2026



Informes de tendencias tecnológicas por sectores

Motor

Cámara VALENCIA

Tecnología para los negocios

Diputació de València

ÍNDICE

01 Cifras del sector _____ 02

02 Datos _____ 03

03 Tecnologías _____ 06

04 Retos _____ 09

05 Oportunidades _____ 16

06 Casos de éxito _____ 23

07 Conclusiones _____ 31

08 Fuentes y referencias _____ 34

UNA INDUSTRIA QUE APRENDE A REPROGRAMARSE

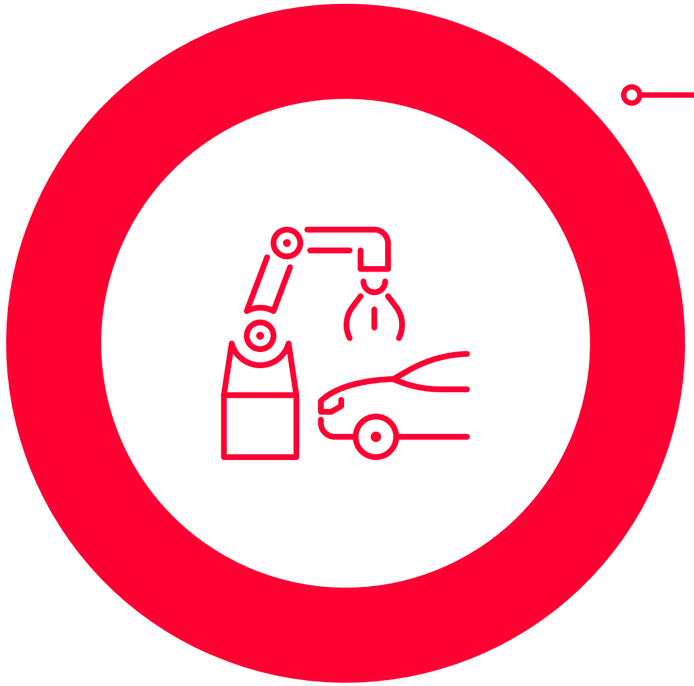
El sector español del motor afronta 2026 en plena transformación de su producto, sus fábricas y su cadena de valor. La electrificación acelera, pero el cambio ya no se limita al sistema de propulsión: **el vehículo se convierte progresivamente en una plataforma de software, datos, electrónica y servicios conectados**.

Al mismo tiempo, las plantas españolas están adaptando líneas para nuevos modelos electrificados, reforzando la automatización y compitiendo por inversiones vinculadas a baterías, electrónica y producción flexible. El esfuerzo industrial es intenso: 2025 cerró con menor volumen de fabricación y exportación, pero también con un récord de inversión de los fabricantes en España.

La inteligencia artificial, el software-defined vehicle, la robótica, la visión artificial, las arquitecturas electrónicas avanzadas, la conectividad V2X, los sistemas ADAS y la ciberseguridad están redefiniendo qué es un automóvil y cómo se diseña, fabrica, actualiza y mantiene. En paralelo, la regulación europea impulsa más circularidad, trazabilidad y control sobre el ciclo de vida de vehículos y baterías.

En este escenario, la competitividad dependerá de la capacidad para combinar **escala industrial, coste, electrificación, software, talento y velocidad de innovación**. Quienes consigan transformar fábricas y producto al mismo tiempo estarán mejor posicionados para competir en una industria donde el valor ya no se concentra únicamente en fabricar vehículos, sino en controlar la tecnología que los define durante todo su ciclo de vida.

1. CIFRAS DEL SECTOR



2.274.026

Vehículos producidos en España en 2025

Un 4,3 % menos que en 2024, en un año marcado por la adaptación de líneas a nuevos modelos electrificados y por la menor demanda europea.

€ 3.197 M

Inversión de los fabricantes en España en 2025

Récord histórico y un 24,7 % más que el año anterior.

Fuente: ANFAC — Informe Anual 2025.

2. DATOS



España fabricó 2.274.026 vehículos en 2025, un 4,3 % menos que el año anterior. Las exportaciones descendieron un 8,2 %, hasta 1.950.103 unidades, equivalentes al 85,8 % de la producción. El dato confirma la elevada orientación exterior de la automoción española y, al mismo tiempo, su exposición a la evolución de la demanda en los principales mercados europeos.



Las matriculaciones de turismos alcanzaron 1.148.650 unidades en 2025, un 12,9 % más que en 2024. El mercado encadena así dos ejercicios por encima del millón de unidades y consolida una recuperación progresiva de la demanda, aunque sigue condicionado por la renovación de un parque móvil muy envejecido.



Las matriculaciones de turismos eléctricos puros e híbridos enchufables sumaron 225.616 unidades en 2025, un 94,6 % más que el año anterior. Su cuota alcanzó el 19,6 % del mercado de turismos, mostrando un salto significativo de la electrificación en España.

DATOS



Los fabricantes asociados a ANFAC invirtieron 3.197 millones de euros en 2025, un 24,7 % más que el año anterior y la mayor cifra desde que existen registros. La inversión se concentró especialmente en adaptar plantas a nuevos vehículos electrificados, modernizar procesos y atraer futuros proyectos industriales.



La facturación de los fabricantes alcanzó 80.315 millones de euros en 2025, un 3,8 % más que en 2024. El crecimiento de ingresos convivió con una reducción del resultado neto, reflejando un contexto de transición industrial caracterizado por mayores costes, reestructuración de líneas y presión competitiva.

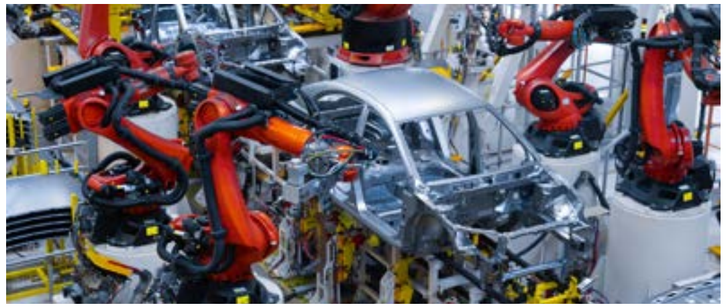


Las plantas de los fabricantes asociados a ANFAC mantuvieron 53.943 empleos directos en 2025. La electrificación y la digitalización están modificando progresivamente las competencias requeridas en producción, ingeniería, mantenimiento, software, electrónica y gestión de baterías.

2. DATOS



Durante el primer semestre de 2026 se produjeron 1.199.542 vehículos, un 1,7 % menos que en el mismo periodo de 2025. Las exportaciones alcanzaron 1.010.938 unidades, con una caída del 3,3 %. ANFAC vincula parte de este ajuste a la incorporación de nuevos modelos electrificados y a la debilidad de determinados mercados europeos.



Entre enero y julio de 2026 se matricularon 181.821 vehículos electrificados —eléctricos puros e híbridos enchufables—, un 35,6 % más que en el mismo periodo del año anterior. Su cuota alcanzó el 20,4 % del mercado total de vehículos, consolidando a las motorizaciones con enchufe como una opción cada vez más relevante.

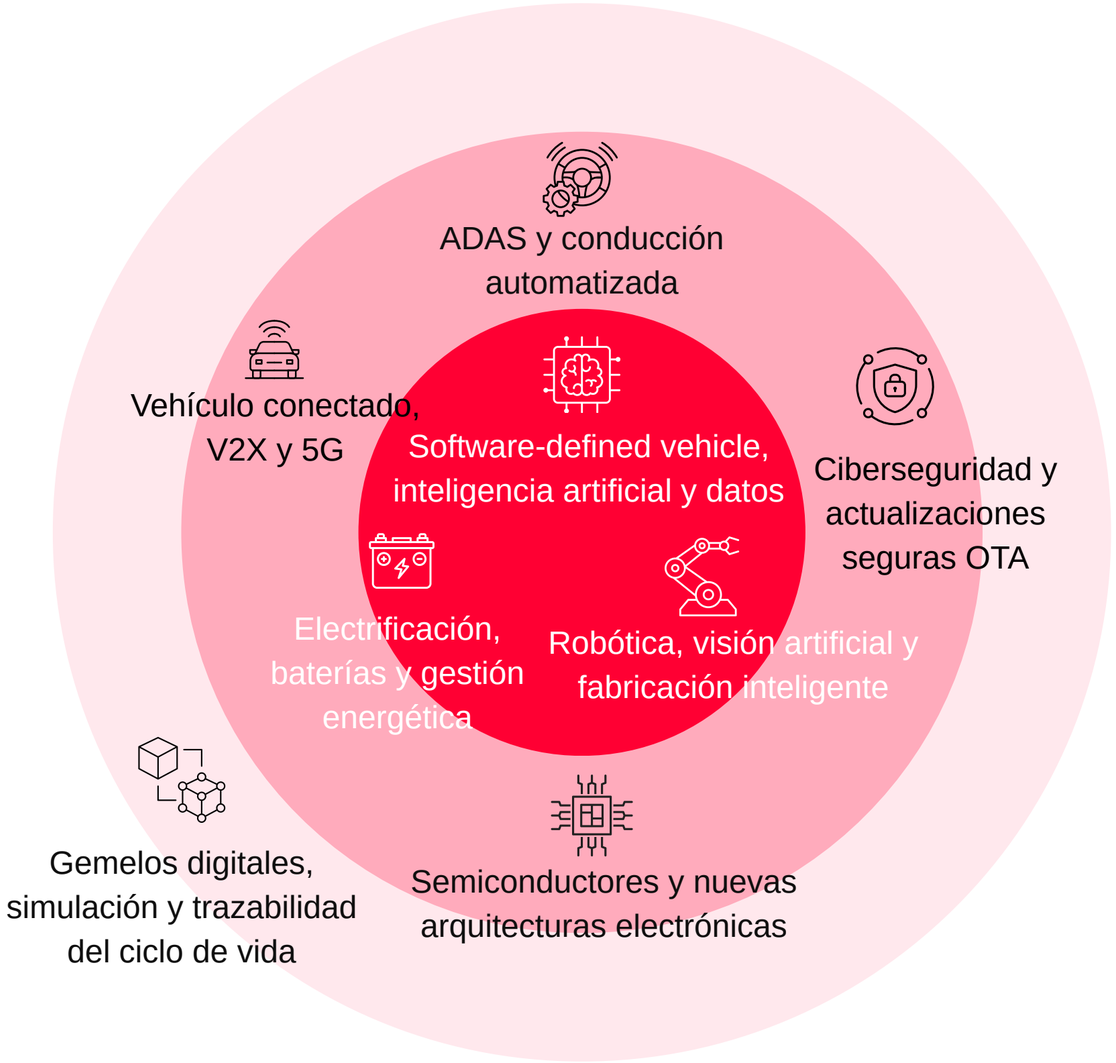


España contaba a 30 de junio de 2026 con 56.682 puntos de recarga de acceso público operativos, un 2,9 % más que al cierre del primer trimestre. Al mismo tiempo, había 17.821 puntos instalados pero fuera de servicio. Además, solo 2.806 puntos operativos ofrecían potencias iguales o superiores a 250 kW, evidenciando que el reto ya no es únicamente aumentar el número de cargadores, sino mejorar su potencia y disponibilidad.

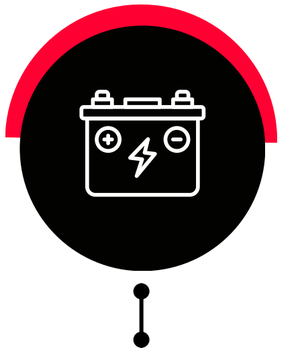
3. TECNOLOGÍAS CON MAYOR IMPACTO EN EL SECTOR

La transformación tecnológica de la automoción se está desplazando desde innovaciones aisladas hacia **arquitecturas integradas que conectan vehículo, fábrica, nube, infraestructura y ciclo de vida del producto**. El automóvil moderno depende cada vez más de software, capacidad de computación y electrónica, mientras las plantas avanzan hacia una fabricación más automatizada, flexible y basada en datos.

El **software-defined vehicle y la inteligencia artificial**, la **electrificación y las baterías** y la **fabricación inteligente** concentran actualmente el mayor impacto sobre producto y producción. La conectividad V2X, la conducción automatizada, los semiconductores, la ciberseguridad y los gemelos digitales amplían la transformación y condicionan la competitividad futura del ecosistema.

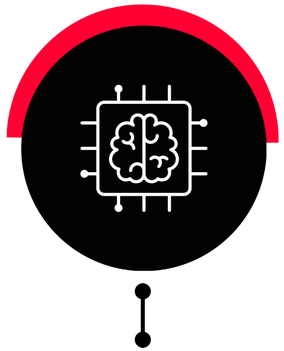


ELECTRIFICACIÓN, BATERÍAS Y GESTIÓN ENERGÉTICA



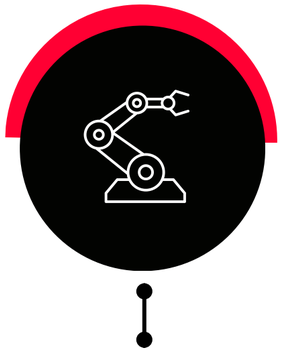
La batería se ha convertido en uno de los componentes estratégicos del vehículo y de su coste. La innovación se concentra en química de celdas, densidad energética, sistemas BMS, refrigeración, electrónica de potencia, carga rápida, seguridad y fabricación a gran escala. Además, el Reglamento europeo de baterías introduce nuevas exigencias de sostenibilidad, trazabilidad y circularidad que afectan desde las materias primas hasta el final de vida.

SOFTWARE-DEFINED VEHICLE, INTELIGENCIA ARTIFICIAL Y DATOS



El vehículo definido por software desplaza funciones tradicionalmente ligadas al hardware hacia arquitecturas actualizables y servicios digitales. La inteligencia artificial se integra en desarrollo, asistentes, mantenimiento, personalización y análisis de comportamiento, mientras las actualizaciones OTA permiten modificar o incorporar funcionalidades a lo largo de la vida útil. La Comisión Europea ha situado el software-defined vehicle, la IA y el intercambio de datos entre las principales prioridades de su iniciativa Vehicle of the Future y de ECAVA.

ROBÓTICA, VISIÓN ARTIFICIAL Y FABRICACIÓN INTELIGENTE



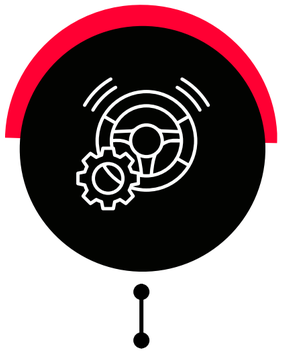
La automoción continúa siendo uno de los sectores más automatizados de la industria. Robots industriales, cobots, AMR, cámaras 2D y 3D y sistemas de visión con IA permiten automatizar ensamblaje, soldadura, pintura, inspección, picking y logística interna. El salto actual consiste en conectar estas tecnologías con datos de proceso para adaptar la producción en tiempo real y detectar desviaciones sin detener la línea.

VEHÍCULO CONECTADO, V2X Y 5G



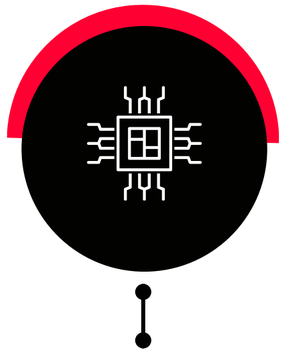
La conectividad transforma el coche en un nodo integrado en un ecosistema digital. Las comunicaciones vehículo-infraestructura y vehículo-vehículo permiten compartir información sobre tráfico, incidencias o condiciones de la vía. El 5G y el edge computing amplían la capacidad para prestar servicios con baja latencia y alta disponibilidad, mientras plataformas como DGT 3.0 muestran cómo los datos conectados pueden utilizarse para mejorar la seguridad vial.

ADAS Y CONDUCCIÓN AUTOMATIZADA



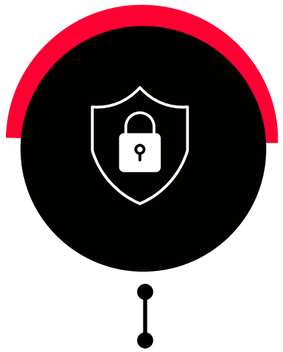
Cámaras, radar, lidar, mapas de alta definición, sensores y algoritmos de percepción permiten ampliar las funciones de asistencia a la conducción. Frenado automático, mantenimiento de carril, control adaptativo o aparcamiento automatizado son ya tecnologías extendidas, mientras Europa impulsa pruebas a mayor escala de movilidad automatizada y corredores transfronterizos para acelerar el desarrollo de niveles superiores de automatización.

SEMICONDUCTORES Y NUEVAS ARQUITECTURAS ELECTRÓNICAS



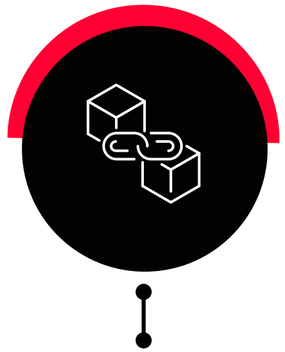
El valor electrónico del vehículo crece con la electrificación, la conectividad y el software. Las arquitecturas centralizadas o zonales sustituyen progresivamente decenas de unidades de control independientes por plataformas de computación más potentes. Esto aumenta la importancia estratégica de procesadores, chiplets, sensores y electrónica de potencia y convierte la disponibilidad de semiconductores en una cuestión industrial y de soberanía tecnológica.

CIBERSEGURIDAD Y ACTUALIZACIONES SEGURAS OTA



Un vehículo conectado necesita protección durante toda su vida útil. El software embarcado, las comunicaciones, las aplicaciones y las actualizaciones remotas amplían la superficie de ataque y obligan a integrar seguridad desde la fase de diseño. La ciberseguridad ya forma parte de los procesos de homologación, desarrollo y mantenimiento y exige monitorización, gestión de vulnerabilidades y capacidad de respuesta ante incidentes.

GEMELOS DIGITALES, SIMULACIÓN Y TRAZABILIDAD DEL CICLO DE VIDA



El diseño y la producción incorporan cada vez más modelos virtuales que permiten simular componentes, líneas, flujos logísticos y comportamiento del vehículo antes de actuar sobre el sistema físico. Paralelamente, la nueva regulación europea refuerza la trazabilidad de baterías, materiales y vehículos al final de su vida útil. La combinación de gemelos digitales y datos de ciclo de vida puede mejorar calidad, mantenimiento, circularidad y recuperación de materiales.

4. RETOS

La automoción española entra en 2026 con una paradoja significativa: **la inversión industrial alcanza máximos mientras el volumen de producción y exportación continúa bajo presión**. Las fábricas deben incorporar nuevos modelos, tecnologías y procesos sin perder competitividad frente a regiones que avanzan con mayor velocidad, escala o menores costes.

La electrificación del mercado crece con fuerza, pero la edad del parque, el coste de acceso al vehículo nuevo y las limitaciones de la infraestructura de recarga siguen condicionando la transición. Al mismo tiempo, el desplazamiento del valor hacia software, baterías, semiconductores y servicios digitales obliga a desarrollar capacidades que no siempre estaban presentes en el ecosistema tradicional de automoción.

1. Renovar un parque envejecido y acelerar la electrificación sin perder accesibilidad
2. Transformar las plantas manteniendo volumen, productividad y empleo industrial
3. Competir en software, electrónica, inteligencia artificial y velocidad de desarrollo
4. Reforzar la autonomía estratégica en baterías, chips y materias primas
5. Garantizar ciberseguridad, datos, trazabilidad y cumplimiento regulatorio
6. Acelerar el talento y la transformación tecnológica de toda la cadena de proveedores



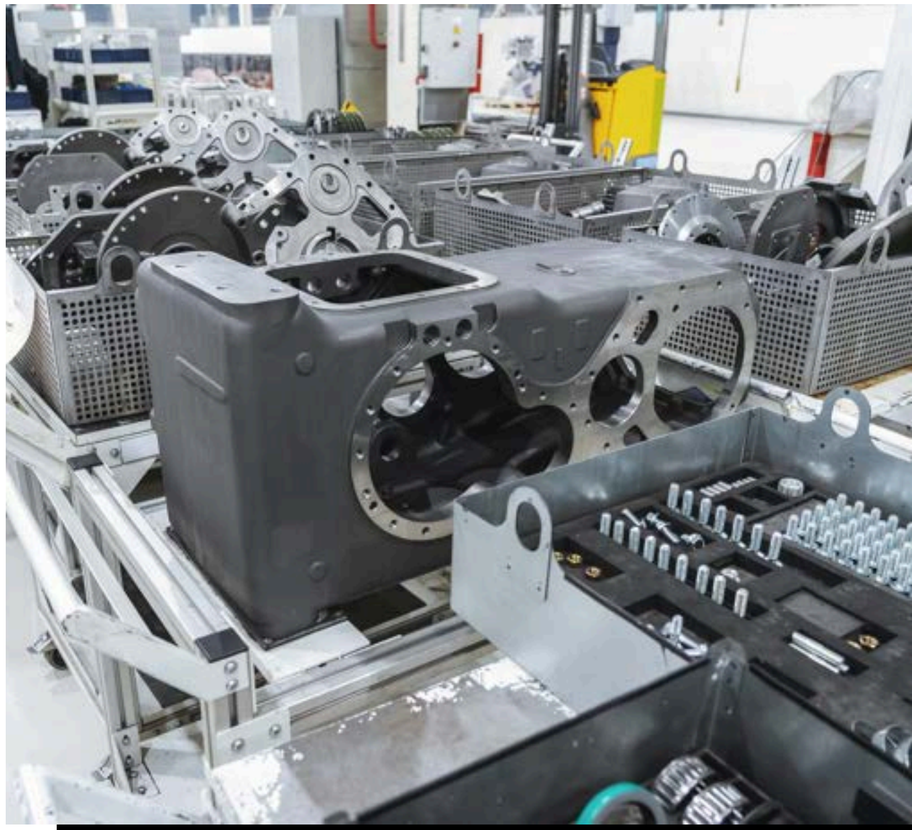
1. Renovar un parque envejecido y acelerar la electrificación sin perder accesibilidad

La electrificación avanza con claridad: los turismos eléctricos e híbridos enchufables alcanzaron el 19,6 % del mercado en 2025 y los vehículos electrificados ya superan una quinta parte de las matriculaciones acumuladas en 2026. Sin embargo, la transición convive con un parque móvil especialmente envejecido.

Según la DGT, España superaba los **37 millones de vehículos en 2025**, alrededor de 29 millones tenían más de nueve años y la antigüedad media se situaba en **14,6 años**. Renovar este parque exige que las tecnologías de cero y bajas emisiones sean accesibles para más hogares y empresas.

La entrada en vigor del programa **Auto+** en 2026 busca reforzar la demanda mediante ayudas directas a vehículos eléctricos y electrificados. Aun así, el precio, la disponibilidad de modelos asequibles y una red de recarga operativa y de mayor potencia seguirán siendo determinantes para acelerar la sustitución del parque.

2. Transformar las plantas manteniendo volumen, productividad y empleo industrial



La industria española está modificando líneas, procesos y plataformas para incorporar nuevos modelos electrificados. Esta transformación implica inversiones en carrocería, ensamblaje de baterías, logística, automatización, software industrial y formación, muchas veces mientras la producción convencional continúa operativa.

El ajuste tiene un coste de transición. La producción cayó un 4,3 % en 2025 y durante el primer semestre de 2026 acumuló un descenso adicional del 1,7 %. En paralelo, la inversión de los fabricantes alcanzó un máximo de 3.197 millones de euros en 2025, señal de que las plantas están compitiendo por asegurar futuros modelos y capacidades.

El reto consiste en **convertir la inversión en volumen sostenible de producción**, reducir tiempos de adaptación y mantener la competitividad de España como plataforma exportadora en un mercado europeo más débil y disputado.



3. Competir en software, electrónica, inteligencia artificial y velocidad de desarrollo

La competencia en automoción ya no se decide únicamente por ingeniería mecánica, calidad de fabricación o red comercial. El software, la experiencia digital, la electrónica, los sistemas de asistencia y la rapidez con la que se actualizan funciones están ganando peso en la percepción de valor del vehículo.

Europa ha respondido creando la iniciativa **Vehicle of the Future** y la **European Connected and Autonomous Vehicle Alliance (ECAVA)**. En 2026, sus grupos de trabajo se concentran en software-defined vehicle, IA y datos, hardware de automoción y despliegue de conducción autónoma.

Para fabricantes y proveedores españoles, el reto es participar en estas nuevas capas de valor y evitar una dependencia excesiva de plataformas, chips, sistemas operativos o algoritmos desarrollados fuera del ecosistema europeo. Competir exige **reducir ciclos de desarrollo y conectar mejor la ingeniería de vehículo con el mundo del software**.



4. Reforzar la autonomía estratégica en baterías, chips y materias primas

La electrificación desplaza una parte creciente del valor industrial hacia celdas, materiales activos, electrónica de potencia y semiconductores. La experiencia de los últimos años ha demostrado que una interrupción en cualquiera de estos componentes puede afectar a líneas completas de producción.

España está captando nuevas inversiones de baterías y componentes, pero el reto va más allá de construir gigafactorías. Es necesario desarrollar proveedores, recuperar materiales, asegurar energía competitiva, disponer de capacidad logística y generar conocimiento propio en química, electrónica y procesos de fabricación.

La nueva línea del **PERTE VEC** aprobada en 2026 refuerza precisamente la producción de baterías, componentes esenciales y la producción o recuperación de materias primas fundamentales. El objetivo de fondo es construir una cadena de valor menos expuesta a dependencias críticas.

5. Garantizar ciberseguridad, datos, trazabilidad y cumplimiento regulatorio

El vehículo conectado y definido por software amplía la superficie de exposición: sistemas embarcados, aplicaciones, comunicaciones, actualizaciones OTA y plataformas cloud deben protegerse durante toda la vida útil del vehículo.

La ciberseguridad ya forma parte de los procesos de homologación y obliga a integrar gestión de riesgos, actualizaciones seguras, monitorización y respuesta ante vulnerabilidades desde la fase de diseño.

Al mismo tiempo, la regulación europea aumenta las exigencias de trazabilidad sobre baterías, materiales y vehículos al final de su vida útil, haciendo necesario mantener información fiable a lo largo de toda la cadena.

El reto es **integrar seguridad, dato y cumplimiento desde el inicio, evitando que se conviertan en requisitos añadidos al final del desarrollo.**





6. Acelerar el talento y la transformación tecnológica de toda la cadena de proveedores

El cambio tecnológico está generando demanda de perfiles que combinan competencias industriales con software, IA, electrónica, automatización, ciberseguridad, química de baterías y análisis de datos. Esta combinación no siempre coincide con la estructura tradicional de capacidades del sector.

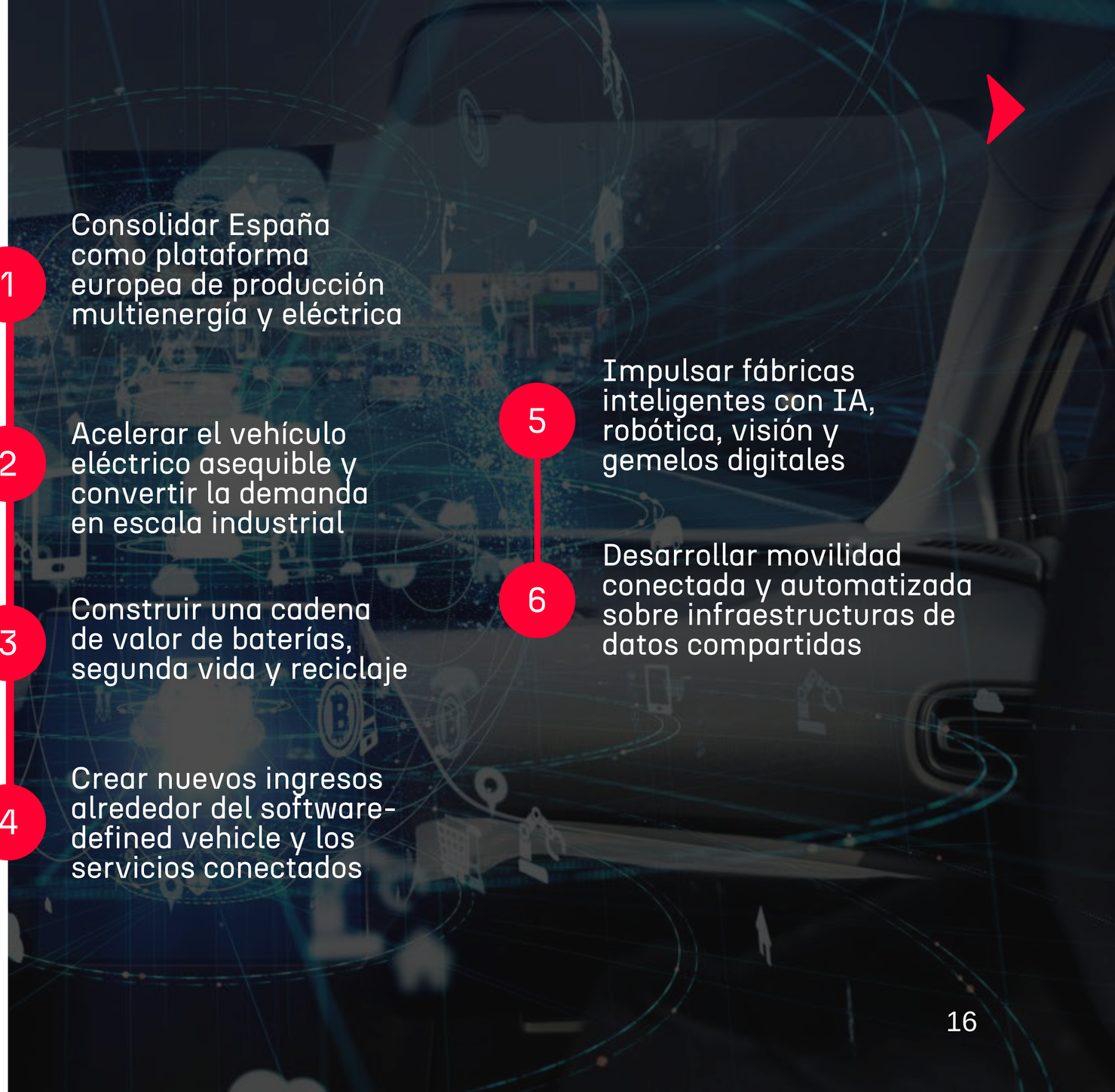
El desafío es doble. Las grandes plantas necesitan reciclar a miles de profesionales al mismo tiempo que incorporan perfiles digitales especializados. Y las pymes proveedoras deben modernizar procesos y producto sin disponer siempre de la misma capacidad de inversión o atracción de talento.

La competitividad del ecosistema dependerá de que la transformación no se concentre únicamente en los fabricantes finales. Formación profesional, universidades, centros tecnológicos y empresa tendrán que acelerar programas de reskilling y aprendizaje aplicado para evitar que la brecha tecnológica se traslade a la cadena de suministro.

5. OPORTUNIDADES

La transformación del automóvil abre oportunidades industriales que van mucho más allá de sustituir motores de combustión por baterías. España dispone de una base productiva de gran escala, una red extensa de proveedores y nuevas inversiones que pueden reforzar su posición en las cadenas de valor de la movilidad eléctrica y digital.

La oportunidad está en aprovechar la transición para **fabricar más tecnología y no únicamente ensamblar nuevos vehículos**. Baterías, software, electrónica, servicios conectados, automatización, datos y circularidad pueden ampliar el valor añadido generado en el país.



1. Consolidar España como plataforma europea de producción multienergía y eléctrica
2. Acelerar el vehículo eléctrico asequible y convertir la demanda en escala industrial
3. Construir una cadena de valor de baterías, segunda vida y reciclaje
4. Crear nuevos ingresos alrededor del software-defined vehicle y los servicios conectados
5. Impulsar fábricas inteligentes con IA, robótica, visión y gemelos digitales
6. Desarrollar movilidad conectada y automatizada sobre infraestructuras de datos compartidas

1. Consolidar España como plataforma europea de producción multienergía y eléctrica

España parte de una ventaja difícil de replicar: dispone de plantas de gran escala, experiencia exportadora, proveedores especializados y una posición logística integrada en el mercado europeo. La transición permite actualizar esa base industrial para fabricar una nueva generación de vehículos eléctricos y multienergía.

Los proyectos en Martorell, Vitoria, Navarra, Almussafes y otras plantas muestran que 2026 es un año de asignación y puesta en producción de nuevos modelos. El récord de inversión de 2025 confirma además que la transformación industrial ya está movilizando capital relevante.

La oportunidad consiste en combinar **flexibilidad productiva y volumen**, de forma que las plantas puedan adaptarse a la demanda sin perder eficiencia y sigan atrayendo plataformas, modelos y componentes estratégicos.





2. Acelerar el vehículo eléctrico asequible y convertir la demanda en escala industrial

El crecimiento de las matriculaciones electrificadas demuestra que existe una demanda en expansión, pero todavía queda margen para acercar la cuota española a los mercados europeos más avanzados. La disponibilidad de vehículos urbanos de menor precio, incentivos estables y una recarga más sencilla puede acelerar el salto.

El programa **Auto+**, regulado en julio de 2026, introduce ayudas directas y gradúa el apoyo en función del nivel de electrificación, el precio y determinados criterios de origen europeo del vehículo y su batería. El diseño conecta así política de demanda y política industrial.

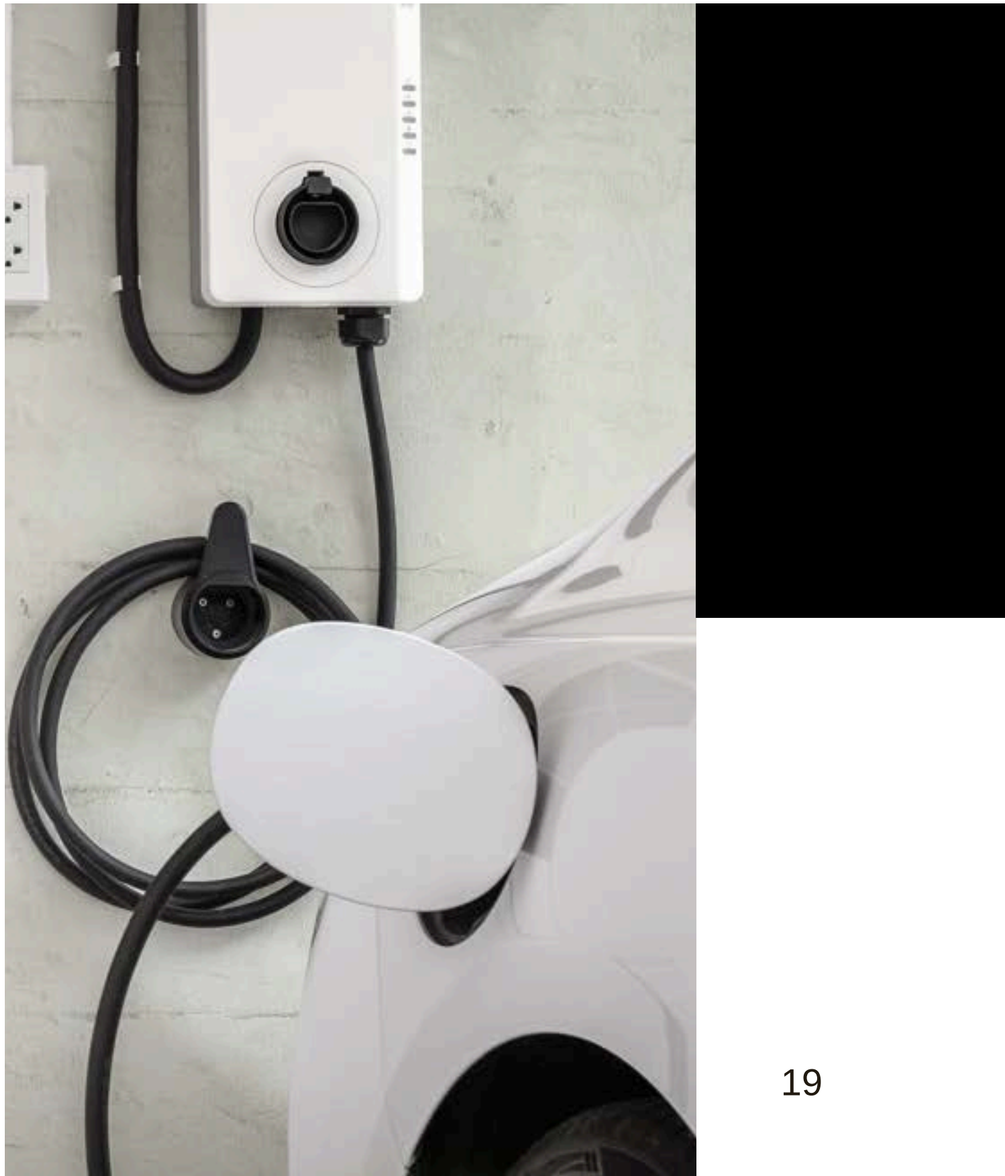
Para el sector, una base nacional más amplia de compradores de vehículos electrificados puede ayudar a **generar escala, acelerar la rotación del parque y reforzar el mercado doméstico de los modelos producidos en España**.

3. Construir una cadena de valor de baterías, segunda vida y reciclaje

La batería concentra una parte sustancial del coste y del valor tecnológico del vehículo eléctrico. Las nuevas inversiones en Sagunto y Zaragoza, junto con la industria de componentes y reciclaje, abren la posibilidad de construir en España una cadena más completa desde la fabricación hasta la recuperación de materiales.

La regulación europea refuerza esta oportunidad mediante requisitos crecientes de huella, trazabilidad, recuperación y circularidad. El pasaporte digital de baterías previsto en el marco europeo obligará además a disponer de información estructurada durante el ciclo de vida de las baterías de vehículo eléctrico.

El valor futuro no estará únicamente en producir celdas: también en **BMS, electrónica, diagnóstico, reparación, reutilización, segunda vida, reciclaje y gestión del dato asociado a cada batería**.





4. Crear nuevos ingresos alrededor del software-defined vehicle y los servicios conectados

Cuando las funciones del vehículo dependen cada vez más del software, la relación con el cliente puede extenderse mucho más allá del momento de compra. Actualizaciones OTA, navegación avanzada, gestión energética, mantenimiento predictivo, asistentes digitales y servicios de conectividad abren nuevas fuentes de ingresos y fidelización.

La Comisión Europea identifica el software-defined vehicle como una de las tecnologías clave para la competitividad futura de la automoción y promueve una plataforma europea más abierta y colaborativa.

Para fabricantes y proveedores, la oportunidad es pasar de vender un producto cerrado a gestionar **una plataforma actualizable durante años**, con nuevas exigencias de experiencia de usuario, interoperabilidad, ciberseguridad y gobierno del dato.

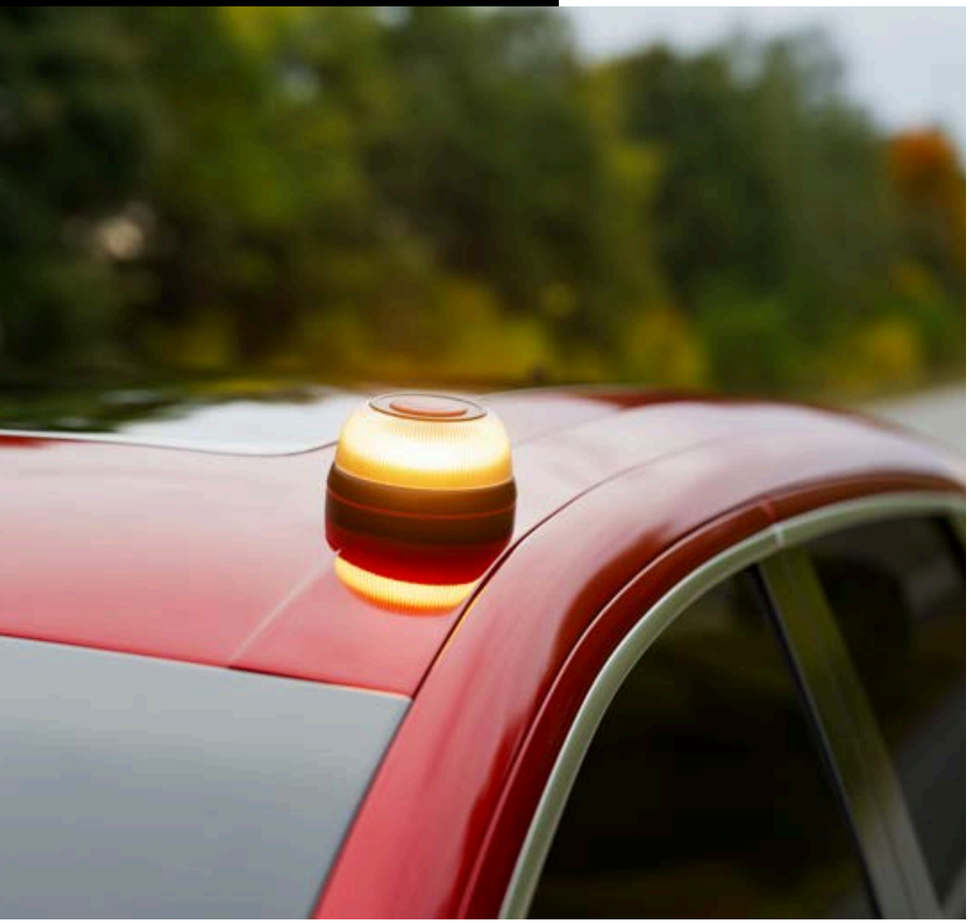
5. Impulsar fábricas inteligentes con IA, robótica, visión y gemelos digitales



La modernización de las plantas puede generar mejoras simultáneas en productividad, calidad, energía y flexibilidad. La visión artificial permite detectar defectos en línea; la IA anticipa fallos y ajusta procesos; los AMR automatizan movimientos internos; y los gemelos digitales permiten simular cambios antes de ejecutarlos físicamente.

En una industria que debe fabricar distintas motorizaciones, variantes y modelos sobre plataformas cada vez más flexibles, estas tecnologías ayudan a reducir tiempos de cambio y mejorar la utilización de activos.

La oportunidad se extiende a toda la cadena: integradores, proveedores de maquinaria, software industrial, comunicaciones, mantenimiento y centros tecnológicos pueden desarrollar soluciones especializadas para un ecosistema de automoción que necesita **más automatización, pero también más inteligencia operativa**.



6. Desarrollar movilidad conectada y automatizada sobre infraestructuras de datos compartidas

El valor de la conectividad aumenta cuando los vehículos no operan de forma aislada. DGT 3.0, las balizas V16 conectadas, los sistemas V2X y los nuevos entornos de prueba europeos muestran un modelo en el que vehículo, carretera, administraciones y proveedores de movilidad comparten información en tiempo real.

La Comisión Europea está impulsando en 2026 el despliegue de movilidad automatizada mediante ECAVA, la iniciativa ADACities y futuros entornos de prueba a gran escala. Esto abre oportunidades en comunicaciones, edge computing, mapas, sensorización, software de percepción, gestión de tráfico y servicios de seguridad.

España puede utilizar su red viaria, su industria de automoción y sus capacidades de telecomunicaciones como **entorno de validación y despliegue de nuevos servicios de movilidad conectada**.

6. CASOS DE ÉXITO



La transformación de la automoción española ya se refleja en proyectos concretos que combinan nuevas plataformas, baterías, producción flexible, electrificación, software e infraestructuras conectadas.

Los siguientes casos se han seleccionado a partir de **fuentes institucionales y canales oficiales de las compañías y proyectos analizados**. No forman un ranking: muestran distintas formas de competir en la nueva cadena de valor del motor.

La selección incorpora dos proyectos especialmente relevantes para la Comunitat Valenciana —Almussafes y Sagunto— junto a nuevas producciones eléctricas en Martorell y Vitoria, la cadena de baterías en Zaragoza, la transformación industrial de Renault en España y el despliegue de DGT 3.0 como infraestructura pública de movilidad conectada.

Ford y Geely convierten Almussafes en un hub compartido de producción para Europa

En julio de 2026, **Ford** y **Geely Auto** anunciaron un acuerdo para crear, pendiente de las correspondientes aprobaciones regulatorias, una empresa conjunta para producir vehículos de ambas marcas en la planta de Ford en Valencia.

El proyecto busca aumentar la utilización de una planta con una capacidad potencial cercana a **500.000 vehículos anuales** y transformarla en un centro de fabricación de alta tecnología capaz de competir con nuevos estándares globales de coste.

La planificación contempla cinco vehículos de ambas marcas, combinando modelos multienergía de Ford y eléctricos de Geely, con las primeras nuevas producciones previstas a partir de 2028. El acuerdo refuerza el futuro industrial de Almussafes y ejemplifica una nueva etapa de alianzas internacionales para compartir escala, inversión y capacidad productiva en Europa.



Imagen: Germán Caballero



PowerCo prepara en Sagunto una nueva capacidad europea de fabricación de celdas

La gigafactoría de **PowerCo en Sagunto** representa una de las mayores inversiones industriales vinculadas a la electromovilidad en España. El proyecto supera los **3.000 millones de euros** y prevé crear más de 3.000 empleos directos.

La planta fue diseñada con una capacidad inicial de **40 GWh anuales** y con suministro eléctrico de origen renovable. Durante 2026 avanza la instalación del equipamiento de producción con el objetivo de preparar el arranque de las primeras celdas, situando a Valencia dentro de la red europea de fabricación de baterías del Grupo Volkswagen.

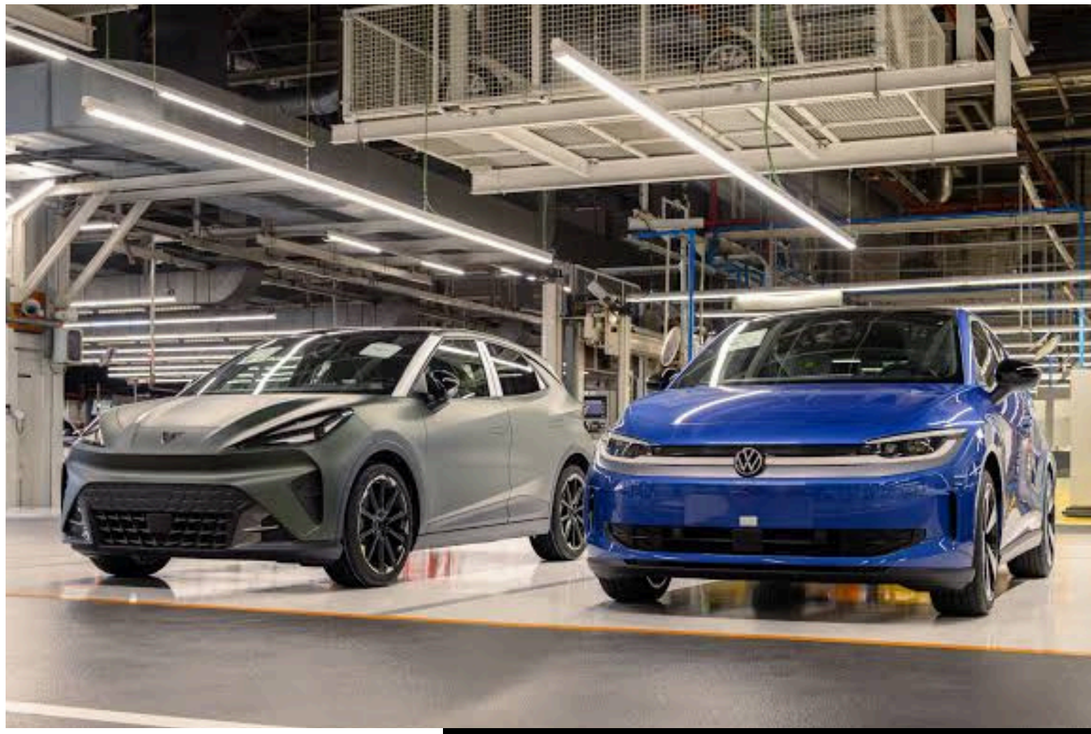
Más allá del volumen de celdas, el proyecto puede generar un ecosistema de proveedores, ingeniería, automatización, logística y talento especializado alrededor de uno de los componentes estratégicos del vehículo eléctrico.

Martorell inicia la producción del CUPRA Raval y el Volkswagen ID. Polo

En junio de 2026, la planta de **SEAT & CUPRA en Martorell** inició la producción del CUPRA Raval y del Volkswagen ID. Polo, los primeros modelos de la nueva familia de vehículos eléctricos urbanos del Grupo Volkswagen fabricados en España.

El proyecto forma parte de una transformación industrial de gran escala orientada a producir vehículos eléctricos más accesibles en Europa. Martorell combina la nueva plataforma eléctrica con una planta de ensamblaje de sistemas de baterías y una línea preparada para integrar nuevos procesos, logística y capacidades digitales.

El caso muestra cómo una planta histórica puede reconfigurarse para una nueva arquitectura de producto sin perder su papel como centro de producción de volumen.





Mercedes-Benz Vitoria estrena una arquitectura flexible para la nueva generación de furgonetas

El 12 de junio de 2026, Mercedes-Benz inició en Vitoria la producción en serie del nuevo **VLE eléctrico**, primer vehículo basado en su nueva arquitectura modular y escalable para furgonetas.

La transformación de la planta ha incluido nuevas instalaciones de carrocería, pintura y montaje, además de modernización logística y de sistemas IT. La fábrica puede producir en una misma línea distintas configuraciones y sistemas de propulsión, combinando flexibilidad industrial y digitalización.

Vitoria se convierte así en el primer centro de la red global de Mercedes-Benz Vans en fabricar esta nueva generación y en un ejemplo de cómo la producción flexible permite gestionar la transición tecnológica sin depender de una única motorización.

Stellantis y CATL desarrollan en Zaragoza una gigafactoría de baterías LFP

Stellantis y CATL impulsan una empresa conjunta para construir una planta de baterías **LFP** en Zaragoza con una inversión prevista de hasta **4.100 millones de euros**.

El proyecto tiene como objetivo iniciar la producción a finales de 2026 y alcanzar, en función de la evolución del mercado y del apoyo institucional, una capacidad de hasta **50 GWh**. La química LFP resulta especialmente relevante para vehículos eléctricos orientados a segmentos de precio más accesible por su equilibrio entre coste, durabilidad y seguridad.

La iniciativa amplía la cadena industrial española desde el ensamblaje de vehículos hacia la fabricación de uno de sus componentes de mayor valor y refuerza la capacidad europea para producir baterías a escala.





Renault asegura cinco nuevos modelos y una nueva plataforma eléctrica para sus plantas españolas

Renault Group confirmó en 2026 un nuevo acuerdo social que refuerza la continuidad de sus plantas españolas mediante la asignación de **cinco nuevos modelos** y el despliegue de una nueva plataforma eléctrica.

El grupo mantiene en España una estructura industrial y tecnológica distribuida entre Madrid, Valladolid, Palencia y Sevilla. La nueva asignación busca adaptar esta red a la siguiente fase de su estrategia, combinando nuevas arquitecturas, electrificación y transformación de procesos.

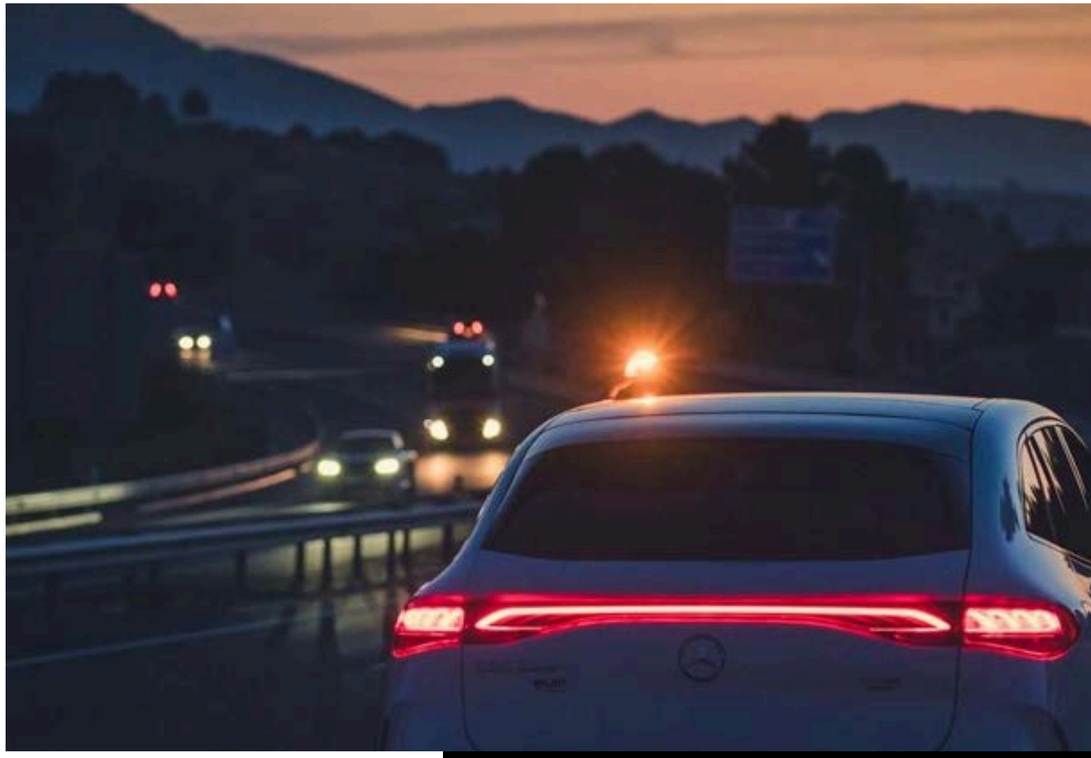
El caso ilustra la importancia de vincular inversión tecnológica, acuerdos laborales y planificación industrial a largo plazo para asegurar que la transición mantenga capacidad productiva y empleo especializado.

DGT 3.0 y la V16 conectada convierten la seguridad vial en un sistema de datos en tiempo real

Desde el **1 de enero de 2026**, la baliza V16 conectada es el único dispositivo legal para señalizar un vehículo inmovilizado en España. Al activarse, transmite su ubicación a **DGT 3.0**, la plataforma pública de vehículo conectado de la Dirección General de Tráfico.

La plataforma ya gestiona un volumen cercano a **5.000 incidencias diarias señalizadas** y comparte información con administraciones, fabricantes de vehículos conectados, operadores de movilidad, flotas y servicios de navegación.

El proyecto demuestra cómo la conectividad puede generar valor más allá del propio automóvil: los datos del vehículo se integran con la infraestructura para advertir riesgos, mejorar la gestión del tráfico y construir una movilidad más preventiva.





7. CONCLUSIONES

- Electrificación, software, electrónica, datos y automatización están transformando simultáneamente el vehículo y la forma de producirlo. La transición tecnológica afecta a toda la cadena de valor y redefine dónde se genera el margen y la diferenciación.

- La producción y las exportaciones han retrocedido mientras las inversiones alcanzan máximos. Convertir esos proyectos en nuevos modelos, volumen y productividad será decisivo para mantener el peso industrial del país.

- Las ventas de vehículos con enchufe crecen con fuerza y ya representan alrededor de una quinta parte del mercado. El siguiente salto dependerá de precio, modelos asequibles, estabilidad de incentivos y una infraestructura de recarga más potente y operativa.

- La experiencia de usuario, la conectividad, las actualizaciones, los ADAS y la inteligencia artificial desplazan valor hacia arquitecturas digitales que obligan a fabricantes y proveedores a desarrollar nuevas capacidades.

CONCLUSIONES

La autonomía estratégica del sector dependerá de aumentar la capacidad europea en celdas, materiales, electrónica y chips. España tiene la oportunidad de capturar una parte mayor de estas cadenas si conecta nuevas plantas con proveedores, talento y reciclaje.

Producir distintas arquitecturas y motorizaciones en un mercado incierto exige líneas capaces de adaptarse con rapidez. IA, visión, robótica, gemelos digitales y datos permiten utilizar mejor activos y reducir tiempos de cambio.

La seguridad del software y la trazabilidad de materiales ya no pueden tratarse como requisitos posteriores. La regulación obliga a incorporarlas desde la concepción del vehículo y a mantenerlas durante todo su ciclo de vida.

DGT 3.0, V2X y los futuros servicios automatizados muestran una industria que empieza a conectar vehículo, infraestructura y servicios públicos. El valor se desplazará progresivamente hacia ecosistemas donde datos y conectividad acompañan al vehículo durante toda su utilización.





CONCLUSIONES

La transformación del motor ya no consiste únicamente en sustituir una tecnología de propulsión por otra. Implica **rediseñar el vehículo, reconfigurar las fábricas y reconstruir parte de la cadena de valor alrededor del software, la batería, los datos y la electrónica**.

2026 marca un punto de inflexión para la automoción española.

La diferencia entre conservar capacidad industrial y ganar competitividad dependerá de la capacidad para convertir **inversión, tecnología, talento y escala productiva** en vehículos más accesibles, digitales, seguros y preparados para competir en un mercado global que cambia a gran velocidad.

8. FUENTES Y REFERENCIAS

Este informe ha sido elaborado a partir de estadísticas, normas, informes, estrategias y comunicaciones publicadas por organismos públicos, instituciones sectoriales y canales oficiales de los proyectos analizados, consultados hasta agosto de 2026.

Organismos y fuentes estadísticas oficiales

- ANFAC · Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones
- Dirección General de Tráfico (DGT)
- Ministerio de Industria y Turismo
- BOE · Boletín Oficial del Estado
- ICEX-Invest in Spain
- Comisión Europea · DG MOVE, DG CONNECT y DG Environment
- UNECE · marcos de homologación y ciberseguridad del vehículo

Informes y estudios de referencia

- ANFAC — Informe Anual 2025
- ANFAC — estadísticas de producción y exportación 2025 y 2026
- ANFAC — matriculaciones de turismos y vehículos electrificados 2025-2026
- ANFAC — Barómetro de Electromovilidad, 2º trimestre de 2026
- Plan España Auto 2030
- BOE — Real Decreto 609/2026, Programa Auto+
- BOE — Orden ITU/218/2026, ayudas a la cadena industrial de baterías del PERTE VEC
- Comisión Europea — Action Plan for the Future of the Automotive Sector
- Comisión Europea — Vehicle of the Future initiative
- Comisión Europea — European Connected and Autonomous Vehicle Alliance (ECAVA)
- Comisión Europea — Reglamento (UE) 2023/1542 sobre baterías y residuos de baterías
- Comisión Europea — Reglamento sobre circularidad y gestión de vehículos al final de su vida útil · en vigor desde 13/08/2026; aplicación desde 01/09/2028
- DGT — DGT 3.0 y dispositivo V16 conectado

FUENTES Y REFERENCIAS

Este informe ha sido elaborado a partir de estadísticas, normas, informes, estrategias y comunicaciones publicadas por organismos públicos, instituciones sectoriales y canales oficiales de los proyectos analizados, consultados hasta agosto de 2026.

Fuentes oficiales de los casos

- Ford-Geely Almussafes → Ford Motor Company / Geely Auto
- PowerCo Sagunto → Volkswagen Group / PowerCo / ICEX-Invest in Spain
- CUPRA Raval y Volkswagen ID. Polo → SEAT & CUPRA Media Center
- Mercedes-Benz VLE en Vitoria → Mercedes-Benz Group
- Stellantis-CATL Zaragoza → Stellantis
- Renault Group España → Renault Group
- DGT 3.0 y V16 conectada → Dirección General de Tráfico

SOBRE NOSOTROS

El punto de encuentro de todos los actores de la digitalización: proveedores, empresas y personas.

TICNegocios es el ecosistema tecnológico de Cámara Valencia que nació en 2016 para ayudar a las empresas en su proceso de Transformación Digital. Ofrecemos servicios de tecnología y digitalización que promueven la competitividad de las empresas valencianas según su sector de actividad (servicios, comercio, industria), y las convierten en organizaciones más escalables y más flexibles.

ticnegocios.camaravalencia.com

Tecnología
para los negocios