Boletín de Noticias de Automoción. Junio 2018 (I)

ASEPA informa:

- ASEPA crea un archivo histórico de automoción
- ASEPA en el Salón del Automóvil de Madrid
- ¿Te interesan los coches?: Los Másteres del INSIA
- Los Premios de Investigación en Transporte Inteligente
- ¿Cuál contamina más: gasolina…o eléctrico?
- ¿Será Hyperloop el transporte del futuro?
- El coche como asistente personal
- ¿Conoces los controles especiales a camiones y autocares?
- El futuro de la larga distancia pasa por el gas natural
- La lenta desaparición de la rueda de repuesto
- 7 consejos de conducción para reducir la contaminación
- La transparencia en la venta de vehículos de ocasión
- Presente y futuro de la logística del automóvil
- La distribución del recambio en el futuro
- La vida de ASEPA

Todos los Boletines ASEPA editados en www.asepa.es

ASEPA crea un archivo histórico de automoción

ASEPA ha llegado a un acuerdo con el **Grupo Tecnipublicaciones** para hacerse cargo del fondo antiguo de materiales gráficos disponibles en su archivo documental. Dicho fondo consta de fotografías en blanco/negro y color, así como diapositivas, organizados por marcas de constructores y por tipos de vehículos.

El acuerdo se ha firmado en forma de donación, con lo que ASEPA pasa a ser el propietario único de dicho fondo histórico con carácter permanente, teniendo la libertad de disponer del mismo como considere conveniente.

El mantenimiento de este fondo estará a cargo de nuestra Comisión Técnica de Vehículos Históricos, que atenderá las consultas de nuestros socios y posible obtención de copias.

Para aquellos interesados en este tipo de vehículos, recordamos que los Clubes y Entidades relacionadas con Vehículos Clásicos se pueden encontrar, por Comunidades Autónomas, en el Documento ASEPA nº 118 de febrero 2018: http://www.asepa.es/images/documentos/118%20clubes.pdf

ASEPA en el Salón del Automóvil de Madrid

Desde el 22 al 27 de mayo han permanecido abiertas las puertas del **Madrid Auto 2018**, el Salón del Automóvil de Madrid que se celebra cada dos años sin coincidir con el Salón de Barcelona. Es la cita más importante del motor de la capital española para albergar los últimos lanzamientos de los principales fabricantes de automóviles del mundo.

ASEPA ha dispuesto de un stand propio de 180 m2 con la exposición del prototipo de un vehículo militar con tracción híbrida/eléctrica serie realizado por **INSIA/UPM** y **MINISTERIO DE DEFENSA**. Asimismo, se ha expuesto el coche prototipo UPM13C con el que el equipo **UPM Racing** ha competido bajo la *'Formula Student'* en la última cita de Silverstone.

En general, esta nueva edición del Salón en **IFEMA** ha tenido un importante éxito de asistencia con más de 110.000 visitantes y unos magníficos resultados con más de 4.100 ventas (20% más que el año pasado), extensible también al interés mostrado por nuestro stand.

¿Te interesan los coches?: Los Másteres del INSIA

El pasado 23 de mayo, el Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (**INSIA-UPM**) ha presentado sus Programas Máster para el curso 2018/19, lo que supondrá la 28ª edición del **Máster en Ingeniería de Automoción**, la 8ª edición del **Máster en Ingeniería de Vehículos Híbridos y Eléctricos** y la 2ª edición del **Máster en Ingeniería de Vehículos Autónomos y Conectados**.

En los tres casos se imparte una sólida formación teórico-práctica orientada al ejercicio profesional, con un aprendizaje de alto rendimiento, utilizando laboratorios y programas avanzados de simulación y cálculo para la inmersión en el sector a través de actividades en empresas y centros de I+D+I.

El conjunto de materias tratadas en estos tres programas es impartido por catedráticos y profesores universitarios de diferentes departamentos de la UPM, investigadores del INSIA y por reconocidos profesionales de primer nivel de la industria de automoción.

Toda la información completa se puede encontrar en: http://masterautomocionupm.es/

Para más detalles se debe contactar con: secdir2.insia@upm.es o al teléfono 91 336 53 06.

Los Premios de Investigación en Transporte Inteligente

El Capítulo Español de la Sociedad *IEEE Intelligent Transportation Systems Society*, convoca el Premio a la Mejor Tesis Doctoral y el Premio al Mejor Trabajo Fin de Grado/Master en Sistemas Inteligentes de Transporte. Los premios están concebidos para reconocer los mejores trabajos de investigación realizados en el ámbito de instituciones académicas y de investigación españolas en materia de Sistemas Inteligentes de Transporte. Los candidatos deben haber presentado su Tesis Doctoral o Trabajo Fin de Grado/Master con fecha posterior al 1 de Enero de 2017.

Su dotación económica es de 1.000 euros para el Premio a la Mejor Tesis Doctoral y Diploma Acreditativo. Para el Premio al Mejor Trabajo Fin de Grado/Máster, la dotación es de 500 euros y Diploma Acreditativo. Además, en cada categoría se concederán 2 Accésit sin dotación económica.

Las candidaturas deben enviarse por correo electrónico al Presidente del Capítulo Español de la Sociedad IEEE ITSS (Javier J. Sánchez Medina), a la dirección: javier.sanchez.medina@ieee.org.

Cada candidatura ha de incluir:

• Tesis doctoral • Un resumen de máximo 350 palabras • Relación de publicaciones asociadas a la tesis • Mínimo de 2 cartas de recomendación.

La fecha máxima para el envío de trabajos es el **15 de junio de 2018**.

Los galardonados serán invitados a presentar sus trabajos en la ceremonia de entrega de premios, que se celebrará durante el congreso ICVES2018 (www.icves2018.org), los días 12 a 14 de septiembre de 2018.

El texto completo con las bases de la convocatoria y todos los detalles puede encontrarse en el enlace: http://adas.cvc.uab.es/ieeeitss/blog/

El Premio a la Mejor Tesis Doctoral está esponsorizado por AECLab. Y colaboran en esta iniciativa la Asociación Española de la Carretera, la Red Temática en Vehículos Inteligentes (RETEVI) y la Asociación Española de Profesionales de Automoción (ASEPA).

¿Cuál contamina más: gasolina…o eléctrico?

Un coche eléctrico contamina más que uno de gasolina. Una verdad que es mentira, y viceversa. Sergio Amadoz nos lo cuenta en motor.elpais.com. Y es que mandan las circunstancias, pero es el provocativo titular que se extrae de una investigación recientemente publicada por la **Universidad de Michigan** (EEUU). Este estudio llega a una conclusión tan llamativa como inexacta, pero también muy ilustrativa: un coche de gasolina que consuma como media menos de 4,6 litros cada 100 kilómetros resulta más limpio que uno eléctrico.

Hay que ponerse en situación para entender la frase, porque en el inconsciente de los conductores se ha instalado la idea de que los coches eléctricos no emiten gases nocivos para la atmósfera durante su funcionamiento (en España, de hecho, la Dirección General de Tráfico les coloca la pegatina *'Cero emisiones'*). Pero sí contaminan de manera indirecta y en eso se centra el estudio.

El informe, con la firma de los expertos Michael Sivak y Brandon Schoettle, compara los métodos de obtención de la energía necesaria para mover un automóvil en 143 países. Y en muchos de ellos, según los resultados obtenidos, conducir un eléctrico no resulta especialmente limpio.

Por ejemplo, en Cuba basta con que un coche gaste menos de 7,5 litros a los 100 kilómetros para que emita menos CO_2 a la atmósfera que un vehículo movido por electricidad, y las cifras también son altas en la India (6,5 l/100 km) o en la República Dominicana (6,3 l/100 km). En el caso español, por el contrario, un turismo de combustión debería bajar de 2,9 litros para ser menos sucio que un modelo eléctrico, ya que en España se contamina menos que en esos países para obtener energía eléctrica.

En concreto, el estudio tiene en cuenta las emisiones procedentes de la extracción y entrega de materias primas a las plantas de energía eléctrica, las emisiones generadas por el uso de combustible específico en el proceso de producción de electricidad, las pérdidas de electricidad durante la distribución y la eficiencia del combustible del vehículo.

Para los vehículos de gasolina, los autores del estudio analizaron las emisiones procedentes de la extracción de petróleo crudo, el transporte del petróleo, el refinamiento, la entrega del combustible a un punto de venta y la combustión de la gasolina en el vehículo.

Los investigadores analizaron cuatro categorías de fuente de combustible para la producción de electricidad: carbón y petróleo (equivalente a consumir 8,1 l/100 km), gas natural (4 l/100 km), energía geotérmica y solar (0,6 l/100 km); y nuclear, eólica e hidráulica (0,1 l/100km).

Así, en países como Albania, donde toda la energía eléctrica proviene de centrales hidroeléctricas, los coches eléctricos son evidentemente más limpios que los de combustión. Un coche de gasolina debería consumir menos de 0,05 litros a los 100 km para contaminar menos, cifra que se repite, por ejemplo, en Paraguay. Entre los países del entorno de España, destaca Francia como productor limpio de electricidad. Allí, el coche de gasolina lo tiene también imposible: la frontera está en 0,44 litros a los 100 km.

Lo que no tiene en cuenta el estudio, sin embargo, es la propia fabricación de los coches ni de las baterías que mueven los modelos eléctricos, procesos contaminantes que también generan no pocas controversias.

Esta metodología de ensayo es aplicable a procesos de desarrollo de sistemas, para fines legislativos, así como para homologaciones de modelos y confirmación de la seguridad de productos. **TÜV SÜD** participa en el proyecto del Gobierno alemán '*Pegasus*', un consorcio de importantes agentes de la industria de la automoción, que se encarga de la evaluación y homologación de sistemas de conducción altamente automatizados en autopistas, sentando con ello las oportunas bases para su lanzamiento al mercado.

Tan importante como la seguridad de los vehículos de conducción autónoma en las autopistas es su implantación segura en entornos urbanos. Por consiguiente, TÜV SÜD participa igualmente en el proyecto *'Cetran'* de Singapur, cuyo objetivo es el desarrollo de normas de ensayo para el uso urbano de vehículos automatizados.

A medida que evolucione la movilidad autónoma, nuestros coches se irán conectando cada vez en mayor medida entre sí y con las infraestructuras que los rodean. Los sistemas conectados de transporte para la movilidad inteligente mejorarán el flujo del tráfico y la seguridad de los pasajeros, pero también introducirán aspectos vulnerables en lo relativo a la seguridad. Para el sector de la automoción, la seguridad de TI presenta un nuevo panorama de amenazas que exige un enfoque holístico.

¿Será Hyperloop el transporte del futuro?

La empresa **Hyperloop** está interesada en implantar una red de conexiones para unir diferentes ciudades, similar a una red de metro, podemos leer en el portal Innovaticias.com. Abu Dhabi y Dubái o Brno y Bratislava son solo dos de las primeras conexiones que Hyperloop tiene en proyecto, sin descartar ampliar las rutas a nuevos destinos, como el tramo Brno y Bratislava a Praga o, incluso, unir diferentes continentes.

Según recoge el periódico El Economista, el proyecto del Hyperloop es una divagación futurista del físico sudafricano Elon Musk, cofundador de Tesla y de PayPal, que pretende relegar al tren y al avión a un segundo plano para convertirse en el medio de transporte del futuro. Se trata de una especie de cápsula de aluminio que utiliza el vacío para propulsarse y permitirá viajar a más de 1.300 km/hora mediante un sistema de electroimanes.

El concepto de propulsión se basa en los clásicos tubos de aire comprimido que transportan documentos entre diferentes plantas de oficinas o hipermercados. Tendrá una capacidad para 30 viajeros e incorporará soluciones de realidad virtual, proyectando diferentes imágenes en "ventanas virtuales" para tener la sensación de un viaje tradicional.

El coche como asistente personal

Leemos en okdiario.com que ya estamos acostumbrados a que los coches entiendan lo que decimos. Los expertos predicen que en el futuro también podrían saber cómo nos sentimos en ocasiones sin que tengamos que decir ni una sola palabra. Se espera que casi el 90% de los coches nuevos incorporen reconocimiento de voz en 2022. El siguiente paso para los coches del futuro podría ser registrar pequeños cambios en nuestra expresión facial, así como modulaciones e inflexiones en nuestra voz, facilitando la experiencia de conducción de los consumidores.

Los sistemas avanzados, equipados con sofisticados micrófonos y cámaras de coche, podrían aprender qué canciones nos gusta escuchar cuando estamos estresados y en qué momentos preferimos simplemente disfrutar del silencio. La iluminación interior también podría variar para ajustarse a nuestro estado de ánimo.

"Estamos en el buen camino para desarrollar un coche empático que podría contarte un chiste para animarte, ofrecerte consejo cuando lo necesites, recordarte los cumpleaños y mantenerte alerta en un largo viaje", afirma Fatima Vital, directora de Marketing de Automoción de **Nuance Communications**, socio de **Ford** en el desarrollo de reconocimiento de voz del sistema de conectividad in-car SYNC.

Se prevé que el control por voz alojado en la nube esté disponible en el 75% de los vehículos nuevos en 2022, y se espera que los sistemas futuros se convertirán en asistentes personales que reorganicen las citas y hagan pedidos de comida a domicilio cuando los conductores se encuentren en medio de un atasco.

Este verano, el sistema de conectividad *in-car* Ford SYNC 3 permitirá a los conductores conectarse con Alexa, el asistente virtual de Amazon, y ofrecerá 23 idiomas diferentes y gran variedad de acentos. "Comandos de voz como 'tengo hambre' para encontrar un restaurante y 'necesito un café' ya sitúan a SYNC 3 en el terreno de los asistentes personales", dijo Mareike Sauer, ingeniero de control de voz del Equipo de Aplicación de Conectividad de Ford Europa.

El control por gestos y mirada del futuro permitiría a los conductores responder llamadas telefónicas asintiendo con la cabeza, ajustar el volumen con ligeros movimientos en zigzag y configurar la navegación con un rápido vistazo a su destino en un mapa.

¿Conoces los controles especiales a camiones y autocares?

¡Hay que ver cómo me ha pasado ese autocar en la autovía! Ésta es una expresión bastante extendida entre aquellos conductores particulares que creen que los camiones y autocares circulan por nuestras carreteras sin un control especial.

Y no es así. Estos vehículos de transporte de mercancías y de personas están sometidos a una normativa que incluye la instalación de fábrica de un **limitador de velocidad**, que es de **90 km/h** para camiones y de **100 km/h** para autocares.

Es decir, la instalación del limitador de velocidad es obligatoria para los vehículos destinados al transporte de mercancías con **un PMA superior a 3,5 t** (mejor MMA o masa máxima autorizada) o en el caso de vehículos para viajeros, que éstos tengan **más de 9 plazas**, incluido el conductor. Y ello, con objeto de mejorar la seguridad vial, proteger el medio ambiente y disminuir el consumo de energía.

Los Estados Miembros de la UE establecieron la obligatoriedad del limitador de velocidad desde el año 1992. La transposición de las directivas europeas a la legislación española se realizó mediante el Real Decreto 2484/1994. Actualmente la normativa en vigor que regula la utilización, instalación y comprobación del funcionamiento de dispositivos de limitación de velocidad es el Real Decreto 1417/2005.

El limitador de velocidad es un dispositivo cuya función principal consiste en controlar el flujo de combustible con que se alimenta el motor con el fin de limitar la velocidad del vehículo hasta el valor especificado.

Además, por otra parte, la entrada de España en la actual Unión Europea, el 1 de enero de 1986, supuso, entre otras muchas cosas, la aplicación directa de la reglamentación sobre tiempos de conducción y descanso que a tal efecto existía en estos países para el transporte profesional.

Dicha normativa europea estaba compuesta por un reglamento relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y otro reglamento relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera.

Con el paso del tiempo se ha considerado conveniente la introducción de nuevos equipos de control dotados de dispositivos de registro electrónico de la información pertinente y una tarjeta personal de conductor, con el objetivo de garantizar la disponibilidad, la claridad, la facilidad de lectura, la impresión y la fiabilidad de los datos registrados y que permitan establecer un registro indiscutible, por una parte, de las acciones realizadas por el conductor durante los últimos días y, por otra parte, de la actividad del vehículo a lo largo de varios meses.

Por ello, se han aprobado y publicado diversas nuevas disposiciones, estableciendo, entre otras cuestiones, las condiciones de fabricación, ensayo, instalación y control del **tacógrafo digital**, que es obligatorio desde enero de 2006 y que constituye una auténtica *'caja negra'*.

Ello es de aplicación actual a todos los conductores que realicen algún tipo de transporte por carretera, ya sea público o privado, de mercancías o de viajeros, sean españoles o extranjeros, realicen el transporte por el interior de España o por el territorio de la Comunidad Europea, lleven el vehículo en carga o circulen en vacío, pero siempre para los tipos de vehículos que cumplan las mismas condiciones indicadas más arriba para el limitador de velocidad.

Cada conductor profesional con estos vehículos puede conducir un máximo de 4 horas y media seguidas. Posteriormente deberá hacer una pausa de al menos 45 minutos. Puede conducir hasta 9 horas diarias, con las pausas correspondientes. De manera excepcional, dos veces por semana se puede llegar a las 10 horas de conducción al día.

A lo largo de una semana, un chófer puede conducir un máximo de 56 horas. Sin embargo, no puede superar las 90 horas durante dos semanas seguidas de trabajo. Cada día de trabajo, un conductor debe descansar al menos 11 horas seguidas.

No obstante, estas prescripciones pueden ser modificadas con variantes equivalentes que los conductores profesionales conocen perfectamente.

El futuro de la larga distancia pasa por el gas natural

El gas natural en el transporte de larga distancia es la única opción real al diésel a día de hoy. Así lo reconocen numerosos expertos, que señalan la falta de información, infraestructuras y apoyo de las instituciones como únicos factores que provocan resistencia a la adquisición de un vehículo industrial de gas. Por ejemplo, Javier Ruesga, ingeniero de Enagas, asegura que “es el más limpio de todos los combustibles posibles, con diferencia”.

Entre los fabricantes de referencia, **IVECO** se ha convertido en pionero a la hora de ofrecer en España una gama completa de modelos de gas natural, con tres familias de motores que van de los 136 a los 460 CV, y una oferta tanto de vehículos comerciales ligeros como vehículos pesados para transporte de larga distancia, así como autobuses. “Dependiendo de la tipología que tenga, el mundo del transporte puede adecuarse mejor a unos combustibles o a otros. Pero para el transporte de mercancías está claro que el mejor combustible es el gas natural, tanto en su estado comprimido, para el caso del transporte de mercancías urbano, como el gas natural licuado, en el caso de transporte internacional”, valora José María Chamizo, director de Desarrollo negocio de Gas de IVECO.

Dentro de sus últimas creaciones, el Stralis NP 460 ofrece la única gama completa de camiones pesados de gas natural diseñados específicamente para cubrir un rango completo de misiones, desde el transporte regional hasta el internacional, desde el transporte de grandes volúmenes hasta aplicaciones para cajas móviles o ADR y logística de construcción. El vehículo puede funcionar con GNC (Gas natural comprimido) y GNL (Gas natural líquido) o combinados. La versión de doble depósito de GNL garantiza una autonomía récord de hasta 1.600 km.

El Stralis NP460 ya ha demostrado su popularidad en el sector del transporte pesado internacional de hasta 40 toneladas y muchos clientes han confirmado que supone una importante reducción del coste total de propiedad (TCO). En lo relativo al rendimiento medioambiental, los beneficios resultan significativos con el gas natural fósil, con una drástica reducción del 99 % de partículas en suspensión y del 60 % de NOx en comparación con los límites del estándar Euro VI. “Uno de los pilares más importantes del gas es la ecología, ya que mejora mucho al diésel en partículas, NOx y en ruido; y además los costes son un 30% menores que en el gasoil”, confirma Javier Camón, responsable de producto de Gama Media y Ligera de IVECO.

La lenta desaparición de la rueda de repuesto

La increíble reducción de los pinchazos unido a las diferentes soluciones que ofrecen los fabricantes de neumáticos han provocado que la rueda de repuesto se vea relegada, cada vez más, a la de aquellos artículos que van cayendo en el olvido con el paso del siglo XXI. Tampoco ayuda el mayor tamaño de las cubiertas, que pesan y ocupan más cuando la tendencia seguida por las marcas de vehículos es la optimización de los espacios.

Sin embargo, conductores y clubes del automóvil no creen que la desaparición de la rueda de repuesto sea una buena noticia. Así lo expresan en un artículo aparecido en El País Motor el pasado 16 de febrero. El reportaje explica cómo este elemento a veces se utiliza como manera de reducir las emisiones de CO_2, quedando el modelo de vehículo "dentro del límite de 120 g/km y quedando eximidos de pagar el impuesto de matriculación, un aspecto que ahorra dinero al comprador".

Además, el artículo incluye un anexo en el que se dan alternativas a la quinta rueda: el kit antipinchazos, los neumáticos reforzados, la rueda de emergencia o las cubiertas autosellantes.

7 consejos de conducción para reducir la contaminación

En los últimos años, los fabricantes de automóviles han tratado de aumentar la eficiencia de sus vehículos mejorando los diseños de motores y carrocería. Además, la irrupción de la tecnología en este sector ha permitido mejorar la calidad de los combustibles y reducir considerablemente el consumo de carburante. Por ello, desde **Endado.com** recomiendan adaptar la forma de conducir a los nuevos tiempos.

1. Conducción: se debe practicar una conducción suave, sin acelerones ni frenazos bruscos. De este modo se ahorra combustible y no se desgastan prematuramente elementos como los discos o las pastillas de freno. Además, es aconsejable utilizar la primera marcha tan sólo unos segundos al empezar a circular, para pasar rápidamente a segunda.

2. Neumáticos: hay que prestar atención a la presión de los neumáticos, puesto que llevarlos a una presión inadecuada repercute en el consumo y en la seguridad.

3. Sobrecargas: no se debe sobrecargar el maletero, ni dejar instalados permanentemente portaequipajes, porta esquís, etc., ya que penalizan la aerodinámica del coche y aumentan el consumo.

4. Velocidad: en ciudad y por debajo de 50 Km/h, es aconsejable ir con la ventanilla bajada y sin conectar el aire acondicionado. Sin embargo, si se circula en carretera por encima de 50 km/h, se ahorra más conectando el aire y cerrando las ventanillas.

5. Motor: se deben evitar los trayectos cortos en vehículo. Además, se recomienda apagar el motor si se realizan paradas de más de dos minutos.

6. Deceleración: se aconseja levantar el pie del acelerador y dejar siempre la marcha engranada, sin poner el punto muerto con el coche en marcha, esto también permite ahorrar combustible.

7. APPs: hoy en día se pueden encontrar multitud de aplicaciones móviles que ofrecen información muy útil sobre consumos, trayectos, gasolineras más baratas, etc.

La transparencia en la venta de vehículos de ocasión

El portal de motor de Vocento **autocasion.com,** nos pone de manifiesto la importancia de la transparencia en la venta de vehículos de ocasión, que parte de que en este ámbito intervienen tres partes fundamentales: *los profesionales*, aquellos concesionarios o 'compra-ventas' que ofrecen sus coches de ocasión, *el usuario*, siempre en busca de ese "coche pata negra al mejor precio", y *los portales de anuncios*, que ponen en contacto a compradores y vendedores y facilitan la transacción aportando una serie de servicios de valor añadido, como herramientas de tasación, cálculo de financiación, seguro y otros.

Autocasion.com

Lo que necesitas, en el momento en que lo necesitas

Añaden que "tenemos que ser claros: una parte de los compradores de coches de ocasión aún desconfía del sector. Quizás con escasa base real, pero, como la autocrítica siempre es positiva, habría que reconocer que hay ciertos motivos que llevan a esos compradores a tener prejuicios".

Es hora de ofrecer claridad en todo el proceso y permitir que el usuario valore todas las áreas de un concesionario: los conocimientos del comercial, la calidad de las instalaciones, la claridad en la información de las condiciones de financiación… Porque, cada vez más, el comprador decide no solo por el producto que adquiere, sino por la experiencia completa de la compra que otros usuarios han tenido.

"Es una tendencia clara e imparable" -comenta Nicolas Cantaert, director general de Autocasión, y ya están trabajando en este sentido. "Queremos que nuestros usuarios nos valoren como plataforma de búsqueda de coches, que nos digan si es fácil o no encontrar el vehículo que les interesa, si la información que publicamos en los anuncios (las fotos, las descripciones, etc.) está claramente explicada, si nuestra web es rápida, si la publicidad no es intrusiva… Queremos aplicar la transparencia empezando por nosotros mismos".

Presente y futuro de la logística del automóvil

El Salón Internacional de la Logística y la Manutención, SIL, acogerá en su edición de 2018 una sesión sobre *'Logística del automóvil'*, organizada por el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona, en la que se tratará la situación actual del sector, con la mirada puesta en el futuro.

Entre los expertos que participarán en este evento, se encuentran representantes de Puertos del Estado y Adif, que debatirán en una mesa redonda con varios responsables de logística de los fabricantes de automóviles sobre las necesidades, avances, actuaciones pendientes y retos que tienen ante sí los distintos modos de transporte.

También se incidirá en la transformación del sector a la que se enfrentan en la actualidad los fabricantes y se analizará su reacción ante todos estos cambios.

Esta sesión tendrá lugar el día **7 de junio** en Fira de Barcelona. El programa se puede consultar en: http://www.silbcn.com/es/congreso/session.html?t=38 y, si se quiere asistir, se puede hacer la inscripción en: http://www.silbcn.com/es/congreso/session_a.html?t=38

La distribución del recambio en el futuro

En los próximos años, el panorama de la distribución de recambios en España podría cambiar mucho. Muchos creen que se concentrará en menos manos, siguiendo el modelo de otros países europeos. Además, una posibilidad que se plantea es que los fabricantes de componentes compren empresas de distribución, algo que ya está ocurriendo en Estados Unidos y que podría llegar a Europa, incluida España (**infotaller.tv**).

"Las cosas no son inmutables. En Estados Unidos los proveedores están comprando a la distribución, y esto podría pasar aquí, aunque está claro que cada mercado tiene sus peculiaridades. Se avecinan cambios en el horizonte. También creo que es viable que vengan empresas de fuera a comprar a España", asegura Massimo Altafini, VP Sales Aftermarket EMEA de **Federal Mogul**.

Por su parte, Petra Engels, *vicepresident Sales IAM* de **Mann+Hummel**, considera que las predicciones a largo plazo son muy difíciles. "Es complicado predecir a diez años vista. Yo me conformo con saber lo que puede ocurrir en los próximos tres. La mirada al futuro cada vez implica ciclos más cortos. Estoy convencida de que España estará sometida a un cambio, quizá los grandes se quedarán con los más pequeños, o podrían entrar en España empresas extranjeras. Todos tendremos que adaptarnos a la nueva situación".

Sin embargo, Christian Pzif, general manager Sales EMEA Automotive Aftermarket de **ContiTech**, considera que España es un mercado muy diverso y fragmentado. Habrá alguna influencia del exterior, pero creo que los cambios no vendrán de empresas de fuera, sino de dentro".

Precisamente, estos tres participantes de una mesa redonda que ha organizado **ASER Aftermarket Automotive** coinciden en que la atomización es una de las grandes diferencias de la distribución española respecto a la de otros países europeos. La otra es el elevado nivel de servicio de los recambistas. "En España, en cuanto a servicio, un recambio vale lo mismo que mil. Se dedica tanto tiempo y esfuerzo al servicio que resulta increíble", señala Massimo Altafini, de Federal Mogul. Además, para el directivo de ContiTech, "los españoles son muy buenos comunicadores, capaces de transmitir el mensaje al mercado y poner de relieve el valor añadido". Por su parte, Petra Engels, de Mann+Hummel, ha destacado que "en España, la relación personal sigue siendo importantísima y hay un gran respeto por las marcas y la calidad".

Por último, en la mesa redonda, moderada por Miguel Pérez Schwarz, director de Aftermarket de ZF, se ha señalado a internet como un gran reto de la distribución de recambios.

La vida de ASEPA

Continuamos con esta nueva pequeña sección donde damos a conocer someramente lo que vamos haciendo en nuestra Asociación, tanto sobre la actualización de nuestros datos principales, así como introduciendo algunas reseñas de las actividades que puedan ser de interés y que permitan a todos conocer mejor lo que hacemos cotidianamente en ASEPA.

A la fecha del **1 de junio de 2018** contamos con **31** Protectores, **1.505** Socios y **2.134** Simpatizantes. En Linkedin tenemos **1.359** contactos y el Grupo ASEPA en esta misma Red cuenta con **933** miembros. Por último, mantenemos **8** Acuerdos de Colaboración con diferentes Entidades y Colegios Profesionales. Actualmente tenemos pendiente de firma un nuevo acuerdo con SAE International.

El día 17 de mayo ha celebrado reunión la Comisión Técnica de ASEPA *'Observatorio Avanzado Nuevos Términos Automoción'*, confirmando el envío a la **RAE** de las palabras ya estudiadas en el último año y definiendo las nuevas palabras a estudio por la Comisión.

ASEPA ha llegado a un acuerdo con el Grupo **Tecnipublicaciones** para hacerse cargo del fondo antiguo de materiales gráficos disponibles en su archivo documental.

Hemos contratado con la empresa Global Servicios Profesionales el cumplimiento del nuevo **RGPD** (Reglamento General de Protección de Datos).

'El *'Informe Asepa'* sobre **'El automóvil en la movilidad sostenible'** está en la fase de tirada de ejemplares y nuestro propósito es el de presentarlo en este mes de junio.

En estos días, seguimos impartiendo la 3ª edición del **'Curso de Especialización en Vehículo Autónomo y Conectado'**.

El **Salón del Automóvil de Madrid** se ha celebrado desde el 22 al 27 de mayo, donde ASEPA ha dispuesto de un stand propio de 180 m2.

Fuentes información e imágenes:

(Imagen de cabecera gentileza de Bosch)

1. Asepa
2. Asepa
3. Insia
4. IEEE
5. https://motor.elpais.com/actualidad/coche-de-gasolina-contamina-electrico/
6. http://www.posventa.info/vamos-de-paseo/sera-hyperloop-el-transporte-del-futuro/
7. https://okdiario.com/motor/2017/02/24/coche-futuro-asistente-personal-41028?utm_campaign=newsletter-25-feb&utm_medium=email&utm_source=acumbamail
8. http://movertis.com/blog/ley-tacografo-detalles/?pk_mail=ac72a831-7d8a-4dcf-ab38-44fca6da8700
9. http://gasnam.es/presente-futuro-la-larga-distancia-pasa-gas-natural/
10. https://neumaticos-y-accesorios.cdecomunicacion.es/noticias/25580/la-lenta-desaparicion-de-la-rueda-de-repuesto?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=20161031-cuadernos-de-neumaticos
11. http://www.posventa.info/equipamiento/siete-consejos-de-conduccion-para-reducir-la-contaminacion/
12. Autocasion
13. http://www.cadenadesuministro.es/noticias/presente-y-futuro-de-la-logistica-del-automovil/
14. http://www.infotaller.tv/reparacion/multimarca-y-general/distribucion-mas-concentrada-y-en-manos-de-fabricantes
15. Asepa

Protectores

Acuerdos de colaboración con:

Boletín editado por la Asociación Española de Profesionales de Automoción (ASEPA)
Sede del INSIA – Campus Sur UPM – Carretera Valencia, km. 7 – 28031 MADRID
Tfno: 91 336 53 19 – Fax: 91 336 53 02 – Web: http://www.asepa.es

Los Socios Protectores no son responsables de las noticias publicadas en este Boletín

Para consultas o si no desea recibir este Boletín, comunicar a asepa@asepa.es