



Boletín de Noticias de Automoción

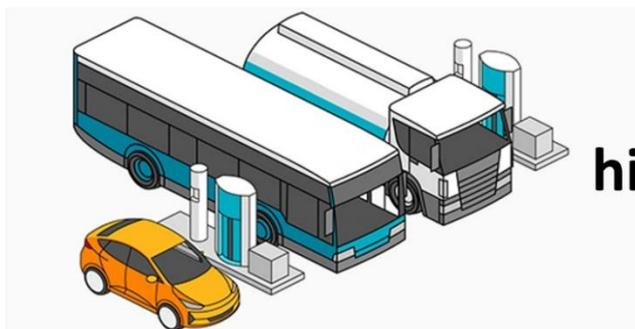
- nº 326 – 16 enero 2025 -

ASEPA informa:

- La ‘palabra del año 2024 en la automoción’
- Las ventas de coches eléctricos en 2025 aumentarán un 30% en todo el mundo, según S&P Global
- ¿Cuándo y dónde tiene que acelerar el sector del automóvil?
- Los vehículos pesados se enfrentan a la caída de ventas y a la lucha hacia las cero emisiones
- CATL desarrolla nuevas baterías para facilitar la recuperación de la carga por su cambio
- La tecnología que revolucionará el coche eléctrico: ventajas y claves del uso de hidrógeno
- Combustibles renovables, tecnología lista para hoy
- La normativa del 'CAFE' amargará a los fabricantes de coches europeos en 2025
- El 95% del peso de un automóvil se reutiliza o se recicla al final de su vida útil
- El actual sistema de matrículas de vehículos llegará hasta el 2053
- Matriculaciones en España al cierre del año 2024
- Una página de historia: ORIX (1952-1954) Barcelona
- Nuestros Protectores
- ¿Quieres leer gratis estas revistas del Sector de la Automoción?
- La vida de ASEPA

La ‘palabra del año 2024 en la automoción’

Esta iniciativa la iniciamos en el 2022, año en el que elegimos la palabra ‘**electromovilidad**’ como ‘Palabra del año 2022 en automoción’, siguiendo la idea de la Fundación del Español Urgente (Fundéu RAE), que elige todos los años la ‘palabra del año’ en español.



hidrogenera

Después, seguimos en el año 2023 eligiendo la palabra ‘**descarbonización**’ como ‘Palabra del año 2023 en automoción’ y en el año pasado 2024 hemos tenido estas 10 finalistas: duotráiler, efuel, electrocombustible, supercargador, batería de estado sólido, batería de sodio, ACC, freno regenerativo, hidrogenera y VTC.

Y con la votación de los lectores de este boletín y de la Junta Directiva de ASEPA, la palabra elegida ha sido ‘**hidrogenera**’, que ha resultado definida como: *Punto de suministro de hidrógeno a alta presión o líquido, para repostaje de los vehículos que lo utilizan como fuente de energía.*

Si crees que puedes aportar una mejor definición, puedes enviar la tuya a nuestra dirección de correo electrónico info@asepa.es

Para este año 2025, igualmente, elegiremos la ‘palabra del año en automoción’, comenzando en el próximo mes de febrero. Si tienes palabras que crees que pueden ser candidatas, puedes enviárnoslas también a esta misma dirección.

Las ventas de coches eléctricos en 2025 aumentarán un 30% en todo el mundo, según S&P Global

Una prestigiosa consultora señala que las ventas de coches eléctricos alcanzarán los 15,1 millones de unidades en 2025, pese a la ralentización de la transición a los coches eléctricos por parte de muchos fabricantes o el cambio de política en Estados Unidos o Europa. Enrique Espinós en hibridosyelectricos.com.



La transición de la movilidad térmica hacia los coches eléctricos no tiene vuelta atrás. Y es más, según el último informe de la consultora S&P Global, especializada en movilidad, las ventas de coches eléctricos se acelerarán notablemente en este 2025.

En concreto, esta consultora establece que las ventas de coches eléctricos aumentarán en nada menos que un 30% en todo el planeta, lo que supondrá unas ventas totales de 15,1 millones de vehículos de cero emisiones -para 2024 y a falta de cifras oficiales finales, se espera que alcancen unas ventas de 11,6 millones de unidades- y que estos logran una cuota de mercado del 16,7%.

Los coches eléctricos: un avance muy distinto según cada región

S&P Global tiene claro que, de este volumen previsto de coches eléctricos, “los principales mercados actuales” serán los que absorban la mayor parte del crecimiento de coches eléctricos, pero también que “los mercados más pequeños también verán modestos aumentos” en la venta de coches sin emisiones.

El ejemplo perfecto de gran mercado es China, actualmente el mayor mercado de coches de mundo, con unas ventas anuales en torno a 30 millones de coches y para el que S&P Global pronostica que las ventas de vehículos eléctricos lograrán una cuota de mercado del 58% y superarán por primera vez a la de los vehículos térmicos.

Con ello, S&P Global espera que en 2025, los coches eléctricos ya supongan el 29,7% del total de turismos del país, pero como este país ya cuenta con muchos vehículos sin emisiones, la tasa de crecimiento de estos rondará el 19,7% en comparación con 2024.

S&P Global propone un planteamiento muy distinto para Estados Unidos, ya que “la nueva administración estadounidense supone una incertidumbre para el mercado desde el primer día”, señala Colin Couchman, director ejecutivo de vehículos ligeros de esta consultora.

Aun así y de cara al mercado de coches eléctricos, espera que sus ventas durante 2025 aumenten un 36%, hasta alcanzar el 11,2% del mercado. Pero ojo, porque gran parte de estos resultados dependerán de lo que haga la administración Trump respecto a los actuales créditos fiscales para coches eléctricos -todo parece indicar que los reducirá- y si también plantea añadir nuevos aranceles a los coches eléctricos construidos fuera de Estados Unidos.

En cuanto a Europa, la consultora prevé una reducción de las ayudas a la compra de coches eléctricos en muchos países, pero incluso con ello, estima que las ventas de estos vehículos aumentarán en un 43% en los países de Europa Central y Occidental, lo que supondría que la cuota de mercado de estos coches alcanzaría e incluso superaría el 20%.

¿Cuándo y dónde tiene que acelerar el sector del automóvil?

(Artículo de Xavier Ferré y Gregorio Serrano en *elperiodico.com*)

La industria de la automoción española continua con un futuro lleno de incertidumbres debido a diversos factores, tanto internos como externos. La primera incertidumbre es la relativa a la recuperación del mercado a niveles de hace seis o siete años, cuando el sector alcanzó cifras de matriculaciones superiores a 1.300.000 vehículos. A pesar de la lentitud de la recuperación, la mayoría de fabricantes y otros actores del sector apuestan por una mejoría del mercado interno debido al avance positivo de ayudas e incentivos que el Gobierno español tiene previsto poner en marcha. En concreto, el presidente del Gobierno ya ha trasladado a los fabricantes de automóviles (ANFAC) que las ayudas de un nuevo programa Moves para la compra de coches electrificados se seguirán manteniendo más allá del 31 de diciembre de 2024, fecha en la que se acababa el actual programa de subvenciones.



La idea que tiene el Ministerio de Industria y Turismo es que la partida definitiva, de la cual todavía se desconoce su cuantía, sea incluida dentro de los próximos PGE. Independientemente del montante final de las ayudas, lo que sí parece clave para que este plan sea efectivo y atractivo para los compradores es que el descuento que se aplique en el nuevo programa Moves sea directo en el momento de la compra. De esta manera se evitarían esperas de hasta dos años

que han tenido que soportar algunos clientes por la burocracia que hay que superar con el actual plan.

La segunda incertidumbre que atenaza a la industria del automóvil es el ritmo de implantación del vehículo eléctrico en España, ya que en 2024 se han matriculado solo 37.994 unidades, lo que representa un 5,1% del total del mercado, mientras que en Portugal o Francia están en cifras tres veces mayores. Por ello, no es de extrañar que las patronales del sector demanden que lo más urgente ahora mismo sea impulsar la demanda y la infraestructura de recarga para este tipo de vehículos.

Pero aunque la recuperación del mercado interno y el ritmo de implantación de los vehículos eléctricos preocupan al sector, existe otra cuestión también inquietante que podría repercutir directamente sobre las cuentas de resultados del sector del automóvil, además de sobre el importante número de empleos que genera esta industria: el desembarco en Europa de marcas asiáticas que operan con precios muy competitivos.

Es muy significativo de este estado de preocupación el hecho de que el inicio de la comercialización de los nuevos vehículos chinos está teniendo un impacto fuerte o muy fuerte para el 47% de las empresas. Según algunas previsiones realizadas por el sector para el año 2025 los coches provenientes de China, India, Japón, Corea y Rusia coparán el 27,5% del mercado español y para el 2030 alcanzarán el 29,5%, aunque algunos esperan fervientemente que los aranceles hagan su trabajo.

No obstante, y aunque los aranceles a la importación de vehículos chinos pueden suponer un cierto alivio para la industria española de automoción, lo cierto es que los repetidos anuncios sobre una posible implantación de severos aranceles a la importación de vehículos europeos realizados por el recién elegido presidente de los Estados Unidos, Donald Trump no parecen aportar mucha tranquilidad a la industria europea del automóvil en general y a la española en particular.

En resumen, 2025 presenta con un escenario incierto para una industria clave y capital para nuestro país, donde a todo lo anteriormente reseñado debemos apuntar además, la llegada de la norma Euro 7 en 2027 y la prohibición de venta de vehículos de combustión interna en 2035; el evidente desajuste entre el elevado precio del vehículo eléctrico y el poder adquisitivo de la clase media española, así como el creciente interés por las nuevas alternativas de movilidad que van sustituyendo a las preferencias por disponer de vehículos en propiedad. A esto hay que sumar que los vehículos importados y de segunda mano han ganado un importante peso en España por su valor añadido y los elevados plazos de entrega de los coches nuevos.

Con todo ello, no podemos concluir este somero análisis sobre las perspectivas de la industria automovilística española sin hacer una apuesta por el optimismo y la esperanza en un futuro incierto, pero también lleno de oportunidades: las que ofrecen las nuevas tecnologías, la investigación y el desarrollo, las energías renovables y unas condiciones excelentes para el 'remanufacturing' de vehículos, además de la puesta en marcha de la cuarta convocatoria del Perte Vec, dotada con 1.250 millones de euros.

Los vehículos pesados se enfrentan a la caída de ventas y a la lucha hacia las cero emisiones

En un año de retos y transiciones, el mercado europeo de vehículos pesados (HDV) revela cifras que son tanto un llamado de atención como un signo de esperanza para el futuro del transporte sostenible. Según el último informe trimestral publicado por el Consejo Internacional de Transporte Limpio (ICCT), el tercer trimestre de 2024 estuvo marcado por una caída generalizada en las ventas de HDVs, acompañada de un modesto pero significativo avance en la participación de los vehículos de emisiones cero (ZEVs).



El informe revela que las ventas totales de HDVs en los 27 estados miembros de la Unión Europea se desplomaron un 32%, pasando de 110.000 unidades en el segundo trimestre a 74.000 en el tercero. Este descenso marca el trimestre con menores ventas en los últimos dos años y afecta tanto a los principales fabricantes como a los mercados más robustos del continente. Alemania, el líder tradicional en este sector, experimentó una caída del 40% en las ventas, mientras que Italia sufrió una contracción del 38%. A pesar de estas cifras sombrías, las ventas de

ZEVs lograron mantenerse a flote, representando el 4% de las ventas totales.

A pesar de la contracción general, el mercado de ZEVs sigue dando pasos hacia adelante. En el tercer trimestre, se vendieron 2.900 vehículos de emisiones cero, incluyendo 1.200 autobuses, 1.000 camiones ligeros y medianos, y 700 camiones pesados.

En el segmento de camiones pesados, los ZEVs lograron una participación del 1,2%, un leve incremento respecto al 1,1% del segundo trimestre. Este crecimiento, aunque modesto, es significativo en un mercado tradicionalmente dominado por los motores diésel. Alemania lideró las ventas de camiones pesados de emisiones cero con 250 unidades, representando el 36% del mercado en este segmento, seguida de Francia y los Países Bajos.

El segmento de camiones ligeros y medianos mostró una evolución más alentadora, con una participación de mercado que aumentó del 9,9% en el segundo trimestre al 10,4% en el tercero. Las ventas interanuales crecieron un 47%, alcanzando las 3.400 unidades en lo que va del año, lo que refuerza el avance de la movilidad sostenible en este segmento clave.

El mercado de autobuses de emisiones cero, a menudo visto como el pionero en la electrificación del transporte pesado, experimentó un retroceso en su participación de mercado, pasando del 18% en el segundo trimestre al 14% en el tercero. Este descenso fue impulsado por una disminución de las ventas en países como Alemania y Francia, donde las matriculaciones cayeron un 33% y un 66%, respectivamente. Sin embargo, la perspectiva anual sigue siendo positiva, con un crecimiento del 24% en las ventas acumuladas de los tres primeros trimestres respecto al mismo período en 2023.

En el panorama de fabricantes, Volvo Trucks se mantuvo como el líder indiscutible en el mercado de camiones pesados de emisiones cero, aunque su participación cayó del 43,5% en el segundo trimestre al 36% en el tercero. Renault Trucks y Mercedes completaron el podio, con cuotas de mercado del 32% y 13%, respectivamente. En el segmento de camiones ligeros y medianos, Iveco logró desbancar a Ford como el fabricante dominante, gracias a su modelo eDaily, que representó el 40% de las ventas de ZEVs en este segmento.

En cuanto a los autobuses, Mercedes lideró las ventas de vehículos de emisiones cero en el tercer trimestre, con 180 unidades que representaron el 16% del mercado, superando a Yutong, que había dominado el trimestre anterior.

Aunque el mercado enfrenta una contracción significativa, la transición hacia vehículos de emisiones cero se mantiene como una prioridad estratégica. Las cifras reflejan tanto los desafíos estructurales como el potencial de crecimiento en un sector en evolución. A medida que las políticas climáticas europeas se endurecen y las tecnologías limpias se vuelven más accesibles, el futuro de los ZEVs promete ser un faro de transformación en el transporte pesado.

El informe del ICCT deja claro que, aunque los caminos por recorrer son aún largos, cada avance es un paso crucial hacia un transporte más sostenible, donde la movilidad limpia no sea la excepción, sino la regla.

CATL desarrolla nuevas baterías para facilitar la recuperación de la carga por su cambio

CATL lleva años liderando el campo de las baterías para vehículos eléctricos. La compañía china acaba de anunciar una importante revolución que podría acabar con los problemas de carga. Javier Gómara en hibridosyelectricos.com

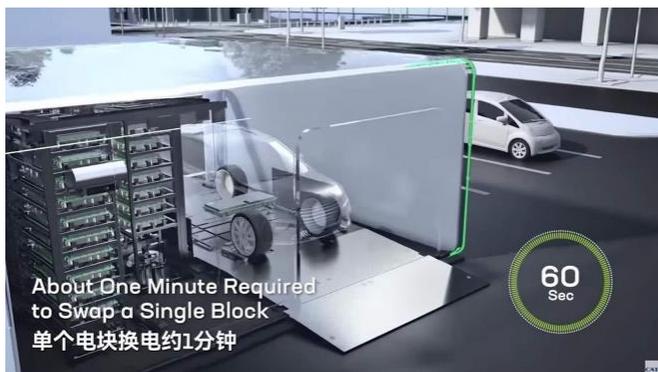
La industria de las baterías busca ofrecer tecnologías que nos permitan viajar más lejos y más rápido. Las autonomías ya no suponen un gran problema a la hora de hacer largos viajes, pero la recarga sí que puede serlo. Con una infraestructura muy retrasada con respecto a la tecnología de los coches eléctricos, son muchos los conductores que no quieren tener problemas a la hora de recargar, ni tampoco quieren esperar muchos minutos para tener la autonomía necesaria para llegar a destino. CATL podría tener la solución a todos esos problemas. Acaba de presentar una batería capaz de recuperar el 100% de la autonomía en apenas un minuto.



CATL es el mayor fabricante de baterías para vehículos eléctricos del mundo. Lo lleva siendo desde hace más de una década gracias a sus constantes innovaciones. Junto con BYD representan más del 50% de las ventas totales de baterías en todo el planeta. Suministra sus pilas a muchos fabricantes del mundo y siempre está intentando mejorar. Su última evolución promete ser definitiva. CATL quiere copiar el sistema de intercambio de baterías que ha hecho de NIO una de las empresas más famosas

del mundo. Los chinos acumulan millones de intercambios realizados en apenas un mes.

Y es que a la hora de hablar de recuperación de energía no hay nada más rápido que el cambio de batería. Las estaciones de intercambio, también denominadas como *'battery swap'*, permiten cambiar la pila gastada por una nueva en cuestión de minutos. En menos de cuatro minutos. La batería agotada sale del coche mientras que otra cargada ocupa su lugar. Todo ello de forma automática sin que el conductor tenga que bajarse del propio vehículo. En China ya ha demostrado ser un éxito, aunque por ahora son pocos los fabricantes que apuestan por este sistema. CATL quiere cambiar eso. Aspira a instalar hasta 30.000 estaciones de intercambio sólo en China. Las primeras 1.000 se construirán en 2025.



Para nutrir a esa red de estaciones, CATL necesita una batería intercambiable propia. El fundador y director ejecutivo de la empresa, Robin Zheng, ha anunciado sus nuevas baterías Choco-SEB (*Swapping Electric Blocks*), en clara referencia a su aspecto. Hay dos formatos disponibles, de 20 y 25 libras y admitirán diferentes tipos de químicas, desde las habituales pilas de iones de litio de la casa hasta soluciones NCM o LFP. Están específicamente diseñadas para

ofrecer hasta 600 kilómetros de autonomía en ciclo de homologación CLTC. Las de 20 libras son adecuadas para vehículos urbanos con hasta 500 km de alcance, mientras que las de 25 libras se han diseñado para compactos y utilitarios.

Las capacidades, entre los 42 y los 70 kWh, dependerán del tipo de química empleada. CATL ya ha comunicado que son 10 los modelos que han sido diseñados pensando en este sistema de intercambio de baterías. El primero saldrá a la luz a principios de 2025. Las estaciones pronto empezarán a construirse y CATL asegura que el procedimiento de intercambio apenas durará un minuto. Se espera que para 2030, el reemplazo de baterías cubra un tercio de las necesidades de reposición de energía de los vehículos eléctricos en China. Lamentablemente no se ha hecho alusión alguna a su llegada a Europa. Noruega cuenta ya con las primeras estaciones de intercambio de baterías de NIO, así que no podemos descartar nada.

La tecnología que revolucionará el coche eléctrico: ventajas y claves del uso de hidrógeno

Inagotable como fuente de energía, sin emisiones, con muy bajo coste de uso, repostajes muy rápidos y con todas las ventajas de los coches 100% eléctricos, el hidrógeno se revela ya como la tecnología que revolucionará por completo la movilidad... cuando llegue la infraestructura adecuada. Jordi Moral en autopista.es

De momento, son los coches eléctricos de batería los que acaparan toda la actualidad del motor. Sin embargo, existe otra alternativa con una todavía incipiente tecnología tanto o más limpia y sostenible, que ya empieza a popularizarse en el transporte y que también se extenderá a los turismos: la pila de combustible, con motor eléctrico alimentado a partir de hidrógeno almacenado en un tanque dentro del propio vehículo.



Esta pila de combustible es una minicentral química que tiene por tarea generar la electricidad al combinar el hidrógeno con el oxígeno del aire, y puede producirse sosteniblemente incluso a partir del agua, liberando por su tubo de escape como residuo únicamente vapor de agua. Cuenta con unas baterías pequeñas auxiliares para recuperar la energía como ocurre en un coche híbrido (de menor tamaño y peso), pudiendo almacenar en ellas electricidad recuperada por efecto de la frenada regenerativa.

Así que todo el agrado de conducción de un coche eléctrico a nivel de silencio de rodadura y empuje inicial, lo complementamos con la autonomía de modelos de gasolina y con tiempos de recarga similares a los que vivimos todavía hoy en día en una gasolinera convencional.

El coche de hidrógeno en 3 claves principales

Autonomía: Un coche de pila de combustible o fuel cell —también FCEV, por sus siglas en inglés— ofrece la autonomía de cualquier coche convencional. Los dos modelos que se venden en España, Toyota Mirai y Hyundai Nexo, disponen de 3 depósitos de hidrógeno que, llenos, anuncian una autonomía superior a los 650 kilómetros. Kia también trabaja en “vehículos polivalentes” movidos por hidrógeno para 2028, con autonomías similares.

Repostaje: El proceso de repostaje de un coche de pila de combustible se realiza en las llamadas hidrogeneras en las que el hidrógeno es suministrado a alta presión. La infraestructura es escasa, aunque el Gobierno ya se ha puesto manos a la obra con el tema. Es un proceso rápido, limpio y seguro. Llenar sus depósitos puede tardar entre 3 y 5 minutos. Su consumo se mide en kilos y la media está en 0,9 kg/100 km.

Ventajas de uso: Al estar clasificados con la etiqueta CERO de la DGT, cuentan con importantes ventajas de uso: aparcan de forma gratuita en la zona SER sin limitación horaria; pueden acceder al centro de las ciudades siempre, incluso con los protocolos anticontaminación y circular por los carriles BUS VAO siempre.

El único ‘pero’ a esta tecnología de momento es sobre todo su precio. Todavía muy elevado, incluso contando con las ayudas del Plan Moves III.

Combustibles renovables, tecnología lista para hoy

El sector del transporte se encuentra en una encrucijada histórica en su camino hacia la descarbonización, y los combustibles renovables surgen como una solución estratégica y accesible para reducir tanto la dependencia de combustibles fósiles como las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). En un contexto global donde la transición energética es urgente, la implementación de biocombustibles en sectores clave como el transporte pesado, la aviación y el sector marítimo podría ser una de las respuestas más inmediatas y eficientes.



Los combustibles renovables son químicamente equiparables a los convencionales, pero su proceso de producción es diferente, dado que se fabrican a partir de materias primas renovables (como aceite usado de cocina) o residuos orgánicos (restos de biomasa, de la industria agroalimentaria o restos forestales). Esta metodología reduce la huella de carbono en todo su ciclo de vida hasta un 90%.

En países como España, con una amplia capacidad para el aprovechamiento de residuos agroalimentarios y forestales, la implementación de estas tecnologías no solo contribuiría a la reducción de emisiones, sino también a la creación de empleo en zonas rurales y al aprovechamiento de residuos orgánicos.

Por su parte, los combustibles sintéticos, o *e-fuels*, se generan a partir de la combinación de CO₂ retirado de la atmósfera e hidrógeno renovable. Estos tienen el potencial de reducir la huella de carbono al 100% en todo su ciclo de vida, pero aún se encuentran en desarrollo para lograr su producción a escala mundial.

A medida que avanzamos hacia una transición energética global, debemos considerar todas las tecnologías y soluciones disponibles. Los combustibles renovables, el hidrógeno renovable y la electrificación deben coexistir de manera complementaria para abordar el reto de la descarbonización de todo el sector del transporte. Tanto el transporte terrestre ligero como el de pasajeros está avanzando hacia la electrificación, pero en otros segmentos los biocombustibles tienen un papel decisivo para reducir emisiones sin esperar a que otras tecnologías se desarrollen por completo, dado que están listos para ser utilizados con los motores actuales, y pueden almacenarse y distribuirse utilizando las infraestructuras existentes, lo que facilita una transición energética más fluida.

Para que esta transición sea efectiva, los gobiernos deben desempeñar un papel facilitador. Las políticas de apoyo mediante incentivos fiscales y regulaciones que favorezcan el uso de los combustibles renovables son esenciales. España, alineada con los objetivos de la Unión Europea, tiene la oportunidad de liderar este cambio mediante la creación de un marco normativo que impulse tanto la producción como su consumo. Estas políticas no solo deben enfocarse en la reducción de emisiones, sino también en la creación de una nueva cadena de valor que genere empleo de calidad y fomente la economía circular.

(Artículo de opinión de Héctor Cebrián publicado en el nº296 de Logística Profesional)

La normativa del 'CAFE' amargará a los fabricantes de coches europeos en 2025

La revisión de las emisiones a partir del 1 de enero supondrá multas millonarias a los constructores y es que por cada gramo que superen la media de 93,6 gramos de CO2 deberán pagar 95 euros multiplicados por sus ventas anuales. Artículo de Xavier Pérez en información.es.

El café está servido. Y a la gran mayoría de los fabricantes de automóviles que operan en Europa, seguro que les sabrá amargo, muy amargo, en 2025. Vamos. Unos 15.000 millones de euros de amargura (en forma de multas). Y es que a partir del 1 de enero de este año, la normativa medioambiental fijada por la Unión Europea, y que apunta inexorablemente a un 2035 sin poder vender ni un solo vehículo de combustión, fija en 93,6 gramos de CO2 la media de emisiones para cada vehículo comercializado en el Viejo Continente cuando llegue final de año.



Y no es una cifra cualquiera. Sobre todo porque la media actual de las ventas de todas las marcas se sitúa en 115,1 gramos. Y no hay perspectiva que baje en un año, al menos en el mercado español.

Esta normativa medioambiental que recibe el nombre de 'CAFE' (por sus siglas en inglés *Clean Air For Europe*) implica una importante revisión de los niveles de dióxido de carbono que los vehículos nuevos que se vendan pueden emitir en Europa. La reducción media del 19% se antoja complicada. Desde la patronal de los fabricantes (ACEA), que hasta fin de año presidirá Luca de Meo (CEO del grupo Renault), se antoja que se dejarán de fabricar unos dos millones de coches para evitar caer en ese fuera de juego que traza la línea marcada por la Unión Europea.

La razón no es otra que adaptarse ante la baja comercialización de vehículos eléctricos que son los que pueden rebajar la media. En Europa esa cifra está en el 12% (en España solo el 5% y se aspira de forma optimista al 6,5% el próximo año) y para poder cumplir habría electrificar el parque en un 22%, diez puntos que ni están ni se les espera.

Mercado en descenso

Con esa posibilidad de rebajar las cifras de ventas de vehículos, el mercado español se vería especialmente afectado llegando a barajarse cifras pre-pandemia (unos 200.000 coches menos que los que la patronal ANFAC habría previsto para 2025). Las multas que se impongan vendrán por la media que se presente dentro de cada grupo automovilístico a final de año. El problema puede venir en forma de aumento de los precios, y es que a menos coches fabricados, más caros. Simplemente por la necesidad de repercutir las posibles multas y seguir ganando dinero. Se estima un aumento de los precios entre los 1.500 y los 2.600 euros.

La patronal española de fabricantes cree que la reducción de ventas de vehículos de combustión para cumplir con estas cuotas equivaldría a la producción de ocho plantas europeas, por lo que pondría en serio riesgo la capacidad de producción automovilística en Europa.

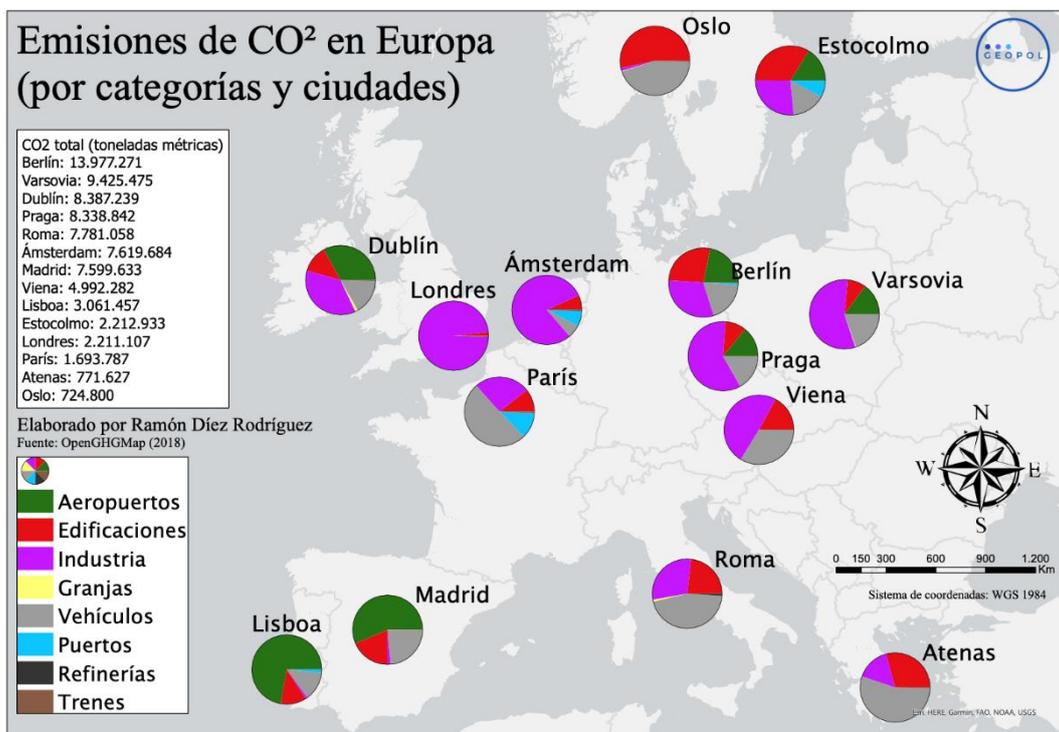
Desde la patronal del sector en España piden coherencia. El presidente de ANFAC admite que “estas multas sólo van a estar obligados a pagarlas aquellos fabricantes de automóviles que no cumplan los objetivos marcados. No las van a pagar ni las financieras, ni las aseguradoras, ni las energéticas, (*sigue*)”

ni los distribuidores, solo los fabricantes de vehículos. Ningún fabricante pone en duda la fecha de 2035. Lo que se está debatiendo ahora mismo es si en 2025 va a haber multas o no y espero que este debate se resuelva cuanto antes porque estamos en el tiempo de descuento”, admite Recasens.

El presidente de la asociación ha insistido en que esta situación podría afectar a países fabricantes de vehículos como España, donde el 95% de los vehículos producidos son de combustión. Además, ha señalado que para cumplir con los objetivos marcados por la normativa 'CAFE' es necesario incrementar la penetración de los vehículos eléctricos de batería (BEV) del 14% actual en la Unión Europea a un 22%.

Recasens admite que el peso de las multas y la transición hacia los vehículos eléctricos debe pasar por "repartir la responsabilidad" entre todos los sectores involucrados en la industria, lo que implica al energético, el financiero, las aseguradoras y las instituciones, entre otros, ya que actualmente estos costes son cubiertos solo por los fabricantes de automóviles. "¿Es justo que el sector asuma todo el peso del cumplimiento de estos objetivos? El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima nos dice que el objetivo son 5,5 millones de coches eléctricos en 2030.

Para cumplir ese objetivo, la realidad es que, a partir del año 2025, la mitad de las matriculaciones cada año deberían ser eléctricas. La mitad", advierte Recasens.



Mercadeo de emisiones

Esta circunstancia que, parece apocalíptica, puede quedar enmascarada por el simple hecho que las alianzas entre grupos automovilísticos están al orden del día. Solo Tesla, Volvo y BYD están por debajo de la media y eso les permite 'mercadear' con sus emisiones sobrantes. De esta guisa, Volvo acaba de pactar con Suzuki, por ejemplo, para que los japoneses cumplan el año que viene, y eso que tenía otro acuerdo con Toyota por la misma medida, pero han decidido cambiar a la órbita china.

Otros acuden a Tesla, caso Jaguar, Honda y Land Rover, por ejemplo. Y BYD, con una estrategia comercial inteligente, también podría lanzarse a 'vender' sus gramos sobrantes a otros fabricantes. Las ventas de eléctricos puros y de híbridos enchufables, donde son líderes, les dará esta posición de privilegio. Y es que hecha la ley, hecha la trampa, reza el dicho popular.

Grupos como Volkswagen (que se ha aliado con los chinos de SAIC), Renault, Stellantis (aunque digan que van a llegar), Ford, BMW, Mercedes, Hyundai y Kia, son clientes potenciales de ese mercadeo de emisiones. Aunque también podemos asistir a otra 'treta', como es la de registrar a partir de 2025 los vehículos eléctricos y enchufables de más bajas emisiones que se tendrían que entregar en diciembre 2024.

El 95% del peso de un automóvil se reutiliza o se recicla al final de su vida útil

En España se dan de baja unos 700.000 vehículos cada año, con una edad media de unos 19 años, según datos de Anfac.

La edad media de baja de los vehículos en nuestro país es de unos 19 años y, al final de su vida útil, se reutiliza el 95% del total de su peso, entre 1.330 y 1.520 kg, según las conclusiones obtenidas durante el webinar que organizó Sumauto, bajo el proyecto 'Drive Forward', que contó con la colaboración de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac).



La segunda vida de los automóviles empieza cuando sus piezas antiguas vuelven a tener una utilidad y esto se puede producir por medio de tres vías: reutilizarse para que las incorporen otros vehículos; reciclarse para fabricar otros componentes y piezas; y, en el caso de que no se puedan hacer ninguna de esas dos cosas, se transforman como posible fuente de energía.

Este proceso de segunda vida comienza en los Centros Autorizados de Tratamiento de Vehículos (CAT), que arranca con el proceso de descontaminación del vehículo (batería, líquidos contaminantes como el aceite, el líquido de frenos, el líquido refrigerante, etc.) y, a continuación, el proceso de desmontaje de cada una de las piezas, de acuerdo a la información oficial de cada fabricante que viene recogida en la plataforma europea y regulada AIDIS.

Hay otros actores dentro de este sistema de economía circular, como el fabricante, que tiene una serie de obligaciones hacia el consumidor final. Entre las más importantes, destaca la de informar sobre su compromiso del correcto tratamiento medioambiental de cada una de las piezas en su proceso de reutilización o reciclaje, además de la posible revalorización de los diferentes residuos y componentes.

El fabricante también es responsable de informar al usuario sobre los sitios autorizados a los que puede llevar su vehículo cuando decida darlo de baja. Aquí, ya entran en juego los centros CAT y los talleres, quienes a su vez también tienen una serie de obligaciones y responsabilidades con el consumidor, en un proceso que se conoce como doble garantía previa, donde el CAT certifica la calidad de una pieza reutilizada que vende a un taller y éste, a su vez, certifica su calidad y garantía al usuario final. Por todo ello, cuando un consumidor acude a un taller para reparar un vehículo, hay una obligación legal que indica que la pieza elegida para ello es reciclada, reparada o nueva.

Por otro lado, la presencia cada vez mayor de vehículos eléctricos plantea un nuevo escenario con nuevos retos pero, por el momento, son muy pocos los que llegan a los CAT y comienzan a tener una segunda vida útil: apenas unos 100 eléctricos sobre unos 700.000 vehículos que se dan de baja cada año. La reparación de las baterías es uno de los temas de los que más se ha estado hablando en los últimos tiempos, aunque poco a poco van surgiendo más empresas especializadas tanto en su reparación como en su reciclaje.

El actual sistema de matrículas de vehículos llegará hasta el 2053

Hasta ahora llevamos tres sistemas diferentes con las matrículas de vehículos en España. El actual sistema terminará en el 2053, pero ya en este año, en mayo, se terminará con las combinaciones de la letra 'M' y comenzará la letra 'N' con la combinación 'NBB'. Abc.es.

Las matrículas automovilísticas se implantaron en España en el año 1900, desde entonces, la placa blanca y negra es un distintivo común. Con el paso del tiempo se han usado tres sistemas para estas placas: el provincial numérico, el provincial alfanumérico y el alfanumérico nacional. Y la combinación de números y letras hoy todavía tiene margen para al menos 92 millones de combinaciones. Pero, se calcula que para 2053 se agotarán todas ellas.



Era el 'Reglamento para el servicio de coches automóviles por las carreteras', de 1900, el que hablaba de crear un registro provincial, pero no se determinó un criterio que fuera uniforme. Este sistema de matriculación podía incluir de una a tres letras que representaban a una provincia y hasta seis cifras.

Sería en 1971 cuando se reiniciaría la numeración. Eso supuso añadir una letra y reducir el número de cifras a cuatro hasta llegar a la Z; fue entonces cuando se añadió una segunda letra. Las letras del final excluían la Ñ, la Q y la R, y la segunda letra del final nunca utilizó las vocales salvo la U.

Y en el 2000 entraría en vigor una matriculación de cuatro dígitos y tres letras consonantes asignadas a nivel nacional. Esto permitía eliminar por primera vez la referencia a la provincia de matriculación y se establecían las matrículas por un sistema único en toda España.

Con el cambio de año

Y ahora, con el comienzo del nuevo año se terminan las M y empiezan las N. Fue en agosto de 2022, cuando las matrículas alcanzaron la serie de la letra M, que empieza con la combinación MBB. Y entre las previsiones se baraja que el próximo 11 de mayo podríamos ver el primer coche con la combinación NBB.

Pero todo depende del ritmo de matriculaciones de automóviles. Un sistema que prescinde de las vocales y algunas consonantes para evitar confusiones o resultados malsonantes.

Como explican desde el Canal Motor que si se usaran las vocales se puede dar la circunstancia de que haya coches con la matrícula 'ETA', 'FBI', 'GAY', 'ONG'... Que son acrónimos que pueden herir sensibilidades. O palabras malsonantes como 'ANO', 'PIS' o 'PEO', por ejemplo. En España también se restringió la utilización de las letras Ñ y Q. En estos casos, por evitar conflictos en cuanto a la visualización, ya que la Ñ se puede confundir con la N. Y la Q depende de la distancia que la miremos, puede hacer las veces de O.

Matriculaciones en España al cierre del año 2024

Las ventas de **turismos** cierran el año con un total de 1.016.885 unidades, un 7,1% más que el año anterior. Una cifra que permite superar tras cuatro años consecutivos la barrera del millón de unidades, que no se alcanzaba desde antes del inicio de la pandemia. El buen comportamiento de diciembre, con un incremento del 28,8% respecto al mismo mes de 2023 y 105.346 unidades ha permitido superar esta cifra. Un diciembre que cierra, por primera vez desde que hay registros, como el mejor mes del año debido al sprint final de ventas tanto de particulares como de alquiladores.

Matriculaciones España año 2024 Cierre al mes de diciembre

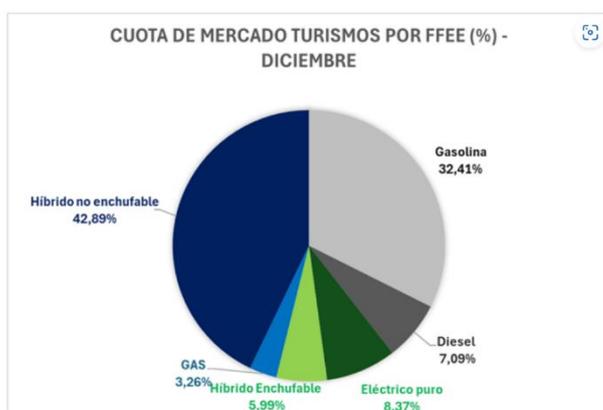
	mes	% / 2023	acumulado	% / 2023	
Automóviles	105.346	28,8%	1.016.885	7,1%	
Derivados, furgonetas y pick-up	8.953	12,0%	89.719	16,2%	
Furgones y chasis cabina <=3,5 t	5.579	8,6%	76.128	10,6%	
V.I. Ligeros < 6 t	64	1,6%	816	-4,2%	
V.I. Medios 6-16 t	272	-16,8%	4.236	18,3%	
V.I. Pesados > 16 t	1.740	-11,3%	27.088	11,7%	
Autocares, Buses y Microbuses	165	-40,6%	4.369	15,9%	
Total Mercado Vehículos alternativos*	Híbridos no enchufables (HEV)	45.273	59,9%	394.841	28,2%
	Híbridos enchufables (PHEV)	6.520	-1,9%	59.707	-5,0%
	Eléctricos (BEV + E-REV)	9.573	41,0%	65.478	4,2%
	Gas (GLP)	3.470	11,6%	33.890	27,7%
	Gas (GNC+GNL)	103	-35,6%	1.240	-30,7%
	Hidrógeno (FCEV)	0	----	62	195,2%

Fuente: ANFAC

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

En cuanto a las ventas de turismos electrificados (BEV+PHEV) logran cerrar 2024 en positivo, con un aumento del 1,9% y un total de 115.939 unidades. A pesar de cerrar diciembre con un 14,4% de cuota y con leve alza en el volumen, en el acumulado anual sigue representando el 11,4% del total, seis décimas por debajo de 2023, cuando alcanzaron el 12%.

Las emisiones medias de CO₂ de los turismos vendidos en diciembre se quedan en 112,2 gramos de CO₂ por kilómetro recorrido, un 0,4% inferior que la media de emisiones de los turismos nuevos vendidos en el mismo mes de 2023. En el total del año, se registra una media de 116,4 gramos de CO₂ por kilómetro recorrido, un 0,5% inferior a 2023.



Las ventas de **vehículos electrificados** (eléctricos e híbridos enchufables, comprendiendo turismos, cuadríciclos, vehículos comerciales e industriales y autobuses) descienden levemente un 0,4% en el año, con 125.185 unidades. Del total vendido, 9 de cada 10 ventas ha correspondido a los turismos, siendo estos los que han impulsado las ventas en 2024. Un hecho que evidencia la necesidad de planes de ayuda a la compra para todo tipo de vehículos, incluido los pesados que actualmente no cuentan con ningún tipo de plan de incentivo a la compra de modelos de cero y bajas emisiones.

En cuanto a las matriculaciones del total de vehículos alternativos (electrificados, híbridos y de gas), con 555.218 unidades y un incremento del 20,2%, se posicionan como opción preferida en España. De este tipo de vehículos son los híbridos convencionales la tecnología más vendida, con el 32,3% de mercado, superando a los gasolina y diésel.

Una página de historia: *ORIX (1952-1954) Barcelona*

El Orix fue obra de un mecánico llamado Juan Ramírez residente en Barcelona, cuyo taller logró una buena reputación tras la guerra civil, y como aficionado que era a la competición, tenía entre sus clientes a propietarios de coches y motos que participaban en algunas de las escasas pruebas deportivas de los años de posguerra que eran, fundamentalmente, carreras en cuesta, ya que con el racionamiento de gasolina existente hasta los primeros años cincuenta, las carreras de unos pocos kilómetros de recorrido eran con frecuencia las únicas posibles, participando él mismo en diversas ocasiones a los mandos de su moto BMW, y en un momento dado se lanzó a diseñar y construir un automóvil dotado de un motor de fabricación propia inspirado en los bicilíndricos de la citada marca alemana.

Al igual que ocurrió con otras iniciativas de este tipo en esos años, el primer Orix, y los que le siguieron, no eran automóviles fabricados en serie sino puramente artesanales, lo que suponía un costo final elevado, aunque el coche fuera mecánicamente sencillo, si bien la falta de vehículos de esos años permitía venderlos. Señalaremos que Orix era -y es- el nombre de un cervatillo africano, pequeño y muy ágil, que es lo que Ramírez pretendía de su coche, y sin duda lo logró, presentando en 1952 un *cabriolet* que en 1953, conducido por él mismo, participó en la carrera en cuesta de la Rabassada, ganando en su categoría. El coche llevaba el número 66 y la matrícula era B - 81544.



Tras este *cabriolet*, Ramírez construyó otro Orix mecánicamente similar, pero con carrocería cerrada y apto para cuatro plazas, con unas líneas bastante agraciadas, lo que hizo que doce clientes, amigos de Ramírez, le encargasen un coche cada uno de ellos, lo que abarataba los costes de fabricación, habiendo existido dos tipos de línea diferenciadas sobre todo en su parte frontal, y para acabar la historia de su singladura como constructor, señalaremos que en el sector Automóvil de la Feria de Muestras de Barcelona de 1954, Ramírez presentó un coche cuyas líneas eran una réplica del VW 'Escarabajo', imitación que no tenía sentido por cuanto las líneas del Orix eran atractivas sin necesidad de imitar a nadie.

Tras haber construido estos coches, Ramírez y unos inversores se plantearon edificar una pequeña fábrica para hacer los Orix en serie, pero esta operación no se llevó a cabo, por lo que 1954 fue el último año de actividad del taller como constructor, siendo muy probablemente catorce el número de unidades producidas.



CARACTERISTICAS TECNICAS

Motor: 4 tiempos, con dos cilindros opuestos refrigerados por aire de 72x75 mm (610 c.c.). Válvulas en culata. Compresión de 7:1. Potencia: 25 HP a 5.000 rpm (a veces se da la cifra de 27 HP a 5.500 rpm). Alimentación: 1 carburador Solex.

Embrague: Monodisco en seco. Cambio de marchas: Cuatro marchas adelante y marcha atrás, 3ª y 4ª sincronizadas. Dirección: Cremallera. Suspensión: Independiente a las cuatro ruedas.

Batalla: 208,5 cm. Largo (las berlinas): 390 cm/Ancho: 137 cm/Vías delantera y trasera: 123 cm. Peso: 750 kg. Neumáticos: 4,25x15" en las primeras unidades y de 5,00x15" en las últimas. Prestaciones: Velocidad máxima (*cabriolet*): 115 Km/hora, berlina 110 km/h. Consumo de 6 litros/100 Km.

(Artículo de Pablo Gimeno, Comisión Técnica de Historia del Automóvil y de la Automoción de ASEPA)

Nuestros Protectores

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



AVIA INGENIERIA Y DISEÑO habla de microchips en el Clúster de Semiconductores de la Comunidad de Madrid (*)



Bosch espera que para 2030, uno de cada tres nuevos vehículos matriculados en todo el mundo sea puramente eléctrico (*)



Gestamp presenta sus últimas soluciones para componentes más seguros y sostenibles en la feria IZB (*)



Iberdrola instala cargadores para 300 coches eléctricos en el aparcamiento para residentes más grande de Madrid (*)



Todo sobre las etiquetas ambientales de la DGT (*)



Así serán los frenos del futuro (*)

¿Quieres leer gratis estas revistas del Sector de la Automoción?

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



La vida de ASEPA

A la fecha del **16 de enero** contamos con 30 Protectores, 1.834 Socios, 12.136 Simpatizantes y 967 Varios. En LinkedIn tenemos 37.926 contactos y los tres Grupos ASEPA en esta misma Red cuentan con 1.756 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.

Ayer 15 de enero, hemos mantenido reunión especial de **Reflexión Estratégica** para revisar la trayectoria general de nuestra asociación en los últimos años y, en base a ello, hemos planteado el futuro de la Asociación y las modificaciones que debemos hacer, no solo para que no decaiga nuestra actuación, sino al contrario, para seguir creciendo en calidad y cantidad.

El **Código Ético** de ASEPA, que es el nuevo y único documento donde ASEPA presenta sus principios y el modo de actuación de las personas en base a la ética, está listo para presentarlo en la próxima Asamblea General de Socios para su aprobación.

La **nueva página web** de ASEPA está casi lista para su prueba funcional.

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 (Imagen: Repsol)
2. https://www.hibridosyelectricos.com/coches/2025-sera-ano-coches-electricos-sus-ventas-aumentaran-30-en-todo-mundo_77720_102.html
3. <https://www.elperiodico.com/es/opinion/20250102/acelerar-sector-automovil-tribuna-ey-113045006>
4. https://www.faconauto.com/noticias-automocion/el-mercado-de-vehiculos-pesados-enfrenta-su-gran-reto-caida-de-ventas-y-lucha-por-la-transicion-hacia-cero-emisiones/?utm_source=mailpoet&utm_medium=email&utm_source_platform=mailpoet&utm_campaign=faconauto-news-2-de-enero-de-2025
5. https://www.hibridosyelectricos.com/coches/catl-presenta-sus-baterias-chocolate-capaces-recuperar-100-autonomia-en-1-minuto_77565_102.html
6. https://www.autopista.es/noticias-motor/tecnologia-revolucionara-coche-electrico-ventajas-todas-claves-uso-hidrogeno_302130_102.html
7. <https://www.logisticaprofesional.com/texto-diario/mostrar/5020783/combustibles-renovables-tecnologia-lista-hoy>
8. <https://www.informacion.es/economia/2024/12/16/normativa-cafe-amargara-fabricantes-coches-112649433.html>
9. <https://www.posventa.info/texto-diario/mostrar/5108822/95-peso-automovil-reutiliza-recicla-final-vida-util>
10. <https://www.abc.es/motor/cambio-llega-espana-afectara-coches-2025-20241229093000-nt.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.abc.es%2Fmotor%2F%2Fcambio-llega-espana-afectara-coches-2025-20241229093000-nt.html>
11. Anfac
12. Asepa
13. Nuestros Protectores
14. Revistas
15. 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