



Boletín de Noticias de Automoción

- nº 329 – 1 marzo 2025 -

ASEPA informa:

- Webinar 48: Economía circular: reciclaje de vehículos y sus componentes
- Europa ante los aranceles de Trump: nadie gana, todos perdemos
- 'Mobme': Una nueva...
- A la espera de un Moves III con efecto retroactivo y ayudas más directas
- El futuro de la movilidad eléctrica cambia al color lavanda
- Desarrollan un método revolucionario para producir hidrógeno sin emisiones de CO₂
- Biocombustibles, la energía del futuro que ya mueve motores
- IVECO celebra su 50 cumpleaños
- La 'Palabra del año en la automoción'
- 14ª Convocatoria 'Fondo de Emprendedores'
- Hielo negro en las carreteras: ¿Por qué es tan peligroso y cómo protegerte?
- ¿Cómo es la ITV en carretera?
- Términos de automoción y su historia. La valvulina de la caja de cambios
- Nuestros Protectores
- ¿Quieres leer gratis estas revistas de la automoción?
- La vida de ASEPA

Webinar 48: Economía circular: reciclaje de vehículos y sus componentes

El próximo **jueves 6 de marzo**, ASEPA realizará su Webinar 48, de 17:00 a 19:00 horas de Madrid.

El automóvil es un caso paradigmático de economía circular, ya que se recupera hasta el 95% del peso de los vehículos que llegan al final de su vida útil. Las empresas de automoción están destinando recursos significativos a la investigación y desarrollo de tecnologías que optimicen la reutilización y el reciclaje de componentes.



Con el auge del vehículo eléctrico, en el futuro será muy importante el aprovechamiento de materiales como el litio, el cobalto y el níquel mediante técnicas avanzadas de reciclaje, lo que ayudará a reducir la dependencia de dichas materias primas y a mitigar el impacto ambiental asociado a la extracción de estos elementos.

En este webinar se expondrá cuál es la situación actual en España respecto a la gestión de los vehículos

al final de su vida útil, el reciclado de las baterías de los vehículos eléctricos y el remanufacturado de componentes.

Moderado por Ernesto Salas, presidente de Sigrauto, intervendrán Manuel Kindelán, director general de Sigrauto, José María Cancero, director general de Cesvimap y Daniel Dias de Bosch.

Para más información e inscripciones se debe entrar en este [enlace](#).

Europa ante los aranceles de Trump: nadie gana, todos perdemos

La política arancelaria de Trump, lejos de proteger a la industria de EEUU, amenaza con desestabilizar un mercado frágil. Europa debe actuar con cautela y estrategia. Juan Carlos Payo en cocheglobal.com.

Los aranceles propuestos por Trump no garantizan un ganador. En un mundo cada vez más interconectado, el proteccionismo no solo es una estrategia obsoleta, sino también contraproducente. La cooperación internacional y el fortalecimiento de las relaciones comerciales son esenciales para navegar en un entorno global complejo y cambiante.

Un juego de alto riesgo, podría ser otro titular para estas líneas. La política arancelaria de Trump, lejos de proteger a la industria estadounidense, amenaza con desestabilizar un mercado ya frágil. Europa, por su parte, debe actuar con cautela y estrategia, utilizando la diplomacia y la innovación como herramientas principales para enfrentarse a este desafío.

La reciente amenaza del presidente Donald Trump de imponer aranceles del 25% al aluminio y acero importados, seguida por la posibilidad de aranceles a los automóviles europeos, pone de manifiesto una política proteccionista que busca redibujar el mapa comercial global. Sin embargo, esta estrategia podría tener consecuencias negativas tanto para la industria automovilística estadounidense como para la europea. La pregunta que surge es: ¿realmente hay ganadores en esta situación?

Los aranceles a las importaciones de acero y aluminio son un golpe directo a la industria automovilística, donde estos materiales representan alrededor del 67% del peso de un vehículo. El año pasado, 2024, Estados Unidos importó aproximadamente 8 millones de vehículos, con un valor total superior a los 240.000 millones de dólares, según datos del Departamento de Comercio.

Con casi la mitad del coste de producción de un coche vinculado a estos componentes, los fabricantes se verían obligados a trasladar este aumento de costes al precio final, lo que podría resultar en un incremento de precios de entre el 8% y el 9% para los consumidores estadounidenses. Este aumento,



sumado al ya existente problema de asequibilidad en el mercado estadounidense, donde el precio promedio de un vehículo nuevo ha alcanzado casi los 50.000 dólares, podría frenar el consumo y, por ende, la producción.

¿Proteccionismo o farol?

El enfoque de Trump parece más un juego de presión que una política a largo plazo. En 2018, cuando se introdujeron aranceles similares, las empresas no invirtieron en mejorar su capacidad productiva, sino que optaron por deshacerse de sus actividades. Esto sugiere que las medidas arancelarias están más orientadas a obtener concesiones políticas inmediatas que a

fortalecer estructuralmente la industria nacional.

El caso de Australia, que ha logrado una exención tras una llamada diplomática, ilustra cómo el enfoque de Trump depende de la negociación y no de la implementación firme de políticas proteccionistas. Esto podría indicar que los aranceles son un farol para obtener promesas de inversión y compromisos de sus socios comerciales. Y aquí, nuestra Ursula von der Leyen no ha sido la más lista de la clase para haber sido de los primeros en descolgar el teléfono y marcar el prefijo de Washington. Y si no es la presidenta, que sean directamente los líderes europeos los que aprovechen sus canales diplomáticos para negociar excepciones o acuerdos que minimicen el impacto de los aranceles. La actitud de Trump demuestra que la diplomacia directa aún puede ser una herramienta eficaz.

Europa se enfrenta a un dilema complicado. Responder con medidas similares podría desencadenar una guerra comercial perjudicial para ambas partes. En cambio, Europa debería centrar sus esfuerzos en fortalecer su competitividad global, la madre de todos los problemas. Invertir en innovación, tecnología y sostenibilidad puede ser la clave para contrarrestar los efectos negativos de los aranceles y mantener la relevancia en el mercado internacional. Según la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA), Europa exportó más de 5,8 millones de vehículos en 2022, lo que representa un valor superior a los 150.000 millones de euros. Proteger este mercado es crucial para la economía europea.

Consecuencias a largo plazo

Más allá del impacto inmediato en precios y producción, los aranceles de Trump podrían tener efectos duraderos en la estructura de la industria automovilística. La incertidumbre regulatoria podría frenar en el país la inversión en innovación, especialmente en el desarrollo de vehículos eléctricos, un área crucial para la transición hacia un transporte más sostenible. La industria automovilística europea ha invertido más de 60.000 millones de euros en el desarrollo de vehículos eléctricos y sostenibles - 250.000 millones la industria mundial-, una apuesta que podría verse comprometida por la inestabilidad del mercado.

Además, la política de aranceles podría impulsar a los fabricantes a reconsiderar sus cadenas de suministro, buscando alternativas que eviten las barreras comerciales. Esto podría llevar a una reconfiguración de las operaciones globales de producción, con potenciales pérdidas de empleo y desinversiones en regiones hasta ahora estratégicas.

‘Mobme’: Una nueva...

Grupo Castrosua sigue avanzando en su proceso de transformación con el lanzamiento de “Mobme by Castrosua”, una startup que nace con el objetivo de analizar y desarrollar soluciones innovadoras de micromovilidad para las ciudades del siglo XXI, siendo reflejo del ADN innovador de Castrosua y su apuesta por la movilidad sostenible, conectada y compartida.

mobme
by Castrosua

Con Mobme, a través del análisis y asesoramiento diseñará soluciones específicas para cada entorno. Grupo Castrosua da un paso más allá y se posiciona como actor en el ecosistema de la

electromovilidad urbana y como complemento dentro de su visión estratégica. Esta iniciativa responde a la creciente necesidad de soluciones ágiles, concretas para cada espacio, sostenibles y eficientes para los desplazamientos urbanos, en línea con la evolución de las ciudades más limpias y habitables, promoviendo el cuidado del planeta para contribuir al bienestar de las personas.

En su compromiso por aportar valor al mercado, Mobme integrará la plataforma eléctrica de micromovilidad que está desarrollando íntegramente Castrosua bajo los más altos estándares de sostenibilidad y seguridad. Este nuevo concepto abre una oportunidad más para la mejora de la calidad de vida de las personas, optimizando los desplazamientos individuales en las ciudades, integrándose con el resto de propuestas y promoviendo una movilidad más responsable y accesible.

Desde una perspectiva global, Mobme se configura para poder acceder a cualquier ámbito geográfico. Su componente estratégico y su capacidad de innovación permitirán a la *startup* explorar nuevas oportunidades y generar sinergias con otros agentes del sector, impulsando el desarrollo de ciudades más inteligentes y sostenibles. Mobme se adentra en el mundo de la micromovilidad para potenciar soluciones globales y complementarias a las personas, garantizando una transición natural hacia la nueva movilidad que exige la sociedad actual.

Mobme forma parte de un ilusionante proyecto de transformación de la movilidad iniciado por Grupo Castrosua y enfocado en continuar ofreciendo propuestas en el marco de la electromovilidad. Con esta iniciativa, la compañía reafirma su compromiso con la evolución



del transporte urbano, aportando soluciones que contribuyan a una movilidad más eficiente, sostenible y adaptada a las necesidades actuales y futuras de la sociedad.

Grupo Castrosua sigue en movimiento, soñando, innovando y asumiendo nuevos retos. Mobme, un paso más en ese camino.

Si se desea ampliar la información: juan.alvarez@castrosua.com

A la espera de un Moves III, con efecto retroactivo y ayudas más directas

La quinta edición del Foro ANFAC, ‘Movilidad’ ha finalizado el 20 de febrero con las intervenciones de **Jordi Hereu**, ministro de Industria y Turismo, **José López-Tafall**, director general de ANFAC, y **Arancha González Laya**, decana de la Escuela de Asuntos Internacionales de París y exministra de Asuntos Exteriores de España.

Jordi Hereu, ministro de Industria y Turismo, ha clausurado la quinta edición del Foro ANFAC “Movilidad” haciendo un llamamiento precisamente a la movilización de todo el sector y de los gobiernos, nacional, autonómicos y locales.



En este sentido, aseguró que esta industria es una prioridad del Gobierno español, al igual que para todos los países europeos. “En esta coyuntura nos jugamos el futuro de Europa. No podremos defender el modelo social europeo si no es en base a una mayor fortaleza industrial” indicó.

Igualmente anunció algunas medidas concretas en las que está trabajando el gobierno. “Volveremos a aprobar el Plan Moves III, con efecto retro-activo, y hemos establecido una nueva metodología, en diálogo con

Faconauto y ANFAC, para ser más directos con los ayudas. Queremos que los compradores se lleven el descuento cuando salen del concesionario. Igualmente, impulsaremos la señalética mediante la plataforma para visualizar la red de recarga en la que está trabajando Redeia” concluyó.

José López-Tafall, director general de ANFAC, por su parte, se ha sumado como ponente del evento para hablar de Los hitos y retos de la automoción española en 2025. Durante su intervención ha querido destacar que “ahora es el momento de impulsar la demanda del vehículo electrificado. Es necesario poder mostrar a los consumidores todas las ventajas de esta tecnología e impulsar la producción y venta de esta, de lo contrario, las fábricas se verán gravemente afectadas, por las multas, la destrucción de empleo y la pérdida de la inversión, necesaria para el futuro del sector”.

El director general de ANFAC ha destacado la necesidad de un plan de choque para este año, donde ha resaltado la urgencia de dotar de ayudas a los ciudadanos y a las empresas para poder abordar este cambio. “Los ciudadanos deben ver accesible el vehículo electrificado y, sin un plan de ayudas urgente, no será posible. Las empresas, por su parte, deben poder tener un contexto general que incentive el cambio, en este punto la fiscalidad es la palanca que puede impulsarlo. Todo ello, teniendo en cuenta que hay que acelerar la instalación de puntos de recarga de acceso público”.

Al igual que el presidente de ANFAC, Josep María Recasens, López-Tafall ha reclamado un Plan España Auto 2030, que adopte una visión a medio largo plazo e incluya a toda la cadena de valor, administraciones y los principales partidos políticos: “Necesitamos nuestro propio plan con el vehículo eléctrico como vector de crecimiento, la descarbonización como meta y la competitividad como camino. Desde ANFAC tenemos como objetivo que España sea el *hub* de electromovilidad de toda Europa. Pero para esto, necesitamos una visión a largo plazo, un plan que nos permita seguir siendo una industria fuerte y competitiva. Un plan para el mundo que viene, con una hoja de ruta industrial y de mercado, pero también tecnológica, y que ha de ser consensuado por todas las partes del ecosistema de la movilidad: sector, Gobierno, administración, comunidades autónomas, empresas vinculadas a la nueva movilidad y sindicatos” ha añadido.

La última intervención ha corrido a cargo de **Arancha González Laya**, decana de la Escuela de Asuntos Internacionales de París y ex ministra de Asuntos Exteriores de España, en la que ha hablado de las principales conclusiones y resultados del Informe Camino hacia la nueva estrategia de la automoción europea. González Laya ha afirmado que “El sector de la automoción es esencial para la autonomía estratégica europea. La UE necesita encontrar un nuevo equilibrio entre sostenibilidad, competitividad y seguridad que permita al sector seguir contribuyendo al crecimiento, empleo e innovación en Europa. el tiempo de la acción es ahora”.

A lo largo de la jornada, el Foro ha reunido a los principales autores de la automoción del país y entidades tanto públicas como privadas, que han podido abordar los retos y oportunidades a los que se enfrenta la industria actualmente y los próximos pasos a seguir para llevar a cabo la transformación integral del sector y aumentar su competitividad.

El futuro de la movilidad eléctrica cambia al color lavanda

Dicen que el futuro de la movilidad eléctrica es color violeta, el color de lavanda. Por Trini N. (ecoticias.com)

Hasta ahora, el litio se ha ensalzado como un elemento crucial en el sector del transporte debido a su rol clave en la fabricación de baterías. Un informe publicado en 2021 en Nature, el mercado de las baterías de iones de litio (cruciales en la movilidad eléctrica) ascenderá de 30.000 millones en 2017 a 100.000 millones en 2025, convirtiendo a las baterías de iones de litio en el eje central de los coches eléctricos. Se valora su bajo mantenimiento, puesto que no requieren de ciclos programados para mantener su vida útil.

También poseen densidades de energía y voltajes sumamente elevados y almacenan energía renovable (como solar o eólica). El sector del transporte es uno de los más contaminantes, por lo que las baterías eléctricas se ven como una salida óptima para que los vehículos emitan menos gases perjudiciales.

Pese a sus ventajas, científicos expertos plantean un dilema y es que, aunque las baterías facilitan el uso de las renovables y generan menos emisiones, su uso también entraña inconvenientes en términos ambientales.

El aceite de lavanda podría ser la respuesta que el sector busca para resolver el problema de la transición energética. Un equipo del Instituto Max Planck de Coloides e Interfases ha conformado un material a partir de linalol, el elemento principal del aceite de lavanda y azufre que podría conseguir que las baterías de sodio-azufre durarán más tiempo y aumentarán su potencia.



Un elemento que permitiría que las baterías de la movilidad eléctrica almacenaran electricidad de origen renovable. El inconveniente que debe resolverse en el actual proceso de transición energética es cómo almacenar la electricidad renovable cuando esta no es necesaria. Bajo estas circunstancias, las baterías de grandes dimensiones son una buena alternativa.

Y mucho más las baterías de azufre, particularmente las baterías de sodio-azufre, que brindan interesantes ventajas sobre las baterías de litio. Un ejemplo claro es una serie de unidades de almacenamiento estacionarias.

Los recursos con los que están elaboradas son mucho más fáciles de obtener que el litio y el cobalto, dos elementos vitales de las baterías de iones de litio. La extracción de ambos materiales suele perjudicar el medio ambiente. No obstante, las baterías de sodio-azufre pueden almacenar una menor cantidad de energía en relación a su peso que las baterías de litio y tampoco duran tanto.

La movilidad eléctrica ahora es violeta: este material funde las baterías de litio

El aceite de lavanda con su componente principal, el linalol, contribuiría a la extensión de la vida útil de las baterías de sodio-azufre, según informó un equipo del Instituto Max Planck de Coloides e Interfaces en la revista Small.

La capacidad de almacenamiento de una batería de estas características baja de forma considerable después de escasos ciclos de carga. Un escenario que tiene su razón de ser en *sulfur shuttle* (desplazamiento del azufre). Los polisulfuros formados en el cátodo migran al ánodo, reaccionan con él y, por último, generan el fallo de la batería.

Evgeny Senokos, firma creadora de soluciones alternativas a las baterías de litio en el Instituto Max Planck de Coloides e Interfaces, evita que esto suceda procediendo al encierro de los polisulfuros en una jaula de carbono.

Las celdas de batería puestas a prueba por el equipo de Postdam registraron más del 80% de su capacidad de carga original tras 1.500 ciclos de carga y descarga. Asimismo, el nuevo material del cátodo puede brindar más de 600.

Este nuevo material basado en azufre y linalol, principal componente del aceite de lavanda, tiñe el futuro de la movilidad eléctrica de color violeta, desplazando las baterías de ion de litio.

Desarrollan un método revolucionario para producir hidrógeno sin emisiones de CO2

El nuevo proceso permite la generación de hidrógeno a partir de bioetanol sostenible sin la emisión de dióxido de carbono, lo que podría potenciar significativamente la economía del hidrógeno verde. Diego Tudares en mundiario.com.

Un equipo internacional de científicos ha logrado un gran avance en la producción de hidrógeno sin emisiones de CO₂, lo que podría impulsar la economía del hidrógeno verde y contribuir a los objetivos globales de neutralidad de carbono. La innovadora tecnología catalítica desarrollada permite generar hidrógeno a partir de bioetanol sostenible sin liberar dióxido de carbono, un hito clave en la lucha contra el cambio climático.

El nuevo proceso, desarrollado por investigadores de la Universidad de Pekín y la Universidad de Cardiff, y publicado en la revista Science, utiliza un catalizador bimetalico para transformar bioetanol de residuos agrícolas en hidrógeno mediante una reacción con agua a tan solo 270°C. Esto representa



una mejora significativa respecto a los métodos tradicionales, que requieren temperaturas entre 400 y 600 grados, consumen grandes cantidades de energía y generan altas emisiones de CO₂.

A diferencia de los enfoques convencionales, esta innovadora técnica no solo elimina la emisión directa de CO₂, sino que además coproduce ácido acético, un compuesto de gran demanda en

diversas industrias. Este líquido orgánico se utiliza en la conservación de alimentos, la fabricación de productos de limpieza, la producción de fibras sintéticas y en la industria farmacéutica, con un consumo global que supera los 15 millones de toneladas anuales.

La importancia de este descubrimiento radica en su capacidad para descarbonizar la industria química, permitiendo reemplazar las materias primas fósiles utilizadas en la producción de compuestos químicos por fuentes de carbono sostenibles.

Según el coautor del estudio, Graham Hutchings, profesor de Química en la Universidad de Cardiff, la innovación representa un cambio radical en la producción de hidrógeno limpio. "Encontrar formas sostenibles de crear los productos que necesitamos para la vida cotidiana y cumplir con las ambiciones de cero emisiones netas para el futuro es un desafío clave que enfrenta la industria química", afirmó Hutchings.

Una alternativa viable para la transición energética

El desarrollo de este nuevo método de producción de hidrógeno es el resultado de más de una década de investigación en catalizadores de carburo metálico.

Según el profesor Ding Ma, de la Universidad de Pekín y autor principal del estudio, "esta innovadora tecnología catalítica tiene el potencial de desempeñar un papel clave en la expansión de la economía del hidrógeno verde y en el cumplimiento de los objetivos globales de neutralidad de carbono".

El impacto potencial de esta tecnología no se limita únicamente a la producción de hidrógeno, sino que también podría aplicarse en industrias clave como la fabricación de fibra de acetato y la producción de intermediarios farmacéuticos, ofreciendo una alternativa baja en carbono a los procesos industriales tradicionales.

El hidrógeno verde es considerado una pieza fundamental en la transición energética global, ya que puede sustituir combustibles fósiles en sectores como el transporte, la generación de energía y la industria pesada. Sin embargo, su producción sostenible sigue siendo un desafío debido a los altos costos y a la dependencia de procesos intensivos en energía.

El método desarrollado por los investigadores chinos y británicos no solo reduce significativamente la huella de carbono, sino que también podría abaratar los costos al utilizar bioetanol como materia prima, lo que lo convierte en una solución viable para la producción masiva de hidrógeno limpio.

Con el mundo avanzando hacia políticas de cero emisiones netas, esta nueva tecnología podría desempeñar un papel crucial en el cumplimiento de los compromisos climáticos internacionales. Países como Estados Unidos, durante la Administración Biden, China y la Unión Europea han apostado por el hidrógeno como un pilar clave para la descarbonización, y avances como este refuerzan la viabilidad de un futuro energético basado en fuentes sostenibles.

Biocombustibles, la energía del futuro que ya mueve motores

La movilidad con combustibles renovables ya es una realidad. Residuos como el aceite de cocina usado o los desechos agrícolas y ganaderos hacen posible fabricar biocombustibles, capaces de reducir hasta en un 90% las emisiones de CO₂ respecto a los combustibles tradicionales.

El diésel de los camiones, el queroseno de los aviones o el gasoil de los barcos ya se puede reemplazar por los denominados biocombustibles, lo cual abre enormes posibilidades a la hora de descarbonizar sectores difíciles de electrificar con una fuerte dependencia de los combustibles fósiles.



Pero ¿todos los biocombustibles se producen a partir de residuos? No, los biocombustibles de primera generación (1G) provienen de cultivos agrícolas como la caña de azúcar, la remolacha o la melaza, cereales como el trigo, la cebada o el maíz, o aceites como la colza o la soja. Solo los de segunda generación (2G) se fabrican a partir de residuos orgánicos, como aceites usados de cocina, desechos agrícolas o ganaderos o biomasa forestal, entre otros.

De primera o de segunda, la clave está en que estos combustibles tienen una naturaleza química similar a los combustibles tradicionales y pueden emplearse en los motores actuales de cualquier medio de transporte.

Movilidad sostenible por tierra, mar y aire

Cuando hablamos de transporte no debemos poner el foco sólo en la movilidad terrestre, sino también en sectores como el aéreo o el marítimo. Los objetivos de reducción de emisiones tanto de empresas como de gobiernos pasan por la descarbonización de todos los sectores sin excepción, pero con el foco puesto especialmente en la movilidad, ya que, actualmente, las emisiones provocadas por el transporte representan alrededor del 25 % de las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la Unión Europea (UE).

Precisamente para abordar esta cuestión, la Comisión Europea ha planteado un paquete de medidas llamado 'Fit for 55', que consiga reducir las emisiones contaminantes en las próximas décadas y alcanzar la neutralidad climática en 2050. Dentro de este plan se incluye la iniciativa REFuelEU Aviation, cuyo objetivo es impulsar la descarbonización de la aviación en la UE por medio de la utilización de combustible sostenible de aviación (SAF), alcanzando un uso del 2% en 2025, del 5% en 2030 y del 70% en 2050.

En este campo, son muchas las compañías que trabajan para anticiparse a la normativa. Es el caso de Cepsa (ahora Moeve), que, además de firmar alianzas para la investigación y producción de SAF con aerolíneas como Iberia, TUI, Vueling o Air Europa, ya ha realizado diferentes pruebas. Entre ellas, una acción pionera en el aeropuerto de Sevilla, desde el que más de 200 vuelos despegaron el año pasado con un 4,5% de SAF en sus depósitos. Asimismo, más recientemente, se haya convertido en la primera compañía energética en comercializar SAF en cinco de los principales aeropuertos españoles: Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga y Sevilla.

El transporte marítimo también está entre los sectores en los que Cepsa está trabajando para impulsar la descarbonización a través de los biocombustibles, en línea con el mandato de Europa. En la iniciativa FuelEU Maritime, la UE persigue reducir la intensidad de emisión de gases de efecto invernadero en el transporte marítimo un 2% en 2025, un 6% en 2030 y un 80% en 2050, comparado con los niveles de 2020, mediante el uso de combustibles renovables y medidas de eficiencia energética.

IVECO celebra su 50 cumpleaños

IVECO conmemora con orgullo los 50 años de su fundación en 1975, cuando cinco fabricantes europeos líderes de vehículos industriales se unieron, con un programa de actividades para celebrar su rico legado de excelencia e innovación en el sector del transporte. En conjunto, estos homenajes reflejan el compromiso continuo de IVECO con el progreso, su fuerte conexión con sus raíces y su visión de futuro. En su 50 aniversario, IVECO honra el pasado, celebra el presente y abraza las apasionantes oportunidades que le esperan.



A día de hoy, IVECO es uno de los principales actores en el sector del transporte mundial, ha establecido una presencia global con una huella de fabricación que incluye 7 plantas de producción y 8 Centros de Investigación y Desarrollo en Europa, Asia, África, Oceanía y América Latina, y una amplia red de concesionarios con 3.500 puntos de venta y servicio que atienden a clientes en más de 160 países.

“En los últimos 50 años, IVECO ha prosperado gracias a la colaboración y la innovación. Nuestro éxito es un testimonio del esfuerzo colectivo de todos los que han formado parte de nuestro viaje: nuestros empleados, concesionarios, clientes y socios. Juntos, hemos construido una marca preparada para afrontar los retos del futuro. Hemos contribuido a forjar la historia de la movilidad comercial y nos sentimos fortalecidos por nuestro legado y los sólidos cimientos que hemos construido.”, destaca Luca Sra, presidente de la Unidad de Negocio de Camiones de Iveco Group.

Un año de celebraciones

Las celebraciones del 50 aniversario de IVECO culminarán con *'50xBeyond'*, un evento histórico de cuatro días organizado por el Iveco Group en Officine Grandi Riparazioni-OGR Turín del 12 al 15 de junio. Este encuentro emblemático honrará la rica herencia de IVECO, profundamente arraigada en su ADN italiano, al tiempo que arrojará luz sobre su audaz visión de futuro. Turín – una ciudad central en la historia de IVECO, símbolo de sus orígenes italianos y sede de Iveco Group- ha sido elegida sede de este evento histórico, reflejando la profunda conexión de la marca con sus raíces.

El evento, que reunirá a instituciones, clientes, inversores, concesionarios, socios y todas las partes interesadas que han contribuido a construir la historia de la marca y a dar forma a su futuro, promete ser un digno homenaje a cinco décadas de excelencia e innovación. Servirá como plataforma para la reflexión, la colaboración y la inspiración, celebrando los logros de la compañía, reconociendo las contribuciones de su gente y reafirmando el orgullo por su herencia, a la vez que mira hacia delante, hacia el próximo capítulo del viaje de IVECO.

Más allá de este evento emblemático, IVECO está planeando un programa de actividades de un año de duración para conectar su legado con sus aspiraciones futuras. Se invitará a los clientes a experiencias de conducción exclusivas en Turín y Madrid – donde nació la histórica marca Pegaso y donde ahora está la sede española de IVECO – y que les permitirá familiarizarse con los vehículos de vanguardia de IVECO en entornos reales. Mientras tanto, los vehículos IVECO serán los protagonistas en lugares emblemáticos de Turín, creando momentos inolvidables para los residentes y visitantes, y las instalaciones artísticas interactivas involucrarán a las comunidades, mostrando el espíritu innovador de IVECO de formas nuevas e inesperadas. Las celebraciones se extenderán más allá de la cuna de la marca, involucrando a la comunidad IVECO con eventos locales en todo el mundo, desde Argentina a Australia.

Edición Limitada con diseños conmemorativos

IVECO también marcará este importante hito con el lanzamiento de una edición limitada de vehículos ligeros y pesados con diseños conmemorativos especialmente diseñados que combinan la rica herencia de la marca con su visión de futuro. La edición limitada IVECO S-Way se presentará oficialmente en mayo en el Moto GP de Misano. Disponible en tres colores, incluirá elementos distintivos como una pegatina conmemorativa, el logotipo del aniversario y una parrilla de color, así como interiores personalizados. La Daily de edición limitada estará disponible en cabina y furgón, con una versión premium con adhesivos y logotipo del aniversario e interiores personalizados, mientras que la versión Basic llevará el adhesivo del Aniversario en la puerta.

La ‘Palabra del año 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.



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

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

alcolock: Alcoholímetro de bloqueo del encendido. Dispositivo que interrumpe la señal de encendido del motor si el resultado de la prueba de alcoholemia por aire exhalado por el conductor es mayor que la concentración de alcohol considerada aceptable.

electrolito: En general mezcla fluida que facilita el intercambio iónico entre los polos de las baterías eléctricas.

ómnibus: Vehículo de transporte colectivo para trasladar personas, generalmente dentro de las poblaciones. Sinónimo de autobús, autocar, bus, camioneta, colectivo, guagua, entre otros.

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

[VOTA AQUÍ](#)

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

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

14ª Convocatoria ‘Fondo de Emprendedores’

Ya está en marcha una nueva convocatoria del programa de aceleración, Fondo de Emprendedores de La **Fundación Repsol**.

Esta convocatoria se dirige a *Startups* tecnológicas y de impacto que posean tecnologías y/o modelos de negocio innovadores con un mínimo producto viable o prototipo avanzado y que estén en fase precomercial o comercial temprana. Así mismo, deben ser sociedades registradas, en las que los fundadores retienen un porcentaje mayoritario del capital y lideran las decisiones tanto tecnológicas como de negocio, localizadas en cualquier país del Área Económica Europea, Suiza o el Reino Unido. Se valorarán positivamente *startups* con mujeres en el equipo fundador o directivo y/o con potencial de generar impacto social.

Supone una gran oportunidad para *startups* que estén desarrollando soluciones tecnológicas innovadoras que contribuyan a la transición energética en los siguientes temas: Economía circular, captura de CO₂, combustibles y materiales renovables, Eficiencia energética, Gestión del agua, Energías renovables, Movilidad avanzada y Digitalización.

Se ofrece 12 meses de aceleración a medida:



Toda la información detallada en este [enlace](#).

Hielo negro en las carreteras: ¿Por qué es tan peligroso y cómo protegerte?

¿Sabes qué es hielo negro y por qué es uno de los fenómenos más peligrosos en la carretera en invierno? Lo vemos con este artículo de Juan L. García en autopista.es.

Durante los meses de invierno, las carreteras pueden volverse especialmente peligrosas debido a la formación del hielo negro. Este fenómeno, prácticamente imperceptible a simple vista, es una de las principales causas de accidentes en esta época del año, especialmente entre conductores con poca experiencia en condiciones de frío extremo.



Sin embargo, conocer qué es el hielo negro y cómo prevenir sus riesgos puede marcar la diferencia entre un viaje seguro y una mala experiencia. ¡Sigue leyendo para descubrir cómo protegerte!

¿Qué es el hielo negro y por qué es un problema?

El hielo negro es una fina capa de hielo transparente que se forma cuando las temperaturas descienden por debajo de los 0 °C. Suele aparecer en zonas sombrías, como carreteras rodeadas

de árboles o en puentes, donde el frío se concentra más rápidamente.

Su principal peligro radica en que es difícil de detectar, ya que se confunde fácilmente con asfalto mojado, con lo que suele coger por sorpresa a muchos conductores, haciendo que pierdan el control del vehículo, especialmente si no toman las precauciones adecuadas.

Precauciones para conducir en condiciones de hielo negro

- **Conduce a baja velocidad y con suavidad.**
- **Evita maniobras bruscas y reduce tu velocidad.** Conducir rápido no solo dificulta la detección del hielo negro, sino que también disminuye tu capacidad de reacción y aumenta la distancia de detención del coche. Mantén un ritmo pausado para minimizar los riesgos.
- **Mantén una mayor distancia para frenar.** El tiempo y la distancia necesarios para detener un coche aumentan considerablemente en carreteras congeladas. Deja suficiente espacio con el vehículo de delante para reaccionar con seguridad ante cualquier eventualidad.
- **Utiliza neumáticos de invierno.** Si sueles conducir en zonas frías o montañosas, los neumáticos de invierno son una inversión clave. Su diseño especializado ofrece una mayor adherencia, reduciendo las probabilidades de derrapes o deslizamientos en superficies húmedas, nevadas o heladas.
- **Aprovecha la tecnología de tu vehículo.** Sistemas como el Control Electrónico de Estabilidad (ESP) pueden ser tus mejores aliados para mantener la tracción. Además, utiliza marchas largas y mantén las revoluciones bajas para evitar que las ruedas patinen.
- **Considera accesorios adicionales.** Herramientas como fundas antideslizantes pueden ser útiles para mejorar la tracción en condiciones extremas. Asegúrate de colocarlas correctamente y solo en lugares seguros.

Cómo detectar el hielo negro a tiempo

- **Brillo del asfalto.** El hielo negro suele dar un aspecto brillante o resbaladizo a la superficie de la carretera.
- **Condiciones climáticas:** Si las temperaturas están por debajo de 0 °C y has pasado por zonas sombrías o puentes, extrema la precaución.
- **Ausencia de marcas:** Si no ves huellas de neumáticos en el asfalto, es posible que haya hielo negro en la carretera.

La importancia de la previsión

El hielo negro es un enemigo silencioso, pero su impacto puede minimizarse con una conducción prudente y las medidas adecuadas. Mantente siempre alerta, adapta tu conducción a las condiciones de la carretera y no subestimes la importancia de equipar tu vehículo para el invierno.

Recuerda que tu seguridad y la de quienes te rodean dependen de tu atención y preparación.

¿Cómo es la ITV en carretera?

Se trata de una inspección aleatoria y en plena vía que realiza la autoridad competente en materia de tráfico con unidades móviles de ITV, según informa AECA-ITV.

La inspección técnica en carretera es una comprobación no anunciada e inesperada a la que pueden ser sometidos en la vía todos los vehículos y que se realiza por la autoridad competente en materia de tráfico o bien, bajo su supervisión, en unidades móviles de ITV.

Coincidiendo con el inicio de la campaña especial de intensificación de la vigilancia de camiones y autobuses con la realización de ITVs móviles en carretera anunciada por la DGT, la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV) explica en qué consisten estas inspecciones complementarias y aleatorias cuyo objetivo es garantizar que los vehículos que circulan por nuestras vías cumplen con la legislación vigente, tanto desde el punto de vista de seguridad vial, como de la protección al medio ambiente.



“La ITV en carretera es un procedimiento esencial, ya que permite ver el estado real en el que están circulando los vehículos, detectando a aquellos que lo hacen sin cumplir con los estándares de seguridad y protección del medio ambiente y que pueden constituir un peligro para el resto de usuarios de las vías públicas. Estas inspecciones extraordinarias cobran especial relevancia en momentos como el actual en el que, de acuerdo con nuestros datos, al

menos 3 de cada 10 vehículos que circulan por nuestras carreteras lo hacen sin tener la ITV al día”, asegura Guillermo Magaz, director gerente de AECA-ITV.

En otros países de la Unión Europea se vienen realizando este tipo de comprobaciones desde hace varios años, ya que están reguladas en una directiva comunitaria (Directiva 2014/47/UE, de 3 de abril). En el caso de España, hasta hace unos meses las realizaban exclusivamente los agentes de la autoridad responsables del tráfico; sin embargo, en la actualidad, estas inspecciones se complementan con otras realizadas con medios más precisos y con personal de estaciones de ITV, siempre bajo la supervisión de los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Datos entregados en las últimas horas por la DGT dan cuenta de que “el pasado año, el 25% de los vehículos controlados por estas ITV móviles presentaron deficiencias graves o peligrosas”, lo que demuestra que “es necesario realizar inspecciones técnicas selectivas en carretera para controlar el adecuado mantenimiento de los vehículos en circulación” y así complementar el control que se realiza en las inspecciones periódicas.

La ITV en carretera, paso a paso

Tal y como sucede en una ITV periódica, en una ITV en carretera la autoridad podrá comprobar los siguientes elementos: identificación del vehículo, equipo de frenado, dirección, visibilidad; equipo de alumbrado y componentes del sistema eléctrico; ejes, ruedas, neumáticos y suspensión; chasis y elementos acoplados al chasis, así como las emisiones contaminantes. También se prestará especial atención a la sujeción de la carga, si así corresponde.

Inspecciones técnicas en carretera con unidad móvil

Pero las inspecciones técnicas en carretera también pueden ser más minuciosas, para lo cual, se utiliza una unidad móvil de ITV que está provista del equipamiento necesario, incluido, entre otros, aquel que permite evaluar el estado de los frenos y la eficiencia de frenado, la dirección, la suspensión y las emisiones contaminantes del vehículo, y esta inspección técnica se realiza en colaboración del personal técnico cualificado con la formación requerida.

En caso de ser necesario una inspección técnica aún más precisa, debido a la complejidad de la inspección, el vehículo puede ser dirigido por los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil a una estación de ITV fija.

Desde AECA-ITV explican que, si en el control que se hace en ITV en carretera se detectan defectos graves o muy graves, estos tienen que ser subsanados y, posteriormente, se debe presentar el vehículo en una estación ITV fija para comprobar su correcta subsanación. En caso de que en la ITV en carretera se detecte que el vehículo tiene la ITV caducada, se le impondrá la correspondiente sanción.

Términos de automoción y su historia

La valvulina de la caja de cambios

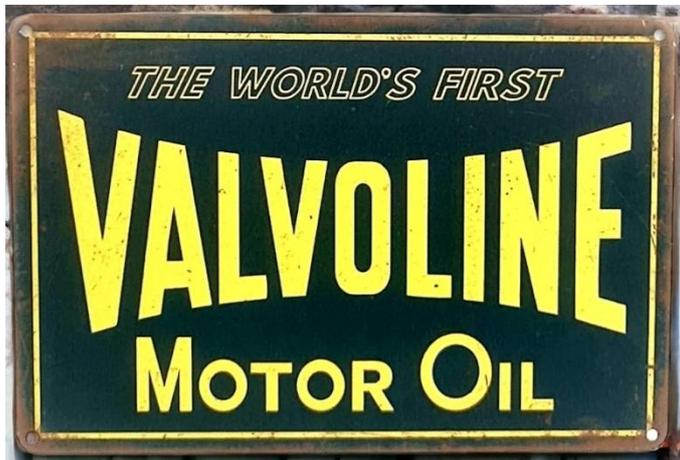
En el lenguaje de taller de las anteriores generaciones de mecánicos, cuando los cambios de aceite eran mucho más frecuentes que ahora, todos sabían que al motor se le cambiaba el aceite y a la caja de cambios, la valvulina.

En el diccionario de la RAE valvulina aparece correctamente definida como: *Lubricante para motores de automoción, empleado especialmente para la caja de cambios*. Sin embargo, no es correcto el origen indicado para el término: *De válvula e -ina, quizá por influencia de vaselina, parafina, etc.*



En 1866 el americano John Ellis observó las características lubricantes del petróleo y pensó en desarrollar un aceite especial para los motores de vapor, que funcionaban a altas temperaturas y cuya lubricación se hacía con grasas y sebos animales, que no estaban a la altura de las necesidades. Pronto se demostró la eficacia de su aceite y los motores de vapor pudieron funcionar sin problemas de gripaje de válvulas ni oxidación de los cilindros.

Para la producción de sus nuevos lubricantes Ellis fundó la empresa Continuous Oil Refining Co. y su negocio creció rápidamente. En 1873 registró la marca Valvoline, jugando con la gran protección que proporcionaba a las válvulas de los motores de vapor. Fue la primera marca comercial de aceites y sigue en activo en la actualidad.



En el libro *Como se conduce y maneja un automóvil* de E. Lozano (1913) ya se mencionaban los aceites minerales para el automóvil, identificando las marcas: “la valvulina, el vacuum-oil y el óleo-nafta, que destilan por encima de los 300 grados, es decir aceites de gran densidad”.

En el *Manual del mecánico automovilista* de R. Goytre (1928) se indica que “el cambio de velocidades se suele engrasar con un aceite muy denso llamado valvulina”. En este caso el autor

identifica la *valvulina* como un tipo de lubricante.

La *Cartilla de automóviles* de Arias (Paz) y Otero (1930) recomienda: “para el cambio y el diferencial se debe usar aceite negro espeso o *valvulina* verde”. Estos autores ya consideran la *valvulina* como un tipo de aceite específico para las cajas de cambio.

En 1927 la Society of Automotive Engineers americana publicó la clasificación SAE de viscosidades de aceite, que se utiliza en todo el mundo. El recomendado para cajas de cambio y grupos diferenciales es el de gran viscosidad, resistente a la extrema presión que se genera entre los dientes de los engranajes, denominado Aceite Lubricante SAE 90 Extrema Presión...

es decir, la valvulina.

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

Nuestros Protectores

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



El director de Cartif llama al rigor científico y a la ausencia de ideologías como solución al cambio climático (*)



José Fernández Dios: “A una persona joven que se incorpora a Grupo Castrosua, le diría que es una empresa importante y seria” con oportunidades para el crecimiento y el “desarrollo profesional” (*)



Carga bidireccional, eficiencia energética vs duración de la batería (*)



Horse inicia la producción del motor Flex HR13 en su planta de Curibia tras invertir 16 millones (*)



Green Vehicles España (*)



Acuerdo entre la Universidad Nebrija y la Fundación RACE para la formación e investigación en movilidad y seguridad vial (*)

¿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.

Estamos preparando el **Webinar 48 de ASEPA** para realizarlo el próximo 6 de marzo.

ASEPA ha acudido el pasado 20 de febrero al **Foro ANFAC**. Ver página 4 de este boletín.

Presentación oficial de **SHYNE** tras su constitución como asociación. Patrocinada por Repsol. Estuvieron representantes de Alsa, Bosch e Iveco.

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. https://www.coheglobal.com/mercado/europa-aranceles-trump-nadie-gana-todos-perdemos_810092_102.html
3. Castrosua
4. Anfac
5. <https://www.ecoticias.com/movilidad-electrica/movilidad-bateria-linalol>
6. <https://www.mundiario.com/articulo/tecnologia-ciencia/desarrollan-metodo-revolucionario-producir-hidrogeno-emisiones-co2/20250217024124334111.html>
7. https://www.elindependiente.com/economia/2023/12/11/biocombustibles-la-energia-del-futuro-que-ya-mueve-motores/?utm_source=chatgpt.com
8. <https://transporte3.com/noticia/21718-iveco-celebra-su-50-cumpleanos/>
9. Asepa
10. Fundación Repsol
11. https://www.autopista.es/noticias-motor/hielo-negro-en-carreteras-por-es-tan-peligroso-como-protégerte-ecn_305657_102.html
12. Aeca-ITV
13. Asepa
14. Nuestros Protectores
15. Revistas automoción
16. Asepa

Importante: Salvo que se indique lo contrario, los artículos expuestos en este boletín no son propiedad de ASEPA, son recogidos de otros medios públicos de prensa digital y su veracidad no está contrastada por esta asociación. Por tanto, ASEPA y sus Protectores no asumen por principio como propias las informaciones u opiniones de terceros incluidas en este boletín.

Para hacerte socio de ASEPA:



Profesionales de la automoción...

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

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

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

Las cuotas anuales son:

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

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

Protectores Platino:



Protectores Oro:



Protectores Plata:



Acuerdos de colaboración con:



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