercados energéticos internacionales. En este contexto de creciente inestabilidad geopolítica, el precio del gas se ha disparado, superando los 52 euros por megavatio hora en el mercado TTF de referencia en Europa, situado en los Países Bajos. Esta evolución refleja, una vez más, la vulnerabilidad de un sistema energético expuesto a conflictos en regiones clave para el suministro global.



España no es ajena a esta volatilidad. Pese a los avances en energías renovables, el país mantiene una elevada dependencia de las importaciones de gas, lo que la expone directamente a crisis externas. Según datos de Enagás, Estados Unidos concentra cerca del 40% del suministro gasista, seguido de Argelia con un 30%, lo que evidencia una fuerte dependencia de factores externos.

En este contexto, avanzar hacia una mayor autonomía energética pasa necesariamente por aprovechar recursos disponibles en el propio territorio. Aragón, con un fuerte peso del sector agroalimentario, cuenta con un importante

potencial en este ámbito. El crecimiento de esta actividad ha convertido la gestión de los residuos derivados en uno de sus principales desafíos ambientales, pero también abre la puerta a nuevas oportunidades.

El biogás es un vector energético que permite transformar esta amenaza en una oportunidad, convirtiendo residuos en energía renovable en forma de biometano y en fertilizantes orgánicos para el sector agrícola. Sin embargo, su desarrollo en España sigue siendo limitado. Actualmente, en el país operan alrededor de 15 instalaciones de biometano y en Aragón cerca de 60 proyectos están en tramitación, cifras aún muy modestas en comparación con otros estados miembros como Alemania, Francia, Dinamarca o Italia, donde esta tecnología está plenamente consolidada.

En el debate público surgen con frecuencia dudas sobre el impacto de estas instalaciones. Sin embargo, la experiencia europea demuestra que los proyectos bien diseñados no solo minimizan afecciones, sino que resuelven problemas existentes: reducen olores, protegen suelos y acuíferos y mejoran la gestión de residuos.

Además, las plantas de biogás funcionan como auténticas factorías de energía y recursos. A partir de purines y residuos agroalimentarios generan gas renovable que puede inyectarse en la infraestructura actual, sustituyendo al gas de origen fósil, al tiempo que producen digestato y fertilizantes orgánicos para la agricultura. A ello se suma su impacto económico: generan empleo estable, cualificado y valor económico para el territorio.

En un contexto internacional marcado por la incertidumbre energética, apostar por el biogás no es solo una decisión ambiental u económica, sino también estratégica. Convertir residuos en energía renovable permite fortalecer la economía rural, reducir la dependencia exterior y avanzar hacia un sistema energético más seguro, sostenible y arraigado al territorio.

Felipe Jiménez: "Los vehículos autónomos ya pueden ofrecerse"

En la serie de programas 'ASEPA y Capital Radio por la Automoción', el catedrático de la UPM analiza el estado actual de la conducción autónoma en España y presenta la 8ª edición del curso de especialización que él mismo dirige..

El panorama de la conducción autónoma experimenta un momento de inflexión en España. Según Felipe Jiménez Alonso, catedrático de la Universidad Politécnica de Madrid y miembro del Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA), el país se posiciona favorablemente para atraer proyectos piloto tanto nacionales como internacionales en este sector.



"Se están poniendo los mimbres desde el punto de vista de la administración, desde el punto de vista legislativo, tanto a nivel local como nacional, para promover y atraer pilotos con empresas que tienen mucha trayectoria fuera de Europa y que quieren venir a Europa", explica Jiménez Alonso durante su participación en el programa de Asepa en Capital Radio.

Del marketing a la realidad tecnológica

El experto destaca un cambio fundamental en el discurso sobre vehículos autónomos. "Hace diez años se decía que para en dos años lo tendríamos en las calles. Es más, lo teníamos hasta en las ciudades, que es más complicado todavía", recuerda. Sin embargo, la situación actual presenta un enfoque más realista: "El mensaje comercial se ha pacificado y ya se está en unos rangos razonables".

Esta evolución se refleja en un plan de introducción más racional, centrado en "entornos acotados, para zonas fáciles de circular como puede ser autopistas o autovías, en zonas específicas en ciudades". El cambio de perspectiva ha calado también en las administraciones, que ahora muestran menos restricciones para autorizar estos proyectos piloto. Escuchar la grabación [aquí](#).

Resultados de la 1ª edición del Curso de Reglamentación, Homologación y Conformidad de la Producción

El Curso de Reglamentación, Homologación y Conformidad de la Producción de vehículos ha concluido con una elevada valoración global por parte de los asistentes, alcanzando una media general situada entre el 4,3 y el 4,6 sobre 5 en la mayoría de los indicadores clave.



El programa, que reunió a expertos del sector de la automoción, fabricantes, organismos técnicos y especialistas en homologación y normativa internacional, ha sido calificado como una formación de alto interés, rigor y aplicabilidad profesional.

ASEPA agradece profundamente la participación y el compromiso de todos los asistentes, así como las propuestas de mejora, que serán incorporadas para seguir perfeccionando las próximas ediciones.

El 85% de los españoles no piensa cambiar su coche diésel o gasolina por uno eléctrico

El CIS ha aprovechado su última encuesta para preguntar sobre la idea de la UE de permitir que se sigan vendiendo automóviles de combustión más allá de 2035, algo a lo que España se opone. Félix Cerezo en elmundo.es,

En el último barómetro del CIS (Centro de Investigaciones Sociológicas), el primer aspecto que se pregunta a los más de 4.000 españoles que fueron entrevistados recoge, en primer lugar, su opinión sobre la crisis internacional que ha generado el ataque de Israel y EEUU a Irán. Para, a continuación, abordar un aspecto hasta ahora inédito: el debate que gira alrededor del coche de combustión y hasta cuando se debería seguir permitiendo su venta en nuestro país.



Todo, en un contexto marcado por dos posiciones. Por un lado, la apuesta decidida del Gobierno español por promover al coche eléctrico como principal y casi única palanca para la descarbonización. Por el otro, los vaivenes dados por la Comisión Europea, que empezó proponiendo que desde 2035 esos automóviles fuesen los únicos que se pudieran vender, pero que el pasado mes de diciembre flexibilizó ligeramente su postura al bajar del 100% al 90% la reducción de emisiones de CO₂ vinculadas al automóvil. Lo cual suponía abrir, aunque pequeñísima, una puerta a la supervivencia de automóviles con motor de combustión (híbridos, eso sí) más allá de aquel año.

Y la respuesta ha sido contundente: el 85% de quienes hoy tienen un automóvil de gasolina o de gasóleo, que son siete de cada 10 ciudadanos, no tienen pensado cambiarlo por uno 100% eléctrico en los próximos cinco años. De hecho, la gran mayoría de estos usuarios (más del 91%) se muestran "muy satisfecho o bastante satisfecho" con el automóvil que poseen actualmente.

Además, si se considera toda la muestra, incluyendo también los que no tienen vehículo o este tiene otra tecnología, el resultado es igualmente descorazonador para las intenciones del Ejecutivo de Pedro Sánchez. El porcentaje de los que no se plantean pasarse a un modelo exclusivamente de baterías es todavía del 56,4%.

Las razones del rechazo

El estudio del CIS no aborda las razones de este rechazo, que son más que conocidas. En primer lugar, un automóvil 100% eléctrico de tipo medio no satisface por autonomía y red de recarga, las necesidades de un español de tipo medio. En segundo lugar, siguen siendo más caros que una alternativa de combustión o híbrido en mayor o menor grado. Y, en tercer lugar, por mucho que se empeñen los políticos, cientos de miles de hogares españoles no disponen de capacidad para adquirir un coche nuevo que, como media, se ha encarecido un 40% desde 2019 mientras los presupuestos familiares se ven recortados, año tras año, por el incremento del coste de la vida. Aparte de que, al menos a nivel estatal, solo se conceden ayudas a la compra a los modelos con enchufe. *(sigue)*

En este sentido, el brutal incremento de los precios de los combustibles a causa de la crisis en Irán hace, sobre el papel, mucho más atractivos los automóviles 100% eléctricos, cuyo gasto en energía es muy inferior al de un coche tradicional. Pero el resultado final apunta más a que lo que harán muchos ciudadanos es usar menos el vehículo privado, no saltar a uno mucho más caro que, además, no tendrán donde enchufar.

La encuesta también aborda el cambio de postura de la Comisión Europea que permitiría la venta de vehículos de combustión más allá de 2035 y, en este caso, las opiniones se muestran más divididas: un 46,8% dice estar "muy de acuerdo o bastante de acuerdo" con esa nueva posición, frente a un 38,3% que se muestra "poco o nada de acuerdo".



División en el seno de la UE

No obstante, no se trata de una decisión definitiva y tampoco los Estados miembros muestran una posición homogénea al respecto. Este lunes, los ministros de Medio Ambiente de los 27 países de la Unión Europea abordaron el tema con dos bloques enfrentados. Por un lado, España se mantiene férrea en su oposición a flexibilizar los objetivos de emisiones de CO₂ de los coches y furgonetas, como ya expuso en una carta enviada en diciembre a la presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen. Suecia es de la misma opinión que nuestro país, con quien comparte el mensaje de que estos cambios pueden "desdibujar la señal regulatoria que llega al sector y frenar su transformación".

Aunque lo que la industria plantea es precisamente que esa flexibilización, y el apoyo a otras tecnologías, les permitirá afrontar su descarbonización sin perder competitividad. Al menos, mientras que la demanda de coches 100% eléctricos se mantengan en niveles tan bajos como los actuales (no llega ni al 20% del total de las matriculaciones) con el riesgo añadido que supone el dominio de esta tecnología por parte de los fabricantes chinos que también la ofrecen a precios mucho más competitivos.

Es esta la posición que defienden Alemania, Italia o República Checa, tres países con plantas de producción de vehículos como España, desde hace muchos años la segunda potencia europea en este apartado.

El elevado absentismo espanta a los fabricantes de coches en España

Quince de cada cien trabajadores de fábricas de coches no acuden a su puesto de trabajo a diario por estar de baja, casi el doble que en Europa... Iván Mingo en eldebate.com.

Renault, Stellantis, Volkswagen, Mercedes, Iveco, Nissan, Mercedes, Ford... España cuenta en la actualidad con 17 fábricas de coches en funcionamiento, una eclosión industrial que comenzó a finales de los años 70 y principios de los 80 por los bajos costes de producción. *(sigue)*

Un ecosistema productivo que ha permitido que España sea el segundo país que más coches produce en Europa y el octavo a nivel mundial, aunque desde el año pasado habría caído al noveno puesto relegado por Brasil.

Segundo de Europa y noveno del mundo

Pero esta historia viene de atrás, con la llegada de la democracia y la normalidad política España se convirtió en un paraíso para los fabricantes de coches, atraídos por una mano de obra bien cualificada y por unos costes salariales muy bajos, a lo que habría que sumar un Gobierno que ponía todas las facilidades del mundo a las marcas que apostaban por producir en nuestro país.

Ahora, la llegada del coche eléctrico ha supuesto la completa reinención de la industria del automóvil, pues las fábricas de baterías y coches eléctricos tienen mucho más que ver con fábricas de teléfonos móviles que de coches.

Así, los fabricantes que quieran seguir produciendo coches tienen que invertir millonadas en adaptar sus fábricas a esta nueva industria, mucho más tecnológica y exigente. Una adaptación que ha dejado por el camino a numerosas plantas que han dejado de ser competitivas por sus elevados costes de producción, un fenómeno que está afectando especialmente al norte de Europa, donde el coste salarial por coche es muy alto.

Esta es una de las dos grandes ventajas que ofrece España frente a Europa a la hora de producir coches, de media el coste de la mano de obra para fabricar un coche en España es de 820 euros según datos de finales del año pasado, un dato que contrasta con los 1.330 euros de Francia, los 1.770 euros de Italia o los 2.840 euros de Alemania, un coste que está directamente relacionado con el salario de los trabajadores.

Cuestión de competitividad

En el lado contrario, los países más baratos actualmente serían Rumanía y Turquía, con 230 euros y 250 euros respectivamente, lo que está provocando que algunos fabricantes chinos se decanten por esta zona europea, aunque tiene menor estabilidad política y un coste de energía muy superior.

Precisamente el coste de la energía es otra de las grandes ventajas de España frente al resto de Europa, en este aspecto producir un coche en España va de los 60 euros de un vehículo de combustión a los 90 de uno eléctrico, frente a los 150 euros de Francia y a los 250 euros de Alemania e Italia, hay que tener en cuenta que la energía renovable es más abundante y barata en España.



Mientras, los países del este europeo como Polonia, Hungría o la República Checa tienen un coste netamente superior por su mayor dependencia de los combustibles fósiles aquí hablamos de entre los 200 y los 300 euros por coche.

Esto significa que si repercutimos la mano de obra y la electricidad el coste de fabricar un coche en España es inferior a los 1.000 euros, frente a los más de 3.000 de Alemania o los 2.000 de Italia. Factores que han convertido a España en un enclave muy propicio para seguir ensamblando coches, de hecho Stellantis y Volkswagen ya tienen una fábrica de baterías en construcción.

En el lado contrario y tal y como denuncian desde hace años los fabricantes; el absentismo laboral, disparado desde la epidemia de Covid, de hecho la tasa de absentismo laboral de la industria en España es superior al 7,4 %, frente al 4,6% de Europa, un dato que trasladado a la industria del automóvil crece hasta el 10% en 2025, con picos del 16,6%, lo que significa que de cada 100 empleados entre 10 y 15 no asisten a su puesto de trabajo a diario y hay días que faltan hasta 16. Sin duda el gran lastre de la industria española que deja nuestra competitividad por los suelos.

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 abril son:

downsizing: Estrategia de reducir el tamaño del motor, pero mantener la potencia usando turbo y tecnología.

híbrido: Vehículo que combina dos sistemas de propulsión diferentes, normalmente un motor de combustión interna (gasolina o diésel) y uno o varios motores eléctricos, para moverlo.

retrofit: Proceso de modificar o actualizar un vehículo ya existente incorporando nuevas tecnologías o sistemas con el objetivo de mejorar su eficiencia, seguridad, rendimiento o reducir su impacto ambiental.

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

[VOTA AQUÍ](#)

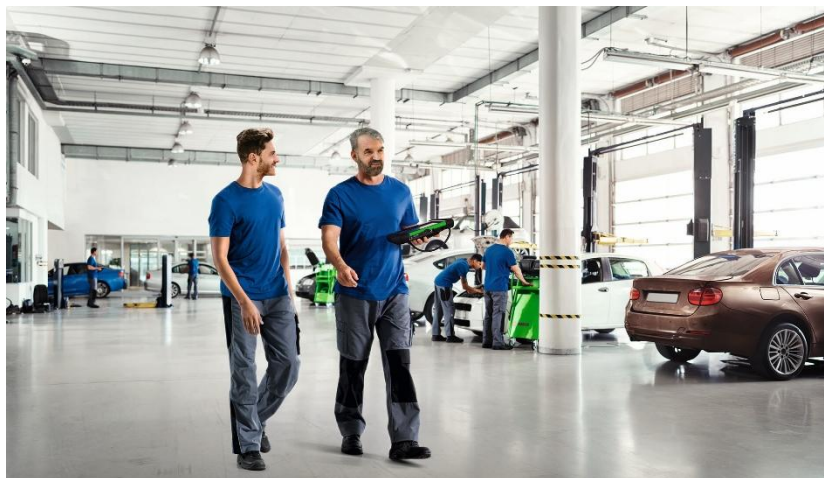
Igualmente, si crees que puedes mejorar las definiciones aportadas o si tienes nuevas palabras que crees que pueden ser candidatas a la ‘palabra del año en la automoción’, puedes enviárnoslas [aquí](#).

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

Oferta de empleo en Bosch

El departamento de Recursos Humanos de Bosch se ha puesto en contacto con ASEPA para requerir nuestra colaboración en difundir una oferta de empleo.

Como empresa líder en tecnología y servicios de automoción, Bosch se encuentra actualmente en un proceso de expansión de su equipo de Hotline Técnica. Desde este servicio, sus expertos prestan asistencia remota para la resolución de averías tanto en España como a nivel internacional.



Dada la alta especialización que requiere este puesto, están buscando profesionales con una trayectoria consolidada: Oficiales de Primera o Jefes de Taller que posean una amplia experiencia en diagnóstico y con capacidad de resolución de averías complejas.

Las personas que crean que pueden tener la cualificación indicada y que estén

interesadas en este puesto de trabajo, se deben dirigir a Eva Canosa Juncal de Human Resources Spain, enviando un correo electrónico a la dirección: external.Eva.CanosaJuncal@es.bosch.com, que podrá facilitar toda la información y las descripciones completas de los puestos.

Términos de automoción y su historia

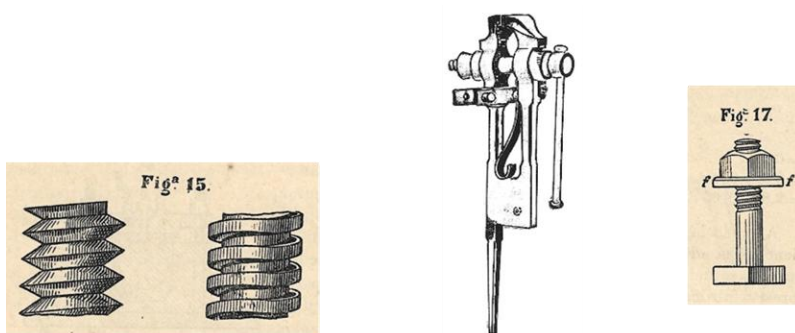
Tornillos y espárragos. Cosecha nacional

Tornillo. El *Diccionario de Autoridades* (1739) de la RAE nos define tornillo como: ‘Espigón, ò clavo abierto en muescas espirales, que sirve para unir, ò armar alguna machina, ù sus piezas, uniéndose, y apretándose en los huecos de ella, que llaman tuerca’.

Una referencia más antigua la encontramos en la *Pragmática de Tasas*, documento oficial que establecía los precios de las cosas. En la edición de 1680 aparece ‘Cada docena de *tornillos* dobles para cabezadas, à real y quartillo’.

Estas citas históricas sirven para consolidar el actual término castellano tornillo, tan diferente de cualquier otro de los países de nuestro entorno: el *boulon* (F), *bullone* (I), *bolt* (UK), *parafuso* (P).

El *Tratado práctico de automóviles*, de G. Ortega y R. Goytre (1905), primer libro editado en España sobre el tema nos ofrece una descripción detallada indicando que ‘El tornillo es un cilindro con filetes salientes en forma helicoidal, que pueden ser de sección triangular o cuadrada (fig. 15)’. Según esto el tornillo es el roscado del cilindro, no la pieza en sí, lo que justifica la denominación de *tornillo de banco* para la herramienta de mordazas ajustables fijada en las mesas de trabajo.

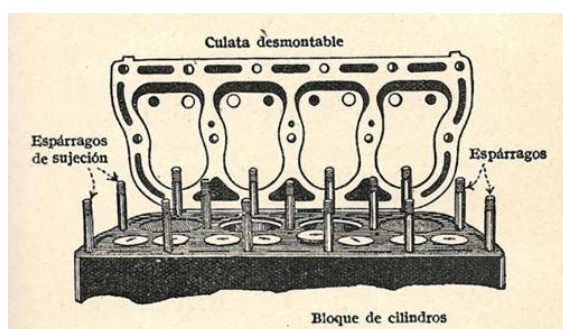


A continuación define *perno* (fig. 17) como ‘un cilindro, normalmente de hierro, que en un extremo llevan una cabeza cuadrada, hexagonal o semiesférica y en la otra un tornillo’. Perno sigue presente en nuestro lenguaje, pero su uso es marginal porque el tornillo acabó ocupando su espacio.

Espárrago. En el *Diccionario RAE* está perfectamente definido como: ‘Vástago metálico roscado, que está fijo por un extremo, y que, pasando a través de una pieza, sirve para sujetarla por medio de una tuerca’. Hay otra acepción, más interesante por su mayor antigüedad, que es: ‘Palo largo y derecho que sirve para asegurar con otros un entoldado’.

Rastreando su primer uso en el mundo del automóvil, no hay espárragos en el *Tratado práctico de automóviles* citado, ni en el diccionario multilingüe *Vocabolario tecnico illustrato* de A. Schlomann (1908) y tampoco los encontramos en el *Diccionario técnico-automovilista y de aeronáutica* de C. Olavarria de 1912.

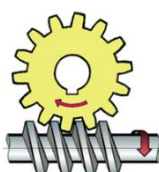
Los primeros espárragos los encontramos en *El automóvil de gasolina moderno* de V.W. Page (EE.UU. 1914), traducido por G. Flórez y editado en 1922, con la ilustración adjunta.



Su origen, claramente nacional, está en el desarrollo de los motores con culata separada, como importante mejora sobre los diseños anteriores de bloque de cilindros ciegos. Las nuevas culatas también se podían fijar al bloque con tornillos, pero los espárragos ofrecían la ventaja de servir de guía en el delicado proceso de situar bien la junta y la culata antes de proceder al apriete.

En la década de los 20 el nuevo término se instala en el lenguaje del automóvil, como un elemento claramente diferente de un tornillo.

En los países de nuestro entorno no existe esta distinción.



El roscado de un tornillo tiene también otra aplicación. Considerándolo como un engranaje helicoidal de un solo diente se aplica en transmisiones de ejes perpendiculares y gran reducción de vueltas.

Por ello su función no termina apretando dos piezas, porque es un *tornillo... sin fin*.

© 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:



Bosch Mobility Aftermarket apoya la formación de los jóvenes profesionales en Spain Skills (*)



CARTIF y la USAL estudian líneas de colaboración en investigación sobre salud, agroalimentación y medioambiente (*)



Esther Alcocer Koplowitz recoge el Premio Excelente otorgado a FCC por la Comunidad de Madrid (*)



Isva-Labiv (*)



Group-IB y la Universidad Nebrija se unen para formar en ciberseguridad con inteligencia de amenazas real (*)



Urovesa gana peso en el rearme español pese al fuerte dominio de Indra y Airbus (*)

¿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 32 Protectores, 1.889 Socios y 13.773 Simpatizantes. 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 17 de marzo ha comenzado la 8ª edición del curso de **Automatización de Vehículos** en su modalidad *online*.

Cuando el **Boletín de ASEPA** cumple 15 años, el pasado 23 de marzo hemos iniciado los trabajos de su revisión y actualización, sobre todo de su estructura y presentación.

El pasado 25 de marzo hemos celebrado reunión de la **Comisión Permanente (G9)**, con revisión de todos los temas más importantes del funcionamiento de ASEPA.

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/5815473/acea-clepa-identifican-nuevos-riesgos-industria-europea-automocion>
3. Asepa
4. https://www.hibridosyelectricos.com/camiones/europa-en-pie-guerra-con-china-por-camiones-electricos-tenemos-dos-anos-chinos-nos-adelantaran_85829_102.html
5. <https://www.hidrogeno-verde.es/el-invento-espanol-que-une-baterias-e-hidrogeno-para-que-los-patinetes-y-drones-no-paren-nunca/amp/>
6. <https://www.elperiodicodearagon.com/opinion/2026/03/19/biogas-clave-independencia-energetica-crisis-128130613.html>
7. https://www.capitalradio.es/programas/movilidad-sobre-ruedas/felipe-jimenez-vehiculos-autonomos-ya-pueden-ofrecerse_144079120.html
8. Asepa
9. <https://www.elmundo.es/motor/2026/03/18/69bad5d5e9cf4a0f218b4584.html>
10. https://www.eldebate.com/motor/industria/20260226/bajos-salarios-energia-barata-atraen-fabricantes-coches-espana-elevado-absentismo-espanta_389364.html
11. Asepa
12. Bosch
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.



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:

