



Boletín de Noticias de Automoción

- nº 328 – 16 febrero 2025 -

ASEPA informa:

- Revistas gratis de coches, camiones y buses
- ASEPA estrena Código Ético
- La automoción europea, en el ojo del huracán
- Tres claves para que el coche eléctrico pueda convencer
- El futuro de los Combustibles renovables
- Este motor híbrido diésel-hidrógeno reduce las emisiones de CO2 un 85%
- La IA y el automóvil: Una ayuda en la producción, la conectividad, la conducción autónoma y la atención al cliente
- La reconstrucción de accidentes de tráfico
- La ‘Palabra del año en la automoción’
- La automoción busca nuevos perfiles profesionales
- Las matriculaciones en España al mes de enero
- Una página de historia: DODGE DART DIÉSEL. Una solución parcial
- Nuestros Protectores
- ¿Quieres leer gratis estas revistas de la automoción?
- La vida de ASEPA

Todos los Boletines ASEPA editados en www.asepa.es

Revistas gratis de coches, camiones y buses

ASEPA ha llegado a un acuerdo con unas de las revistas más importantes del sector de la automoción en España para ofrecer a los lectores de este boletín la lectura o descarga gratis de su versión digital.

Así, en todos nuestros boletines de noticias como este, estarán disponibles los últimos números publicados de las 10 revistas que podemos ver en la imagen.



En España, el sector de la automoción cuenta con una amplia variedad de revistas especializadas tanto en automóviles, como en vehículos comerciales, camiones, autocares y autobuses.

Estas publicaciones no solo informan sobre las últimas novedades del mercado, sino que también realizan pruebas de modelos, análisis técnicos y ofrecen contenido relevante para

los profesionales del sector de automoción en España.

En resumen, las revistas especializadas en automóviles y camiones en España desempeñan un papel importante en mantener informados a los profesionales y consumidores del sector, contribuyendo a un entendimiento más profundo del mercado y las tendencias tecnológicas que marcan la pauta en la industria del motor.

ASEPA estrena Código Ético

Bajo la presidencia de Francisco Aparicio Izquierdo, en la Asamblea General de Socios de ASEPA del pasado 22 de enero de 2025 ha sido presentado y aprobado el Código Ético de esta asociación.

En la **introducción** del documento se comienza con la presentación de ASEPA como la Asociación Española de Profesionales de Automoción, creada en julio de 1996 e inscrita en el Registro de Asociaciones del Ministerio de Interior y se define como una asociación sin ánimo de lucro, de ámbito nacional y que mantiene acuerdos con otras entidades análogas con actividades en España y en otros países.

Los socios de ASEPA provienen de todos los campos relacionados con la automoción, tales como la investigación, la ingeniería, la producción, la comercialización y servicios posventa, la docencia, la competición, la publicidad, la historia, los medios de comunicación y otros.

El **objetivo** del Código es proporcionar una guía deontológica y de principios de actuación a todas las personas de la Junta Directiva, directivos y empleadas de la Asociación, así como aquellas que, de manera voluntaria, colaboran con ASEPA en diferentes actividades; también se especifican los valores y compromisos que deben regir la actividad de todas ellas en los distintos ámbitos y de la Asociación.

Así mismo se presentan los **valores rectores** de la actuación de ASEPA que se concretan en:

1. Compromiso de servicio a la sociedad y al sector de la automoción, directamente y a través de sus profesionales.
2. Respeto a los derechos fundamentales de las personas, a su capacidad de iniciativa, creatividad e innovación y trabajo en equipo.
3. Capacidad de conseguir objetivos y valor añadido.
4. Actitud positiva al cambio y a la mejora continua.
5. Responsabilidad e integridad de las personas en su compromiso por el trabajo bien hecho.
6. Compromiso con la salud y la seguridad de las personas.
7. Respeto por el medio ambiente, trabajando para minimizar cualquier impacto.
8. Transparencia, haciendo públicos todos los datos relevantes de nuestra actividad.

A través de este Código se ponen de manifiesto los valores corporativos que han de guiar el comportamiento de cuantas personas ejercen actividad en ASEPA o a través de esta asociación, así como las pautas de conducta y líneas generales de actuación que habrán de orientar la toma de decisiones de la Asociación.

Como complemento a estos valores básicos de actuación, la Junta Directiva de ASEPA ha entendido conveniente aprobar las **pautas de conducta** que se incluyen en este Código Ético, que mantendrá actualizado, adaptándolo al avance de la sociedad y de las necesidades éticas en los ámbitos profesionales y empresariales relacionados.



Respecto a la actuación conforme a la ética y legalidad, todas las personas que forman parte de ASEPA, en alguna de las modalidades descritas antes, deberán:

- Desempeñar su función en la organización con estricto cumplimiento de la legislación aplicable, y evitando cualquier práctica que no sea éticamente aceptable bajo estrictos criterios de honestidad e integridad.
- Asumir, cumplir y respetar los Estatutos de ASEPA, las decisiones de sus Órganos de Gobierno, así como los procedimientos y normativas de la Asociación en sus respectivos ámbitos de actuación.
- Actuar de forma clara y transparente en lo concerniente a ASEPA.

Este es solo un pequeño resumen, por lo que si quieres, puedes encontrar el texto completo del Código Ético de ASEPA en este [enlace](#).

La automoción europea, en el ojo del huracán

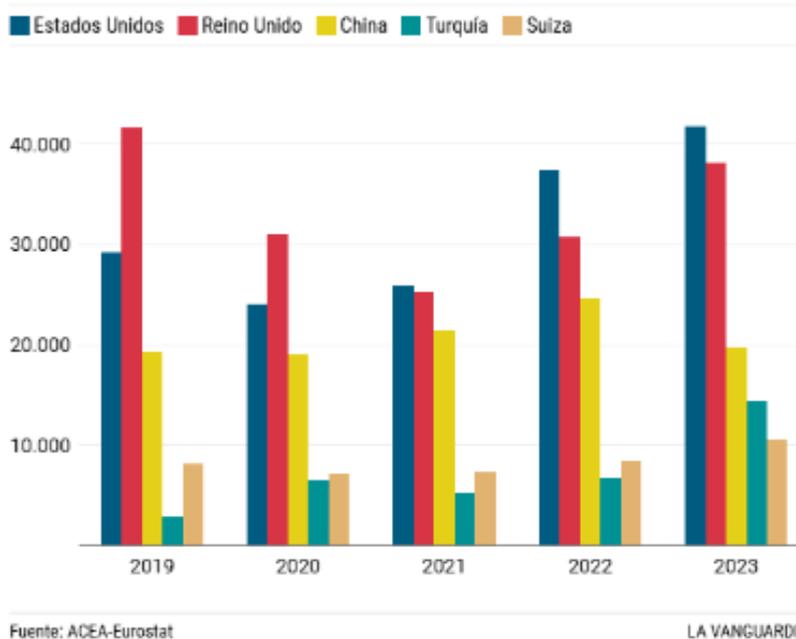
Los aranceles de EE.UU. desafían el auge exportador y la industria ya siente el impacto de unos posibles aranceles tanto para la UE, como en México o Canadá. Noemi Navas en lavanguardia.com.

Una de las obsesiones del actual presidente de EE.UU., Donald Trump, con la Unión Europea es la industria del automóvil. “Se lo pregunté a un par de líderes. No quiero usar nombres, pero ¿cuántos Chevrolet o Ford ves en el centro de Múnich? La respuesta es ninguno, porque no aceptan ningún coche”, ha espetado estos días Trump, mientras que hay “millones de Mercedes Benz, Volkswagen o BMW en las ciudades americanas y no hacemos nada al respecto”. “Esto tiene que cambiar”, amenazó recientemente, aludiendo a los posibles aranceles sobre los vehículos europeos.

Efectivamente, la industria europea de la automoción sentiría con fuerza en sus cuentas unos posibles aranceles a la importación de coches desde EE.UU. Este país es el principal destino de exportación de la automoción europea, según los datos de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA, por sus siglas en inglés). En el 2023 (último dato disponible) se exportaron cerca de 800.000 vehículos, un 15% más que en el año anterior, con un valor aproximado superior a los 40.000 millones de euros. En los últimos cinco años, ha sobrepasado a Reino Unido como principal destino y ahora mismo acapara el 24% del conjunto de las exportaciones. Alemania sería, en todo caso, la que más sufriría con los nuevos aranceles, dado que exporta 500.000 automóviles, según datos de la asociación alemana VDA.

Principales destinos de exportación de vehículos de la Unión Europea

En millones de euros



No es el caso de España. Sin banalizar en ningún caso la amenaza de los aranceles, lo cierto es que EE.UU. siempre ha sido un mercado residual para los automóviles españoles. Comenzaron a exportarse vehículos hacia allí después de la crisis financiera, en 2013, de la mano especialmente de Ford, desde Almussafes y Mercedes, desde Vitoria, que homologó su Mercedes Vito como taxi para la ciudad de Nueva York. Los cambios en los modelos y en las políticas comerciales de estas y otras empresas han motivado que se haya pasado de exportar 51.700 vehículos en 2023 a ninguno en 2024, según datos de la asociación de fabricantes Anfac y elaboración propia.

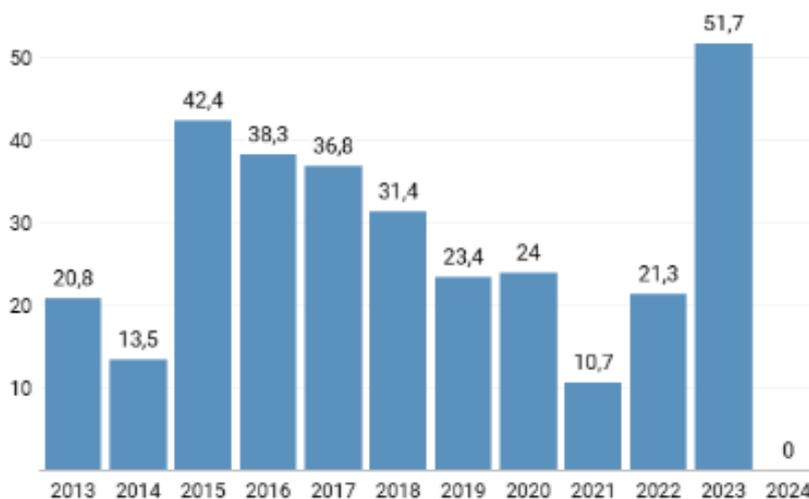
Las exportaciones de vehículos españoles son muy dependientes de los mercados europeos, especialmente Francia, Alemania, Italia y Reino Unido, que acapararon el 60,5% de los 2,12 millones de vehículos que se exportaron el año pasado, según el informe de destinos de exportación de Anfac. Fuera de la UE, destacan Turquía y México como grandes compradores de vehículos españoles. “Aun y todo, cualquier situación que nos lleve a una guerra comercial y que vulnere el libre comercio entre España y Europa y EE.UU. es negativa para ambas partes”, señala José López-Tafall, director general de Anfac. (sigue)

Para España, EEUU es un mercado residual para los coches pero no para los componentes y piezas

La vertiente más delicada del posible conflicto comercial en cuanto a España no es el coche terminado sino la exportación de componentes y piezas, que, aunque también tienen en la Unión Europea su principal comprador, tienen una posición más expuesta a EE.UU. “Para los proveedores españoles de automoción, EE.UU. es nuestro tercer socio comercial extracomunitario, sólo por detrás de mercados tales como Reino Unido y Marruecos”, señalan desde su asociación Sernauto. Hasta noviembre de 2024, el valor de las exportaciones registró un crecimiento interanual del 8,3% y representa una cifra de facturación de 942 millones de euros.

Exportaciones de vehículos a EE.UU. Desde España

En miles de vehículos



Fuente: Anfac y elaboración propia

LA VANGUARDIA

Puede parecer poco pero porque aquí correspondería abrir el foco para entender cómo la industria española de componentes y la europea de automoción ya están sufriendo en cierto modo los aranceles de Trump. Las principales empresas del sector de componentes en España, como pueden ser Gestamp o Antolin, fabrican piezas grandes como carrocerías o ejes que se exportan con dificultad. De este modo, estas compañías instalan factorías cerca de sus socios fabricantes de coches y así, tienen una implantación muy importante, por ejemplo en México, donde EE.UU. aprobó aplicar un 25% de tasas a los productos importados, que ahora están en suspenso. Antolin tiene nueve fábricas allí; Gestamp cuenta con siete instalaciones productivas y CIE Automotive tiene 12 plantas.

“El establecimiento de aranceles les afectaría, directa e indirectamente, porque la industria automotriz en México es una de las principales partidas, de mayor valor comercial, de las exportaciones de este país a EE.UU. y sería de las más afectadas”, detalla Sernauto. Estos proveedores han ido de la mano de empresas como Audi, BMW, Mercedes o Nissan, que han convertido México en un polo de fabricación de vehículos global, con más de 3 millones de unidades al año.

Los principales productores españoles de piezas tienen plantas en México

De hecho, recientemente las acciones de las principales automovilísticas europeas se desplomaron en bolsa por los aranceles a México y Canadá. Volkswagen, BMW, Porsche, Volvo Cars o Stellantis cayeron entre un 5% y un 6% en la jornada. El índice europeo de automóviles y piezas de recambio cayó un 4,1%. Los analistas estiman el impacto total de los aranceles en alrededor del 12% del beneficio neto de explotación de Volkswagen en 2025 y el 40% del de Stellantis.

Esta globalización de la economía, basada en el libre comercio, que ahora cuestiona Trump va a provocar distorsiones de todo tipo pero valga como muestra la que puede protagonizar la marca alemana BMW, que ya se vio muy afectada en 2018 con los aranceles al acero de Trump. La compañía fabrica desde Europa y exporta a EE.UU. pero también tiene fábricas en el país, que la han convertido, durante ocho años consecutivos hasta 2023, en la principal exportadora de vehículos desde EE.UU.

Tres claves para que el coche eléctrico pueda convencer

La movilidad eléctrica no termina de arrancar. Los compradores no se deciden a comprar un coche eléctrico. ¿Qué tendría que ocurrir para que te compraras un eléctrico? Alicia Fernández en autofacil.es.

A pesar de la presión de los legisladores y de la cada vez más amplia oferta de coches eléctricos, los consumidores europeos no están convencidos de pasarse a la compra de vehículos de batería. Solo uno de cada cinco conductores europeos de vehículos térmicos planea comprarse uno en los próximos cinco años, según un estudio de Accenture. En Alemania todavía son más escépticos, sólo del 16% dice que tiene previsto hacerlo. ¿Qué tendría que ocurrir para que cambiaran de opinión? El informe Identifica tres claves para convencer a los clientes: la fiabilidad, la autonomía eléctrica y la relación calidad-precio.



El estudio realizado por la consultora entre más de 6.000 conductores pone en evidencia que los europeos son más reticentes que los norteamericanos. El porcentaje de encuestados que afirman que tienen la intención de comprarse un coche eléctrico en los próximos cinco años es del 25%. China, por su parte, lidera el cambio hacia la movilidad eléctrica, con un 44% de los no propietarios de EVs que planean comprar un eléctrico en los próximos cinco años.

La adopción del coche eléctrico por parte de los compradores depende, según el informe de Accenture, de que las marcas comprendan mejor las necesidades de los consumidores. Deberían priorizar la fiabilidad, la autonomía eléctrica y la relación calidad-precio. De esta forma si los fabricantes logran ofrecer vehículos con estas premisas, la transición hacia la movilidad eléctrica será mucho más rápida.

1. **La batería y la autonomía:** El 87% de los conductores europeos considera que el tamaño de la batería y la autonomía son aspectos decisivos a la hora de elegir un vehículo eléctrico. En Estados Unidos, este porcentaje es algo menor, pero sigue siendo elevado, con un 78% de los encuestados priorizando este factor.
2. **Fiabilidad del vehículo:** Muchos compradores aún tienen dudas sobre el rendimiento y la durabilidad de los coches eléctricos, especialmente en condiciones climáticas extremas o tras varios años de uso. A pesar de que elementos como las baterías ofrecen, en muchas ocasiones, 8 años de garantía.
3. **Relación calidad-precio:** Aunque cada vez hay más modelos eléctricos, los consumidores siguen considerando que los vehículos eléctricos tienen un coste elevado en comparación con los coches de combustión, y esperan más incentivos o una reducción en los precios.

Además, invertir en infraestructura de carga y ofrecer una mejor experiencia de usuario serán claves para convencer a los compradores indecisos.

El estudio también pone en evidencia que la comodidad de carga es un aspecto crucial para la adopción del coche eléctrico. El 70% de los conductores europeos espera cargar su vehículo mientras está estacionado, ya sea en casa o en lugares públicos como supermercados. En Estados Unidos, la cifra es similar, con un 68% de los conductores buscando esta facilidad.

Esto subraya la necesidad de una infraestructura de carga más accesible y eficiente. Sin suficientes puntos de recarga rápida y soluciones de carga doméstica económica, muchos consumidores seguirán optando por coches de combustión.

El coche eléctrico, primera opción de compra... en 2048

En el informe también se analiza en base a las encuestas cuándo el coche eléctrico será la primera opción de compra. Pues bien, los europeos son los que menos claro lo ven. El coche eléctrico no será su principal opción de compra hasta 2048. Hay países más abiertos como Italia en el que se adelantaría a 2043. Estados Unidos tiene una actitud algo más optimista que Europa. Piensan que el coche eléctrico será la primera opción en 2045.

Ahora bien, en general el 57% de los compradores planean comprar un eléctrico en la próxima década.

El futuro de los combustibles renovables

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) ha expresado su preocupación por la falta de medidas fiscales en el paquete de normativas tributarias anunciado por el Gobierno para 2025. Artículo de Camión Actualidad.

En particular, lamenta que no se contemple la aprobación de tipos impositivos reducidos o exenciones en el Impuesto Especial sobre los Hidrocarburos (IEH) para los combustibles renovables, que son una alternativa sostenible y viable para la transición energética y la lucha contra el cambio climático, uno de los pilares de la política actual del Ejecutivo.

Qué son los combustibles renovables y por qué importan

Los combustibles renovables son líquidos con baja o huella neutra de carbono que se producen a partir de materias primas no alimentarias, como los residuos agrícolas, forestales, industriales o municipales. Estos incluyen los biocombustibles o biocarburantes y los *e-fuels* (combustibles sintéticos), que se obtienen a partir de hidrógeno renovable y dióxido de carbono. Esta alternativa energética tiene el potencial de reducir la huella de carbono de los combustibles en un promedio del 82%, alcanzando incluso una reducción total del 100% en comparación con los combustibles fósiles.



Esta alternativa energética tiene el potencial de reducir la huella de carbono de los combustibles en un promedio del 82%, alcanzando incluso una reducción total del 100% en comparación con los combustibles fósiles.

Incentivos fiscales: ¿realmente efectivos?

El Gobierno ha decidido prorrogar hasta el 31 de diciembre de 2025 la

deducción del 15% en el IRPF en la compra de vehículos eléctricos enchufables y de pila de combustible, con un límite de 20.000 euros. Esta medida, que ofrece un ahorro de hasta 3.000 euros, se complementa con una exención del Impuesto de Matriculación durante los primeros dos años del vehículo, pasando a una bonificación del 75% a partir del tercer año. Sin embargo, estas medidas están enfocadas exclusivamente en los vehículos eléctricos y dejan de lado a los combustibles renovables que, según los expertos, podrían ser igualmente efectivos en la reducción de emisiones.

¿Por qué los combustibles renovables también deberían recibir incentivos fiscales?

Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC y miembro del Comité Ejecutivo de la IRU, subraya que los objetivos del Gobierno para los vehículos eléctricos también podrían lograrse utilizando combustibles renovables. La transición de los combustibles fósiles a fuentes de energía renovables producidas localmente contribuiría a mejorar la competitividad de las empresas españolas, a luchar contra el cambio climático y a fortalecer la seguridad energética. Sin embargo, los combustibles renovables continúan estando sujetos a la misma carga impositiva que los combustibles fósiles, lo que frena su adopción.

Potencial económico de los combustibles renovables

Si se aplicara una carga impositiva tipo cero a la fracción bio en los carburantes, como sucedía en España hasta 2012 y como ocurre actualmente en Francia, utilizando altas proporciones de biocombustibles como E85 y B100, se podría reducir el Coste Total de Propiedad (TCO) de los vehículos de gasolina y diésel en hasta 6.000 euros (24%) y 5.000 euros (24%), respectivamente. Estas medidas son una muestra clara de cómo los incentivos fiscales pueden ser determinantes para fomentar el consumo de combustibles sostenibles.

Petición de políticas fiscales para los combustibles renovables

Como parte de la Plataforma para los Combustibles Renovables, ASTIC, junto a otras 29 asociaciones, solicita al Gobierno políticas fiscales que fomenten la producción y consumo de combustibles renovables.

La importancia del sector del transporte por carretera

El directivo de ASTIC también destaca que, si bien se celebra la decisión de no aplicar la subida fiscal al diésel, la realidad es que el 96% de los camiones en España siguen utilizando gasóleo, lo que subraya la relevancia estratégica del transporte por carretera para la economía española. La falta de consenso político para aplicar esta subida ha beneficiado a las empresas transportistas, que dependen del gasóleo para su competitividad.

Este motor híbrido diésel-hidrógeno reduce las emisiones de CO2 un 85%

El Laboratorio de Investigación de Motores de la UNSW ha desarrollado un innovador sistema de combustible dual hidrógeno y diésel, reduciendo significativamente las emisiones de CO2. Gonzalo García en hibridosyelectricos.com.

En Europa, a partir de 2035 los motores de combustión estarán prohibidos. Este cambio ha desatado una auténtica revolución tecnológica, con fabricantes y equipos de investigación compitiendo por desarrollar sistemas de propulsión alternativos. Aunque los motores eléctricos y las pilas de combustible de hidrógeno lideran esta carrera, hay quienes siguen apostando por dar una segunda vida a los motores tradicionales.



Un equipo de ingenieros del Laboratorio de Investigación de Motores de la Universidad de Nueva Gales del Sur (UNSW) en Australia ha dado un paso gigantesco hacia la sostenibilidad. Han conseguido transformar un motor diésel convencional para que funcione como un sistema híbrido de hidrógeno y diésel, reduciendo las emisiones de CO2 en más del

85%: un motor diésel que casi no contamina.

Motores diésel que contaminan casi lo mismo que un eléctrico

Este innovador desarrollo ha sido liderado por el profesor Shawn Kook, en colaboración con el profesor Evatt Hawkes. Tras 18 meses de trabajo, lograron crear un sistema de combustible dual de inyección directa de hidrógeno y diésel que permite que cualquier motor diésel funcione con un 90% de hidrógeno. Los resultados son asombrosos: emisiones de CO2 reducidas a solo 90 g/kWh, un 85,9% menos que un motor diésel tradicional.

Lo mejor de esta tecnología es su aplicación práctica inmediata. Según los investigadores, cualquier motor diésel utilizado en camiones, maquinaria agrícola o equipos mineros podría adaptarse a este sistema en solo unos meses. Esto es crucial en un momento en el que el cambio climático exige soluciones inmediatas.

El hidrógeno verde, producido a partir de energías renovables como la eólica y la solar, se presenta como una alternativa mucho más ecológica que el diésel. Al aprovechar esta tecnología, no solo se reduce la huella de carbono, sino que también se evita la necesidad de esperar décadas para que las pilas de combustible sean viables a gran escala.

Inyección directa de hidrógeno: el gran secreto

El sistema desarrollado por el equipo de la UNSW mantiene la inyección diésel original del motor, pero añade una inyección directa de hidrógeno. Esta innovación permite controlar la mezcla dentro del cilindro del motor y resolver uno de los principales problemas de los motores de hidrógeno: las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx).

“Si simplemente se añade hidrógeno al motor y se deja que se mezcle de manera uniforme, se generan muchas emisiones de NOx, que son altamente contaminantes”, explica el profesor Kook. “Pero al estratificar el hidrógeno, logramos reducir estas emisiones por debajo de las de un motor puro diésel”.

Otro aspecto clave es que este sistema no requiere hidrógeno de alta pureza, que es caro de producir. Además, la eficiencia del motor mejora en más del 26% en comparación con los motores diésel.

Aplicaciones industriales y desafíos futuros

El potencial de esta tecnología es enorme, especialmente en sectores industriales que ya cuentan con líneas permanentes de suministro de hidrógeno, como las minas. En estos entornos, donde el 30% de las emisiones de gases de efecto invernadero provienen de motores diésel, la adaptación al sistema híbrido podría suponer un cambio radical.

Sin embargo, el profesor Kook reconoce que aún existen desafíos. En aplicaciones que requieren almacenamiento y transporte de hidrógeno, como los camiones diésel, es necesario desarrollar sistemas de almacenamiento más eficientes. Este es un obstáculo importante que debe superarse para que la tecnología pueda extenderse aún más.

La IA y el automóvil: Una ayuda en la producción, la conectividad, la conducción autónoma y la atención al cliente

Según leemos en un artículo reciente del boletín de Sernauto, la inteligencia artificial (IA) está transformando el sector automoción a una velocidad sin precedentes, posicionándose como uno de los pilares fundamentales para avanzar hacia un futuro más sostenible, eficiente y competitivo. España, como segundo mayor productor europeo y octavo a nivel mundial, tiene una oportunidad única para liderar esta revolución tecnológica desde el ámbito de los componentes, que representan más del 75% del valor de los vehículos fabricados en el país.

Pero ¿qué significa exactamente esta transformación?, ¿Cómo está impactando la IA en los procesos



productivos, los vehículos del futuro y la experiencia del usuario? Vamos a explorarlo.

IA en la fabricación automotriz. Procesos más eficientes y sostenibles

La IA está redefiniendo la producción a través de tecnologías como el análisis de datos en tiempo real. Estas herramientas no solo reducen los tiempos y los errores, sino que también permiten una optimización de los recursos. Las fábricas inteligentes son capaces de prever fallos en la maquinaria, adaptar la producción a la demanda y minimizar el desperdicio, haciendo que la sostenibilidad deje de ser un ideal para convertirse en una realidad.

Se está adoptando la automatización colaborativa, donde máquinas y personas trabajan en perfecta sincronía. Los robots se encargan de tareas repetitivas y de precisión, mientras que los humanos se centran en decisiones estratégicas y creativas. Este enfoque mejora la calidad de los productos, minimizando los tiempos de producción.

Vehículos Autónomos y Conectados: La movilidad del futuro

La inteligencia artificial es el cerebro detrás de los coches autónomos, permitiéndoles analizar en tiempo real millones de datos procedentes de cámaras, sensores y radares. Esta capacidad les permite adaptarse al entorno, prever situaciones de riesgo y tomar decisiones en milisegundos. El objetivo del resultado es una conducción más segura que promete reducir significativamente los accidentes de tráfico.

La IA no solo transforma los vehículos, sino también el entorno donde operan. Las infraestructuras inteligentes, equipadas con sensores y conectadas facilitan la movilidad urbana, reducen los atascos y optimizan el consumo energético.

Aunque actualmente, la tecnología se encuentre en niveles avanzados de desarrollo, queda mucho trabajo por hacer en Europa y se enfrenta a desafíos significativos:

- La toma de decisiones en tiempo real está muy avanzada, pero el ‘sentido común’ y la adaptabilidad que los conductores humanos tienen de forma natural aún representa un desafío para la IA. Otro aspecto está relacionado con la ética. Hay que trabajar de forma transparente como sociedad en los valores que hay detrás de las decisiones de la IA, además de lo relacionado con la privacidad y la seguridad de los datos para salvaguardar y proteger la información personal.
- La implementación requiere un marco legal claro y una aceptación por parte de los consumidores. *(sigue)*

- La ciberseguridad desempeña un papel clave tanto en los coches autónomos como conectados. La conectividad de los vehículos los hace vulnerables a ataques cibernéticos, por lo que el sector tiene que estar preparado ante estos ataques en todos los procesos de fabricación, desde la cadena de suministro hasta el coche autónomo.

El papel de la IA en la experiencia del cliente

La personalización es una de las grandes promesas de la inteligencia artificial. Desde la fabricación hasta la interacción con el usuario, la IA permite diseñar vehículos adaptados a las preferencias individuales, optimizando cada detalle, desde el diseño del interior hasta las funciones digitales, mejorando la experiencia del cliente y generando comodidad.

Además, los concesionarios están evolucionando hacia centros de experiencia digital, donde los clientes pueden configurar su vehículo en tiempo real, recibir asistencia personalizada e incluso probarlo virtualmente antes de adquirirlo.

Retos y oportunidades para el sector automoción en España

La transformación digital es de máxima prioridad. Necesitamos aplicar más inteligencia en producción y producto y en eso las tecnologías de IA tienen mucho que aportar. Sin embargo, esta transformación de la industria requiere profesionales capacitados para garantizar que España mantenga su posición de liderazgo en el sector. Es imprescindible invertir en formación de nuestros trabajadores y atraer talento joven, si queremos seguir siendo referentes a nivel europeo, ya que actualmente, la presencia de estos perfiles es escasa.

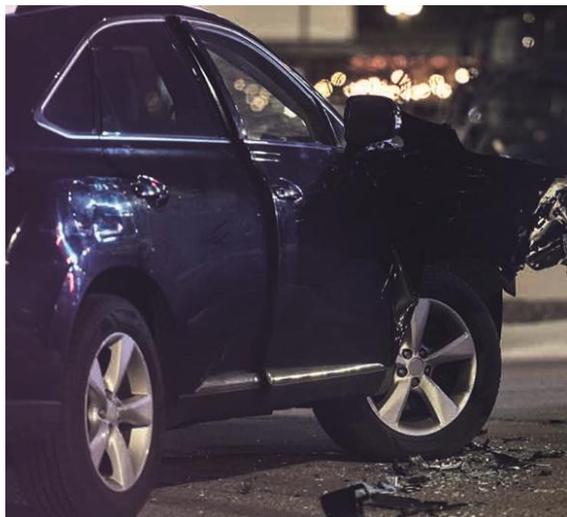
Por otra parte, la implementación de la IA no debe enfocarse únicamente en maximizar la rentabilidad, sino en crear valor para todos los actores: trabajadores, consumidores, inversores y el medio ambiente.

En conclusión, la inteligencia artificial está redefiniendo el presente y el futuro del sector automoción, desde los procesos de producción hasta la movilidad urbana. España tiene una oportunidad única para liderar esta transformación, siempre que sepa afrontar los desafíos de la digitalización y la formación de talento especializado.

Estamos ante una revolución que no solo cambiará cómo se fabrican y conducen los vehículos, sino también cómo entendemos la movilidad y la innovación en la industria del automóvil. La clave está en equilibrar tecnología y humanidad para garantizar el mejor producto posible.

La reconstrucción de accidentes de tráfico

CESVIMAP celebrará su primer Congreso de Reconstrucción de Accidentes de Tráfico en colaboración con EVU Spain. Ambas entidades congregarán en Ávila del **22 al 24 de octubre de 2025** a expertos y profesionales de la reconstrucción e investigación de accidentes de tráfico para conocer y debatir sobre tecnologías y avances en la materia.



Este Congreso promete ser una plataforma única para el intercambio de conocimientos y experiencias entre los asistentes. Tendrán la oportunidad de aprender de los mejores expertos, explorar nuevas tecnologías y metodologías y establecer conexiones valiosas en un entorno especializado y técnico.

Colaboración interdisciplinaria

El congreso está dirigido a reconструкторes de accidentes, peritos de autos, responsables de siniestros, abogados, fuerzas y cuerpos de seguridad, aseguradoras, médicos y profesionales de la salud, etc. Durante tres días, se fomentará la colaboración y el intercambio de conocimiento, con prestigiosos ponentes y mesas redondas que abordarán la

recopilación y el análisis de los datos, la biomecánica de un accidente y cómo afecta al cuerpo humano o la legislación que los encuadra.

Para más información: cesvimap@cesvimap.com y administracion@evu-spain.es

La ‘Palabra del mes en la automoción’

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



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

De las tres palabras propuestas para este mes: *enchufable*, *gasinera* y *bioetanol* ha resultado elegida como ‘palabra del mes de febrero’:

bioetanol: Combustible alternativo líquido que se genera fundamentalmente a partir de la fermentación de productos naturales ricos en hidratos de carbono.

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

La automoción busca nuevos perfiles profesionales

El 42,5% de las empresas incorporará perfiles ligados a la nueva movilidad y un 35,6% preveía aumentar su plantilla, según se informa en Auto Mobility Trends. Toni Fuentes en coheglobal.com.

La mejora del negocio registrado por las empresas de automoción y movilidad se trasladó, aunque con menor intensidad, a la evolución positiva de las plantillas. Las perspectivas de cierre del año 2024 eran positivas en relación con el empleo para un 35,6% de las empresas, con un 42,5% de empresas que buscaban perfiles profesionales vinculados a la nueva movilidad, según los resultados del Barómetro Auto Mobility Trends 2024.



Sin embargo, el grupo de compañías del sector más numeroso está formado por las que esperan acabar el año manteniendo la plantilla, con un 38% del total, frente a casi el 25% de las firmas que prevén un descenso del número de trabajadores.

Como en años anteriores, las empresas de nueva movilidad son las que se muestran más decantadas por ampliar sus empleos, con un 87,5% de las mismas que indicaron que aumentarán su cifra de trabajadores.

A continuación figuran los concesionarios, con un 50% de compañías en las que la plantilla también crecerá, los fabricantes de vehículos (33%) y los proveedores (24%).

Nuevos perfiles en el 42,5%

El crecimiento del empleo se producirá, especialmente, con la incorporación de nuevos perfiles profesionales relacionados con la transformación de la movilidad y el automóvil. El 42,5% de las empresas prevén fichar a más empleados con nuevos perfiles, mientras que un 35,6% esperan mantener ese grupo de trabajadores y casi un 18% indican que no tienen previsto incorporar empleos diferentes. La demanda de estos nuevos perfiles profesionales se concentra en las *startups* de nueva movilidad (87,5% de las empresas), fabricantes (55,5%), puntos de venta y talleres (50%) y proveedores (27%).

La evolución prevista de las plantillas en 2024 tiene lugar después de un 2023 marcado por una situación en la que la mayoría de las empresas, un 48%, mantuvieron sus trabajadores, frente a un 33% que incorporaron a más efectivos y un 19% que redujeron la cifra de trabajadores.

Las matriculaciones en España al mes de enero

Las ventas de **turismos** comienzan el año con un crecimiento positivo del 5,3%, con 72.322 nuevas matriculaciones. El mercado logra un buen resultado en el primer mes impulsado por las ventas acumuladas de diciembre y que se han cerrado durante este mes.

En cuanto a las ventas de turismos electrificados (BEV+PHEV) alcanzan en el mes de enero un notable aumento del 28,9%, hasta las 10.254 nuevas matriculaciones. Con esta cifra el mercado electrificado logra situarse en el 14,2% del mercado general, 2,6 puntos porcentuales por encima del mismo mes del año pasado.

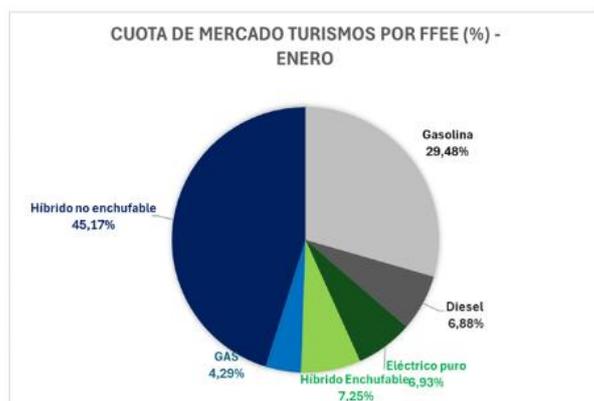
Matriculaciones España año 2025 Cierre al mes de enero

	mes	%/2024	acumulado	%/2024	
Automóviles	72.322	5,3%	72.322	5,3%	
Derivados, furgonetas y pick-up	6.918	25,5%	6.918	25,5%	
Furgones y chasis cabina <=3,5 t	5.695	1,3%	5.695	1,3%	
V.I. Ligeros < 6 t	58	-7,9%	58	-7,9%	
V.I. Medios 6-16 t	287	-10,6%	287	-10,6%	
V.I. Pesados > 16 t	2.217	-7,2%	2.217	-7,2%	
Autocares, Buses y Microbuses	378	35,5%	378	35,5%	
Total Mercado Vehículos alternativos*	Híbridos no enchufables (HEV)	32.840	23,1%	32.840	23,1%
	Híbridos enchufables (PHEV)	5.437	18,4%	5.437	18,4%
	Eléctricos (BEV + E-REV)	5.921	49,1%	5.921	49,1%
	Gas (GLP)	3.135	11,1%	3.135	11,1%
	Gas (GNC+GNL)	91	-3,2%	91	-3,2%
	Hidrógeno (FCEV)	0	----	0	----

Fuente: ANFAC

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

Las emisiones medias de CO₂ de los turismos vendidos en enero se quedan en 112,2 gramos de CO₂ por kilómetro recorrido, un 3,5% inferior que la media de emisiones de los turismos nuevos vendidos en el mismo mes de 2024.



Las ventas de **vehículos electrificados** (eléctricos e híbridos enchufables, comprendiendo turismos, cuadríciclos, vehículos comerciales e industriales y autobuses) logran un notable incremento del 32,7% en enero, hasta las 11.358 unidades. Durante el mes, estos vehículos han representado el 12,9% de las ventas totales. Un fuerte incremento, impulsado por las ventas acumuladas en diciembre y la existencia de un plan de ayudas en el mes.

En cuanto a las matriculaciones del total de **vehículos alternativos** (electrificados, híbridos y de gas), suman 47.424

unidades, con un incremento del 24,3%. Este tipo de vehículos representan el 53,83% del mercado, siendo los híbridos convencionales la opción más vendida.

José López-Tafall, director general de ANFAC ha indicado que “hemos arrancado 2025 con una magnífica noticia que es que la cuota de vehículos electrificados ha subido respecto a cómo terminó 2024. La suma de BEV y PHEV alcanza el 14,2% mientras que el ejercicio pasado cerramos en el 11,4%. Esto significa que los ciudadanos están comprometidos con la electrificación y que las ayudas a la compra sí son clave para tomar la decisión de compra de un eléctrico en un mercado como el español donde la tecnología más demandada es la híbrida convencional”.

Una página de historia: DODGE DART DIÉSEL. Una solución parcial

Desde su presentación a mediados de 1965, el Dodge Dart fabricado por Barreiros pasó a ser el alto de gama de la producción nacional, mientras que el grueso de la producción automovilística de la fábrica de Villaverde iba a estar en el Simca 1000 que entró en producción a fin de ese año iniciándose sus ventas en enero de 1966, siendo el Dodge Dart algo así como la entrada de Eduardo Barreiros por la puerta grande en el mundo del automóvil.

Lamentablemente ya en 1966, el primer año completo del Dodge, las ventas fueron de 6.399 unidades, cifra claramente inferior a la prevista, lo que provocó un elevado stock de elementos de la carrocería que habían sido adquiridos a Chrysler, lo que suponía un importante capital inmovilizado, y como



lamentablemente las ventas de 1967 y 1968 fueron aún peores, se tomó la decisión de añadir a la gama Dart una versión con el motor diésel C-65 que Barreiros había desarrollado fundamentalmente para el mercado del taxi, ofertándose desde mediados de 1968 el 'Dodge Dart Diesel'.

Hay que recordar que en esos momentos sólo Mercedes y Peugeot ofrecían, al menos en Europa, versiones diésel en sus catálogos, y lo que hasta entonces hacían los taxistas españoles era comprarse un Seat 1500 y cambiarle el motor de gasolina por otro diésel que normalmente era de Barreiros, lo que suponía

un desembolso importante para el taxista, si bien se le abonaban unas 20.000 pesetas por el motor de gasolina de origen que era totalmente nuevo, por lo que poder comprar un automóvil ya equipado con un motor diésel era una opción interesante, y para reducir al máximo los costos de fabricación, llevaba un volante más simple, faros traseros del Simca 1000, asiento delantero corrido, tapicería de skay y otras simplificaciones.

El motor de cuatro cilindros parecía muy pequeño en el vano motor previsto para el 6 cilindros en línea del Dart, y además, en años posteriores, cuando aparecieron los turbos, varios de sus propietarios los instalaron sin problemas, logrando así mejorar sustancialmente las prestaciones.

La decisión de Barreiros de ofrecer de serie un coche con motor diésel hizo saltar las alarmas en Seat, ya que los 1500 eran casi el único taxi existente en esos momentos en España, llegando Seat a un



acuerdo con ENMASA para que esta les suministrase los motores diésel Mercedes que fabricaba para furgones, con una cilindrada de 1,8 litros primero y 2,0 litros después.

Gracias a los Dart diesel, y a diversas mejoras en los modelos de gasolina desde 1969, así como a alguna exportación de Dart a Colombia, en Villaverde lograron en 1970 dar salida a los componentes de carrocería que aún había en stock, por lo que los Dart desaparecieron incluido el diésel, presentándose en 1971 el Dodge 3700 GT, siendo en total 1.381 los Dart diésel fabricados

Es de destacar el hecho de que durante algún tiempo Barreiros fue, junto a Mercedes y Peugeot como ya hemos dicho, la única marca en proponer al mercado un modelo diésel, si bien, y por aquello de la precisión histórica, diremos que en los años '50, Borgward y Fiat ofertaron también coches con motores de gasóleo, pero eso duró poco tiempo.

Para finalizar esta historia vale la pena comentar que cuando en Villaverde se pensó en el Dart diésel, se diseñó para él un motor específico que fue el C-26 de seis cilindros en línea de 3.010 cc, motor que daba la entonces respetable cifra de 90 caballos, pero finalmente se optó por el cuatro cilindros, lo que ciertamente abarató el costo final, pero de haberlo llevado adelante el Dodge español habría sido el primer 'diésel rápido' de la historia, algo que tardó más de una década en generalizarse.

(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:



Alsa Plus (*)



Encuentra el mejor curso en CEAC (*)



El INSIA ofrece dos Becas a los dos mejores TFG que hayan sido presentados en los cursos académicos 2023-2024 y 2024-2025 (*)



La Comunidad de Madrid conoce nuestro premio ‘Talento en la Industria de la Automoción’ (*)



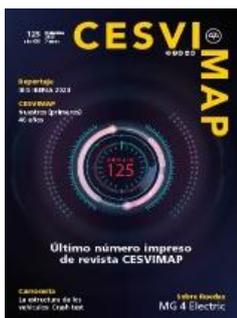
Saint-Gobain recibe la certificación TOP EMPLOYER GLOBAL por décimo año consecutivo (*)



La UFV organiza el evento ‘Technology, Mobility and Inclusion – D-PBL Erasmus’ sobre ciudades inteligentes y aprendizaje innovador (*)

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

La Comisión Técnica nº 3 de ASEPA sobre **‘Reglamentación, Certificación y Conformidad’** trabaja sobre el borrador de la guía normativa para la electrificación de vehículos.

ASEPA ha acudido el pasado 30 de enero a la cita de la Gala de entrega de los premios a los coches eléctricos del año.

El pasado 12 de febrero hemos realizado nuestro **Webinar 47** sobre ‘Oportunidades de la nueva normativa Euro 7’ con la colaboración de la Fundación Repsol.

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

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

Fuentes información e imágenes:

(Imagen de cabecera gentileza de Bosch)

1. Asepa
2. Asepa
3. <https://www.lavanguardia.com/dinero/20250209/10364081/automocion-europea-ojo-huracan.html>
4. <https://www.autofacil.es/coches-electricos-e-hibridos/coche-electrico-claves/754773.html>
5. https://www.hibridosyelectricos.com/coches/sin-electricidad-este-motor-hibrido-diesel-hidrogeno-reduce-emisiones-co2-85_78271_102.html
6. <https://www.camionactualidad.es/destacadas-noticias/item/10693-el-futuro-de-los-combustibles-renovables-una-oportunidad-desaprovechada>
7. Sernauto
8. Cesvimap
9. Asepa
10. https://www.coheglobal.com/auto-mobility-trends/movilidad-automocion-buscan-nuevos-perfiles-profesionales_809944_102.html
11. Anfac
12. Asepa
13. Nuestros Protectores
14. Revistas automoción
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.



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

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

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

Las cuotas anuales son:

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

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

Protectores Platino:



Protectores Oro:



Protectores Plata:



Acuerdos de colaboración con:



REAL ACADEMIA ESPAÑOLA



Boletín editado por la Asociación Española de Profesionales de Automoción (ASEPA)

Sede del INSIA – Campus Sur UPM – Carretera Valencia, km. 7 – 28031 MADRID

tfnº: 910 678 874 - web: <https://www.asepa.es/> - email: asepa@asepa.es