



Boletín de Noticias de Automoción

- nº 332 – 16 abril 2025 -

ASEPA informa:

- Alcanzamos los 50 webinars de ASEPA
- Francisco Aparicio, Ingeniero Laureatus por la Real Academia de Ingeniería
- Laureano Padilla, nuestro querido 'becario'
- La palabra del año en la automoción
- Nueva Jornada ASEPA en Motortec 2025
- El huracán Trump arrasa en el automóvil
- Las baterías de sodio, cada vez más cerca
- Casi listo el motor que lo cambiará todo
- Los combustibles renovables en la movilidad
- Habrá plan Moves en 2025
- ¿Qué sabemos de los incendios en coches eléctricos?
- Motortec 2025 impulsará la posventa del vehículo industrial
- Las matriculaciones en España al cierre de marzo
- Una página de historia. El Parque Móvil de los Ministerios en Madrid cumple 90 años
- Nuestros Protectores
- ¿Quieres leer gratis estas revistas de la automoción?
- La vida de ASEPA

Alcanzamos los 50 webinars de ASEPA

Fue con la pandemia del Covid, a mediados del año 2020, cuando en ASEPA comenzamos a organizar webinars de temas interesantes, variados y de actualidad, con el único denominador común de la automoción. Hoy, 5 años después, podemos estar satisfechos del trabajo realizado, porque hemos alcanzado la redonda cifra de los 50 webinars con un total de 24.086 inscripciones en los 49 primeros



(491 inscripciones de media), y siempre manteniendo el carácter gratuito para nuestros socios y simpatizantes.

El Webinar 50 que realizaremos el próximo **28 de abril**, tiene el título **'Emisiones de CO2 de los vehículos nuevos en 2025. Gran reto para los fabricantes'** y que organizan ASEPA y la Fundación Repsol para debatir sobre estos desafíos y explorar cómo los fabricantes podrán abordar este importante reto.

Y todo ello porque la Unión Europea ha lanzado un Plan de Acción que

aplaza hasta 2027 la reducción del 15% de emisiones previstas para 2025 de CO2 de los vehículos ligeros nuevos en comparación con los niveles de 2021.

Este plan responde a la reciente caída en la comercialización de los vehículos eléctricos, que había generado preocupación entre los fabricantes, ya que podría resultar en penalizaciones económicas significativas, amenazando millones de empleos y afectando tanto a los consumidores como a la competitividad del sector.

Más información del Webinar 50 e inscripciones [aquí](#).

Francisco Aparicio, Ingeniero Laureatus por la Real Academia de Ingeniería

El pasado 25 de marzo la Real Academia de Ingeniería ha distinguido a nuestro anterior presidente de ASEPA, Francisco Aparicio Izquierdo, como Ingeniero Laureatus por su dilatada y sobresaliente carrera profesional.

De su intervención, las primeras palabras fueron de agradecimiento a la Academia por la concesión de esta apreciada distinción y a su Presidente, distinguido y estimado colega Jaime Domínguez Abascal, por la laudatio de su persona.

Enseguida Aparicio entró en materia con una reflexión profunda: “Es bien sabido que, a lo largo de nuestra vida, se van situando frente a nosotros encrucijadas y opciones, ante las que debemos tomar decisiones que condicionan las siguientes fases de nuestro desarrollo personal o profesional, hasta llegar a destinos a veces insospechados. No resulta fácil distinguir si en el resultado influyó más la calidad de nuestras decisiones o las encrucijadas que nos fueron presentadas sin ninguna intervención de nuestra voluntad.

Ese recorrido, mitad elegido y, mitad decidido por eso que solemos llamar destino, me exigió cambiar varias veces de perfil profesional, aunque se mantuvo, desde muy pronto, lo esencial: la dedicación a la universidad”.



De sus primeros 15 años de actividad docente, entre 1966 y 1981, destacó:

- La compatibilización de los estudios de Ingeniero Industrial con la enseñanza en la Escuela de Ingeniería Técnica Industrial.
- La obtención, por oposición, de la cátedra de Máquinas y Mecanismos en la Escuela de Ingeniería Técnica de la Universidad de Zaragoza.
- La dedicación de ocho años, con elevadas responsabilidades y gran dedicación, a las ciencias de la educación, en el ICE de la Universidad Politécnica de Madrid, alternando con los estudios de doctorado.
- La obtención por concurso de traslado la cátedra de Mecánica y Resistencia de Materiales en la Escuela de Ingeniería Técnica de la misma universidad,
- Por oposición, la Cátedra de Tecnología Mecánica en la Universidad de Sevilla,
- Y, por concurso de traslado, la cátedra de Transportes en la ETSII de la UPM.

Y con este bagaje asumió la cátedra de Transportes de la ETSII de la UPM, que desempeñaría durante los siguientes 34 años, hasta su jubilación.

No obstante de haber desempeñado tres cátedras con diferentes contenidos, ninguna de ellas incluía los transportes o la ingeniería de vehículos.

En cuanto a la situación de la Cátedra en la ETSII de Madrid, en aquel primer momento para él, era con una carga docente reducidísima a una asignatura (Ferrocarriles y Automóviles) en una sola de las nueve especialidades de la carrera, la de Mecánica de Máquinas, y contaba con un laboratorio de unos 250 metros cuadrados con equipos de ensayo obsoletos y la mayoría inutilizables, con ausencia (*sigue*)

completa de actividad investigadora e, incluso, de despachos para los profesores. La situación en las demás escuelas de ingenieros industriales de España, era similar o peor.

En aquellos años, las víctimas por accidente de tráfico eran muy elevadas. Había una gran preocupación en la sociedad y dos organismos con responsabilidades directas en el problema: la Dirección General de Tráfico y el Ministerio de Industria, este último por sus competencias en la seguridad de los vehículos. Hacia ellos orientó Aparicio su atención, ofreciendo colaboración y destacando un hecho, a modo de eslogan: “los vehículos se diseñan y fabrican en cualquier lugar, pero los muertos por colisiones de tráfico los ponemos nosotros”. Así nacieron las primeras líneas de investigación dedicadas a la mejora de la seguridad de los vehículos y del tráfico.

Con todo ello y muchísimas vicisitudes, el hito más importante en su carrera profesional le llegó cuando ideó la creación del INSIA, Instituto Universitario de Investigación del Automóvil, el cual nació oficialmente en el año 1993, por decisión del Consejo de Ministros de España, doce años después de su llegada a la Cátedra de Transportes y que en este año 2025 cumple treinta y dos años.

Aparicio tuvo en cuenta que el conocimiento científico, que soporta la innovación tecnológica, es generado y transmitido, mayoritariamente, por las universidades, pero la puesta en valor de los productos de la innovación es responsabilidad de las empresas, por lo que el Instituto debía incluir, entre sus estrategias, prestar especial atención a las necesidades de los sectores relacionados con su actividad; crear estructuras capaces de dar respuesta eficiente a sus necesidades y establecer lazos de relación continuada con las empresas.

Así, tomó como base de actuación los tres lados del triángulo del conocimiento: formación, investigación e innovación.



Pero la Escuela, en su sede de la Castellana, no podía albergar las infraestructuras necesarias: laboratorios y pista de ensayos de vehículos, incluyendo los de grandes dimensiones, como los autobuses y autocares, que requieren amplios espacios. La Universidad no contaba con recursos para construir un nuevo edificio, de unos 5.000 metros cuadrados, para este fin y ello obligó a plantear un proyecto ambicioso, y a la vez factible, capaz de interesar a otros organismos, ajenos

a la Universidad, lo suficiente como para aportar la financiación necesaria inicial, unos 700 millones de pesetas, y este proyecto fue el del INSIA en el Campus Sur de la UPM a las afueras de Madrid.

También fue necesario ampliar el reducidísimo equipo de la cátedra con docentes de otros departamentos y escuelas, ampliando el carácter pluridisciplinar del Instituto que en la actualidad integra a unas 80 personas, entre ellas, investigadores pertenecientes a siete departamentos, cinco de la Escuela de Industriales y dos de otras escuelas de la UPM; también a profesionales contratados con cargo a los ingresos del Centro, los cuales colaboran con el presupuesto de la Universidad.

Y para terminar, algunos resultados de las cuatro décadas transcurridas desde el inicio de actividades en la antigua cátedra de Transportes, que incluyen las tres de existencia del INSIA:

- Se han desarrollado centenares de proyectos de I+D+I, los cuales han facilitado la producción de un elevado número de publicaciones científicas.
- Se ha formado a un gran número de doctores, titulados de master, ingenieros y otros profesionales, en programas de elevado nivel.
- Se ha colaborado con unas 1000 empresas, desde la realización de ensayos para el desarrollo de sus productos, hasta la colaboración en el desarrollo de vehículos y sistemas con alto nivel tecnológico.
- Todo ello, con un equipo humano de gran cualificación y dedicación, en un clima excelente de trabajo.

Por último, Francisco Aparicio terminó su intervención destacando cuatro aspectos de influencia muy positiva en su desarrollo personal y profesional: “La aportación de mis padres, el ambiente potenciador de la Escuela de Ingenieros Industriales y del Departamento de Ingeniería Mecánica, los compañeros y colaboradores en el INSIA, y por último, una amplia y maravillosa familia, de 21 miembros”.

Laureano Padilla, nuestro querido ‘becario’

El pasado 6 de abril ha fallecido Laureano Padilla, nuestro exdirector de Desarrollo y Promoción a sus 82 años de edad y tras sufrir un ictus. Descanse en paz.



Laureano fue un hombre ‘barreiros’, por supuesto durante los muchos años que allí trabajó y después de corazón en sus otras etapas profesionales, siempre muy ligado a las áreas de la calidad.

Su experiencia profesional la adquirió en las empresas de la automoción, comenzando en Barreiros Diésel, después Chrysler España, Talbot, Peugeot España y PSA Peugeot-Citroën, habiendo desempeñado las funciones de responsable de Calidad en las plantas de motores, vehículos industriales y montaje de automóviles. Sus dos últimos cometidos han sido en la Asociación Española para la Calidad (AEC) como presidente del Comité de Automoción y en ASEPA como presidente de la Comisión Técnica de Buenas Prácticas.

No han sido muchos los años que hemos podido contar con el buen hacer de Laureano en ASEPA, pero sí hemos disfrutado plenamente de su jovialidad, iniciativa y empuje, tanto como para que nuestro anterior presidente, Francisco Aparicio, le bautizara como nuestro querido ‘becario’. Hoy ha añadido que “el fallecimiento de Laureano constituye una gran pérdida para ASEPA por su extraordinaria aportación al logro de sus objetivos durante los años en que nos ha acompañado, pero, sobre todo, esa pérdida se hace más dolorosa por la gran calidad humana que manifestó en todo momento y con cada uno de nosotros. No le olvidaremos”.

La palabra del año en la automoción

Con carácter excepcional, este mes de abril hemos querido que sea la Inteligencia Artificial (IA) la que nos diga cuáles son las tres palabras que están marcando tendencia en el sector de la automoción, tanto en España como a nivel global.



Incluso hemos dejado que sea la propia IA la que nos diga sus definiciones sin corrección alguna. Estas han sido: *electrificación, conectividad y sostenibilidad*.

Pues bien, entre estas tres, la palabra que ha resultado elegida en este mes de abril como candidata a la palabra del año en automoción es la siguiente:

sostenibilidad: Esta palabra refleja la creciente preocupación por el impacto ambiental del sector automovilístico. Incluye aspectos como la reducción de emisiones, el uso de materiales reciclados y la economía circular. La sostenibilidad se ha convertido en un factor clave en la toma de decisiones de los consumidores y las empresas.

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

Nueva Jornada ASEPA en Motortec 2025

El día **23 de abril** a las 16:00 horas en el Pabellón 7 - Área Corner de IFEMA, ASEPA desarrollará una Jornada Técnica, con expertos profesionales en estos temas de actualidad:

1. Soluciones conectadas para el mantenimiento de vehículos eléctricos.
2. Combustibles renovables en motores de combustión interna.
3. Introducción a la nueva normativa Euro 7: qué es lo que cambia respecto a la Euro 6.
4. Parámetros a tener en cuenta para la compra de un coche nuevo: la visión de la ingeniería.
5. La reconversión de vehículos matriculados: Híbrido - Eléctrico - Pila de Hidrógeno.

El huracán Trump arrasa en el automóvil

El valor en bolsa de los principales fabricantes de vehículos cae casi 100.000 millones en una semana tras la aplicación del arancel del 25% a coches importados. Toni Fuentes en cocheglobal.com.

El terremoto proteccionista desatado por Donald Trump ha sacudido los cimientos del mercado global del automóvil y ha borrado de un plumazo cerca de 100.000 millones de dólares en capitalización bursátil de los principales fabricantes mundiales de vehículos. En apenas una semana, tras el inicio de la aplicación de un arancel del 25 % a la importación de coches en Estados Unidos, la industria automovilística ha sufrido su mayor castigo en bolsa desde la crisis de 2020, y se ha convertido en uno de los símbolos más visibles del caos desatado por la nueva guerra comercial.

El sector ha sido uno de los más golpeados por la escalada arancelaria entre Washington y Pekín, con el temor a un agravamiento de la crisis. La decisión de Trump de imponer tarifas globales a los automóviles importados, junto con nuevas tasas más agresivas para socios estratégicos como China y la Unión Europea, ha generado un efecto dominó que ha hundido los mercados.

Impacto de aranceles en la automoción

Empresa	Evolución acción última semana	Capitalización (millones de dólares)
General Motors	-3,25%	-1.480
Tesla	-3,91%	-29.260
Stellantis	-15,37%	-4.440
Volkswagen	-8,8%	-4.610
Mercedes	-11%	-5.850
Ford	+0,42%	+40
BMW	-9,65%	-4.600
Renault	-5,29%	-710
Toyota	-8,48%	-24.000
Nissan	-11,41%	-1.100
Hyundai	-4%	-1.000
Kia	-3,86%	-1.000
Honda	-6,47%	-3.100
Mitsubishi	-4%	-3.000
BYD	-7,46%	-11.000

Desplome en bolsa de la automoción

El S&P 500 cayó un 8,21 %, el Nasdaq un 8,55 % y el Dow Jones un 7,41 % en las sesiones negras del jueves y el viernes, marcadas por la volatilidad y el miedo a una recesión global. En solo dos días, Wall Street ha perdido más de 6,4 billones de dólares, y la cifra se eleva a casi 10 billones desde que Trump inició su segundo mandato.

En este contexto, los principales fabricantes de automóviles han visto evaporarse más de 95.000 millones de dólares en valor bursátil. El mayor castigo lo ha recibido Tesla, con una pérdida de 29.260 millones, seguida de Toyota, que retrocede en más de 24.000 millones. También han sufrido duros reveses Volkswagen, Mercedes y BMW. El golpe ha sido global: desde Stellantis hasta asiáticas como BYD o Honda, ninguna gran marca se ha salvado del huracán Trump.

El caso de Ford, que ha logrado un tímido avance del 0,42 % en Bolsa, es la excepción que confirma la regla. La compañía se ha beneficiado del discurso nacionalista de Trump, que promete repatriar producción y blindar el empleo en suelo estadounidense. En el otro extremo encontramos caídas de la cotización de las acciones en el sector del automóvil de hasta el 15% de Stellantis y el 11% de Nissan en la semana sacudida por los aranceles. La onda expansiva seguirá con nuevos aranceles

también a la importación de piezas, lo que también ha impactado de lleno en los principales fabricantes de componentes.

Trump pide “resistir”, Musk pide “libre comercio”

Lejos de suavizar el tono, Trump ha redoblado su apuesta: “Esto es una revolución económica y vamos a ganar. Resistan, no será fácil, pero el resultado será histórico”, escribió en su red Truth Social, desde un campo de golf en Florida. El presidente, convencido de que su estrategia “hará a América grande otra vez”, ha defendido que los aranceles permitirán recuperar empleos industriales perdidos.

En el lado opuesto, Elon Musk, asesor de Trump y encargado de planificar los recortes en la Administración de EEUU, ha pedido eliminar los aranceles en lugar de multiplicarlos. “Espero que en el futuro pasemos a una situación de arancel cero, a una zona de libre comercio entre Europa y Estados Unidos”, declaró el CEO de Tesla, quien también abogó por facilitar la movilidad laboral entre ambos continentes. Además del efecto de los aranceles, Tesla está sufriendo una tormenta perfecta en la que se junta el boicot a Musk por su apoyo a la extrema derecha y los recortes en EE.UU. y el cambio del Model Y, el coche más vendido de la marca.

Riesgos para la economía global

El impacto trasciende lo bursátil. JPMorgan ha elevado al 60 % la probabilidad de una recesión global debido a las distorsiones económicas derivadas de los nuevos aranceles. La Reserva Federal, por su parte, advirtió que estas medidas generarán una inflación persistente y una desaceleración del crecimiento. “La incertidumbre es demasiado elevada como para hablar de bajadas de tipos”, alertó el presidente del organismo, Jerome Powell.

Las baterías de sodio, cada vez más cerca

Empleando un nuevo material para el cátodo en las baterías de sodio se mejora drásticamente la densidad energética y la densidad de potencia, consiguiendo estabilidad y una gran vida útil. Diego Gutiérrez en hibridosyelectricos.com.

Investigadores de la Universidad de Princeton, en Nueva Jersey, aseguran haber logrado importantes avances en el campo de las baterías de iones de sodio, desarrollando una solución para uno de los mayores problemas de esta tecnología, la densidad de energía.

Un equipo de investigadores dirigido por el profesor Mircea Dincă, cuyo laboratorio cuenta con el apoyo financiero de Lamborghini, ha logrado desarrollar una "alternativa apasionante" para fabricar baterías de iones de sodio de alta capacidad energética, lo que aumenta la probabilidad de que esta tecnología se pueda aplicar y comercializar en más tipos de vehículos, y no sólo en urbanos asequibles.

Un cátodo orgánico con prestaciones excepcionales

Hasta ahora, los intentos por desarrollar baterías de sodio-ion han encontrado un obstáculo clave: su baja densidad energética. Esto significa que, a igualdad de tamaño, almacenan menos energía que una batería de litio, reduciendo la autonomía de los vehículos eléctricos.



Sin embargo, el equipo de Dincă ha logrado sortear este inconveniente con un innovador material para el cátodo, la bistetraaminobenzoquinona (TAQ), un sólido orgánico en capas que mejora drásticamente la densidad energética y la densidad de potencia de las baterías de sodio. Alcanza niveles comparables, e incluso superiores, a los de las baterías de litio actuales.

Según el equipo de investigadores, esta tecnología logra utilizar prácticamente el 100% del material activo, alcanzando una capacidad máxima cercana al máximo teórico. Además, su diseño con nanotubos de carbono facilita una mejor conducción de los

electrones y una distribución homogénea del material dentro del electrodo, lo que se traduce en una carga más rápida y eficiente.

En términos prácticos, esto significa que una batería de sodio con este material podría cargarse en menos tiempo que las de litio actuales, manteniendo una gran capacidad de almacenamiento de energía. Además, el TAQ es muy estable frente al aire y la humedad, tiene una prolongada vida útil y soporta temperaturas elevadas sin degradarse. Todo ello manteniendo los bajos costes inherentes a la tecnología de ion-sodio.

¿Por qué baterías de sodio?

Este hallazgo, publicado en la revista *Journal of the American Chemical Society*, marca un paso importante en la evolución de la tecnología de baterías de sodio y abre nuevas posibilidades no sólo para vehículos eléctricos más asequibles con mejores prestaciones, también para aplicaciones como centros de datos, redes eléctricas y almacenamiento de respaldo en centrales de energía renovable.

El litio ha sido el pilar fundamental de las baterías durante décadas. Está presente en las baterías de todos los dispositivos electrónicos, desde teléfonos móviles hasta portátiles o los *vapers*, pasando por vehículos eléctricos. Sin embargo, aunque su precio está cayendo drásticamente, el litio sigue siendo un producto caro y tiene otro problema: la dependencia de las cadenas de suministro. El litio se concentra en unos pocos lugares del planeta, y la mayoría del refinado y producción final se lleva a cabo en China.

El sodio resuelve esos problemas: es un elemento muy abundante, presente en el agua de mar y en la corteza terrestre, y muy barato. Esto se traduce en baterías mucho más baratas. Además, como está repartido por toda la corteza terrestre, reduce la dependencia de China y elimina las tensiones geopolíticas generadas por los recursos de litio.

Casi listo el motor que lo cambiará todo

Toyota revoluciona la automoción con su nuevo motor de combustión de hidrógeno, una alternativa sostenible que promete potencia, eficiencia y cero emisiones contaminantes. Silvia Cabrero Díez en computerhoy.20minutos.es.

Toyota está a punto de revolucionar la industria automotriz con un motor innovador que no necesita gasolina, diésel ni electricidad para funcionar. Su nueva tecnología de combustión de hidrógeno podría cambiar la forma en que entendemos la movilidad sostenible, ofreciendo una alternativa viable a los vehículos eléctricos sin comprometer el rendimiento ni la autonomía.

El desarrollo de estos motores ha estado en pruebas con varios prototipos como el Corolla Sport modificado y el Mirai. Este último ya utiliza hidrógeno, pero con un sistema de pila de combustible.



Este avance desafía la tendencia de electrificación total y demuestra que los motores de combustión aún tienen un futuro en la movilidad limpia.

¿Cómo funciona la combustión de hidrógeno?

A diferencia de los vehículos eléctricos y de pila de combustible, los nuevos motores de Toyota queman hidrógeno directamente en un motor de combustión interna modificado.

En lugar de generar electricidad como en una pila de combustible, este motor convierte la energía química del hidrógeno en energía mecánica de manera eficiente y sin producir emisiones contaminantes. El único subproducto de esta reacción es vapor de agua, eliminando por completo la emisión de CO₂.

Ahora, Toyota busca llevar esta tecnología al siguiente nivel con motores de combustión optimizados que combinan eficiencia, seguridad y sostenibilidad. Las ventajas del motor de hidrógeno frente a otras tecnologías es enorme.

Mientras que los vehículos eléctricos requieren largas horas de carga, un tanque de hidrógeno puede llenarse en pocos minutos. Su autonomía es comparable a la de los motores de combustión tradicionales, evitando la dependencia de las infraestructuras de carga eléctrica.

También, las baterías de los vehículos eléctricos son pesadas y pueden presentar riesgos de sobrecalentamiento. En cambio, el hidrógeno, aunque altamente inflamable, se disipa rápidamente en caso de fuga, reduciendo el peligro de explosiones.

Además, los motores de hidrógeno mantienen el sonido característico de los motores de combustión, lo que para muchos conductores es una ventaja frente al silencio de los coches eléctricos.

El reto de los motores de hidrógeno en Toyota

A pesar de sus ventajas, los motores de hidrógeno enfrentan un gran desafío, y es la falta de estaciones de repostaje. En la actualidad, la red de estaciones de servicio de hidrógeno es muy limitada en comparación con las estaciones de servicio de combustibles fósiles o los puntos de carga para eléctricos. Sin embargo, varias empresas están invirtiendo en su expansión, con el objetivo de aumentar su disponibilidad en los próximos años.

Además, la producción de hidrógeno aún tiene un alto coste y depende en gran medida de procesos industriales que utilizan combustibles fósiles. Para que esta tecnología sea realmente sostenible, se necesita una mayor producción de hidrógeno verde, generado a partir de energías renovables como la solar y la eólica.

Toyota ha demostrado con modelos como el Mirai Sedan, presentado en los Juegos Olímpicos de París 2024, que el hidrógeno es una alternativa realista para la movilidad sostenible. Con su nuevo motor de combustión de hidrógeno, la compañía busca ofrecer una opción intermedia entre los coches eléctricos y los de combustión tradicional, combinando lo mejor de ambos mundos.

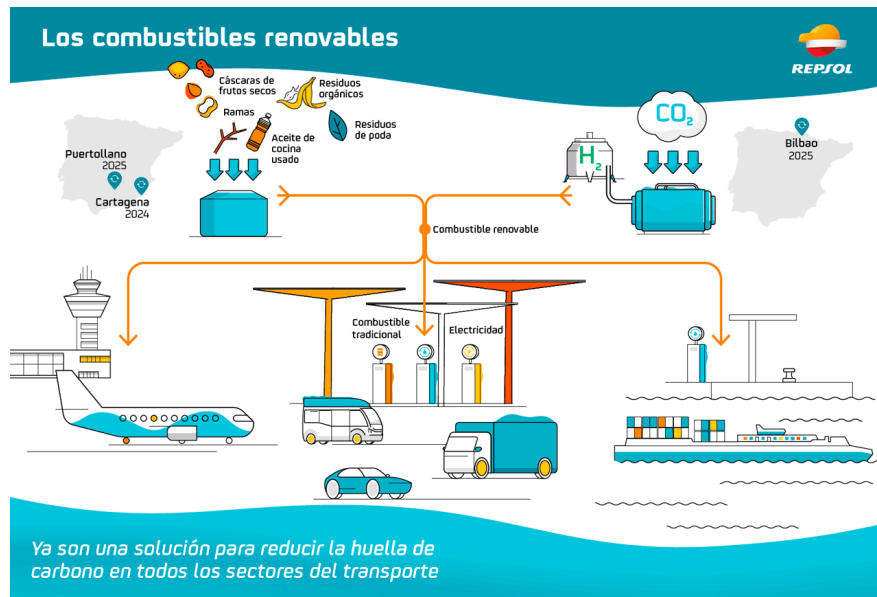
Si la tecnología logra expandirse, podríamos ver su aplicación en sectores como el transporte pesado, la aviación y la maquinaria industrial. A medida que la infraestructura mejore y los costes se reduzcan, los motores de hidrógeno podrían convertirse en una solución clave para reducir la dependencia de los combustibles fósiles sin renunciar a la eficiencia y el rendimiento.

Los combustibles renovables en la movilidad

Los combustibles renovables son una solución real para los motores actuales de turismos, camiones y autobuses, que fomentan la economía circular, aprovechando los residuos orgánicos dándoles una nueva vida.

Existen dos alternativas de combustibles renovables que se diferencian en función de las materias primas y las técnicas utilizadas para su producción:

Biocombustibles, que se obtienen a partir de residuos orgánicos, agrícolas, forestales como aceites de cocina usados, cáscaras de frutos secos o restos de poda, evitando su desecho y convirtiéndolos en combustibles para transporte, calefacción o industria. Son ya una realidad y están disponibles en cada vez más de nuestras estaciones de servicio en la península ibérica.



Combustibles sintéticos o e-fuels, que también se les conoce como combustibles renovables de origen no biológico. Se producen con aire y agua: se separa el hidrógeno del agua y se combina con CO₂ capturado de la atmósfera, creando un combustible que puede utilizarse en una amplia gama de aplicaciones, por ejemplo, vehículos pesados de larga distancia.

Resolvamos las dudas que podamos tener:

¿Qué estaciones de servicio tienen combustible 100% renovable? En 2025 hay 800 estaciones de servicio Repsol con combustible 100% renovable.

¿Qué diferencia hay entre combustibles renovables y tradicionales? Los combustibles renovables se producen a partir de residuos orgánicos como la biomasa o el aceite de cocina usado, mientras que los tradicionales, como el petróleo y el gas natural, son combustibles de origen mineral.

¿Qué medio de transporte y vehículos pueden usar combustibles renovables? Los combustibles renovables pueden ser utilizados en una amplia variedad de vehículos con motor de combustión, desde automóviles y camiones hasta autobuses y vehículos agrícolas.

¿Yo también puedo aportar a su producción? Sí, como usuario se puede contribuir a la producción de combustibles renovables reciclando aceites de cocina usados. En algunas Estaciones de Servicio en Madrid, Castilla la Mancha y Galicia se recoge aceite de cocina usado.

¿Incrementan la independencia energética de España? Sí, el consumo y producción de combustibles renovables incrementan la independencia energética de España. Aprovechar los residuos locales para producir combustibles renovables, permite reducir la dependencia de importaciones de combustibles tradicionales, contribuyendo a la independencia energética de España.

¿Qué significa que un combustible sea renovable? Un combustible renovable es aquel que se produce a partir de residuos orgánicos, como la biomasa o el aceite de cocina usado, entre otros. Uno de sus principales puntos fuertes es que son combustibles que reducen las emisiones, ya que el CO₂ que se libera en su uso es igual al CO₂ que absorbe la materia orgánica de la que procede durante su vida útil.

¿Si repostar combustible 100% renovable puedo entrar con mi coche en la ZBE? Dado que estos distintivos solo se fijan en las emisiones locales, actualmente no ponen en valor la labor de reducción de emisiones de los combustibles renovables.

Habrá plan Moves en 2025

Aprobada la prórroga del Moves 3 tras la derogación del Congreso con 400 millones hasta final de 2025 y una tramitación simplificada de ayudas a los eléctricos. Toni Fuentes en cocheglobal.com.

El Gobierno ha aprobado, por fin, la esperada prórroga del Plan Moves 3, una medida clave para impulsar la movilidad eléctrica y el desarrollo de infraestructura de recarga en el país que quedó derogada por la oposición en el Congreso el pasado 22 de enero. El Plan Moves vuelve con una ampliación de la vigencia hasta final del año 2025 y con cambios que prometen agilizar la tortuosa tramitación.



El Moves 3 está dotado con 400 millones de euros y tendrá carácter retroactivo desde el 1 de enero de 2025. Además, la desgravación del 15% en el IRPF para la compra de vehículos eléctricos también se mantendrá, según el real decreto ley aprobado.

Uno de los aspectos más destacados de esta prórroga es la mejora en la tramitación de las ayudas, un reclamo tanto del sector como de los ciudadanos. La medida llega tras la caída del decreto 'ómnibus' en enero, cuando no obtuvo respaldo suficiente en el Congreso de los Diputados. La prórroga anunciada este martes va más allá de la extensión inicialmente planteada, que establecía

un límite hasta junio de 2025, y garantizará la continuidad del programa hasta el cierre de este año.

Menos documentos para menos de 100.000 euros

El Plan Moves III, desde su lanzamiento, ha sido un pilar fundamental para el avance del vehículo eléctrico en España, pero ha recibido críticas por la lentitud en la gestión de las subvenciones que llevan a cargo las comunidades autónomas. Los plazos para cobrar las ayudas por la compra de un vehículo electrificado o por instalar un punto de carga pueden tardar hasta dos años o incluso más. La nueva versión del programa pretende corregir este problema mediante procesos más eficientes, facilitando el acceso a los fondos y agilizando la instalación de infraestructuras de recarga, clave para la transición energética.

Los cambios prevén que las autonomías puedan hacer una tramitación más simplificada y reducida para las peticiones de ayudas por debajo de 100.000 euros, con la exigencia de menos documentación. "Esperamos que la respuesta a los ciudadanos sea más rápida. Vemos que hay comunidades autónomas más ágiles que otras que han dado ya el 90% de las ayudas. Estamos para ayudar y por eso también habíamos elevado hasta el 5% para que haya más personal", explicó Sara Aagesen, vicepresidenta tercera y ministra de Transición Ecológica.

"Medida rápida y contundente"

Con esta prórroga, que Aagesen calificó de "medida rápida y contundente" ante el contexto complicado del automóvil, el Gobierno busca reforzar la certidumbre en el mercado del vehículo eléctrico, atraer más compradores y consolidar la transición hacia una movilidad sostenible en el país. La vicepresidenta destacó durante la rueda de prensa posterior al Consejo de Ministros que esta iniciativa busca seguir fomentando la demanda del vehículo eléctrico y ofrecer estabilidad en un contexto internacional convulso. "La medida va a ayudar a seguir fomentando la demanda del vehículo eléctrico y a proteger a nuestro sector de situaciones convulsas que vienen del exterior", subrayó Aagesen.

Los 400 millones del Moves 3 para 2025 elevan a más de 1.700 millones de euros los fondos destinados a la movilidad eléctrica en España, sumándose a los más de 1.300 millones ya invertidos en este ámbito, que han subvencionado 142.000 vehículos y 113.000 puntos de recarga. La ministra también mencionó que el total de recursos movilizados, incluyendo otras iniciativas, asciende a cerca de 3.000 millones de euros, con un enfoque no solo en turismos, sino también en flotas industriales como camiones eléctricos.

Alivio del sector del automóvil

El sector del automóvil mostró su alivio por el retorno del Moves, que ha requerido más de dos meses. Anfac, Faconauto y Ganvam valoran positivamente el anuncio de esta medida y agradecen el esfuerzo hecho por el Gobierno para renovar el plan MOVES durante todo 2025 con carácter retroactivo.

¿Qué sabemos de los incendios en coches eléctricos?

Rafael Moro, vicepresidente de Aself (Asociación Española de Lucha contra el Fuego): "Ni siquiera sabemos qué generan las baterías de litio". Artículo de Emilio Amade en elmundo.es.

"Tú coges un coche eléctrico con su batería de litio ardiendo, lo sumerges en agua, lo mantienes varios días ahí dentro, y cuando parece que ya está frío lo sacas... Y vuelve a arder. En países donde estos incendios se apagan así les sucede constantemente". "Hay mantas térmicas que aguantan hasta 1.600 grados centígrados de temperatura, y que se utilizan para extinciones de este tipo. Encierras el coche eléctrico ahí, lo mantienes bien cubierto un tiempo... pero es que en cuanto abres la manta vuelve a entrar el oxígeno, y el incendio se reaviva, aunque hayan pasado días". ¿Días? "Sí, sí, días". "Deberíamos tener contenedores llenos de agua donde sumergir estos vehículos para poder apagar estos fuegos, porque son muy diferentes de los habituales, mucho más intensos. Bueno, y hay que adaptar todos los garajes en acceso, ventilación, compuertas, rociadores de agua, zonas independientes para estos coches... Lo que hay ahora no vale. Hay que aislar esos coches en lugares donde se pueda responder a un incendio con mínimas garantías. Esta es la cruda realidad".



Son frases de Rafael Moro, de 69 años, quien fue director de Bomberos, Protección Civil y Policía Municipal de Alcorcón durante siete años, entre 1992 y 1999, y actualmente vicepresidente Aself, que desgrana en esta entrevista las propuestas de la asociación, no quiere resultar alarmista, ni "demonizar los vehículos eléctricos", tras la muerte de dos bomberos recientemente tratando de extinguir el incendio de un Porsche híbrido en un garaje de la ciudad del sur de Madrid. Una tragedia que, dice, "se produjo por mala suerte, por la confluencia de varias desgracias justo en ese momento y lugar, porque los bomberos de Alcorcón sí están preparados para hacer frente a estos incendios, no como muchos otros en toda España".

Sin embargo, explica Moro, "hay que decir las cosas, y el de las baterías de litio es un reto para el que en general, como país, no estamos preparados. Son fuegos mucho más intensos que los habituales, difíciles de extinguir y muy poco estudiados. Pero ojo, no sólo en los coches eléctricos: también se están empezando a usar estas baterías en casas, para guardar energía solar. Es un problema grave, porque vamos a empezar a ver incendios graves en casas, y dependiendo de en qué lugares se produzcan, no va a haber recursos para apagarlos. En ciudades grandes sí, pero en otras...".

Moro, vicepresidente de una asociación que agrupa a 890 bomberos entre activos e inactivos, y que desde 2022 realiza seminarios para formar a efectivos sobre cómo enfrentar fuegos de este tipo -"en el primero se presentó la manta térmica que ahora estamos utilizando"-, hace también un juicio poco tranquilizador: "Ni siquiera sabemos con exactitud qué tipo de incendio genera una batería de litio, al menos nosotros".

¿Qué quiere decir ese "al menos nosotros"? ¿Que la industria automovilística quizás sí, pero quienes tienen que apagar los incendios no? "Nosotros, al menos, no lo sabemos, no puedo decir más. Por eso pedimos que se cree un instituto nacional de estudio del litio. No está descrito qué genera, y cada parque de bomberos acaba haciendo una cosa distinta para apagar estos incendios: no hay ninguna unidad sobre cómo tratarlos. Es más, tampoco

hay ningún plan para cuando arda un camión con batería de litio, o un autobús. No hay método para luchar contra eso. La implantación de estas tecnologías eléctricas va mucho más rápida que la planificación de qué se hace si arden y hay que decírselo a la gente".

Moro, que explica que su asociación tiene varios expertos investigando por su cuenta el tema -y que han contribuido al Procedimiento de Intervención en Emergencias de Madrid capital-, llega incluso a señalar que "en realidad, el Estado debería obligar a que con la compra de cada coche con batería de litio, una parte de ese dinero fuera destinado a investigar cómo parar estos incendios... Sé que esto no le gustará a las automovilísticas, pero quizás sí a las aseguradoras", señala.

"Además, hay otra derivada importante", agrega: "La contaminación que genera el litio es enorme, mayor que casi cualquier otra. Los procesos de descontaminación son mucho más complejos. El agua en que se sumergieran los coches debería descontaminarse, e incluso la ropa de los bomberos que intervinieran", asegura.

Sobre esto narra una experiencia cercana: "En la localidad donde yo vivo recientemente se registró un incendio en un domicilio, provocado porque ardió la pila de litio de una de estas aspiradoras autónomas domésticas", dice. "Pues al haber ardió litio, la aseguradora de la casa obligó a los propietarios a tirar absolutamente todo de dentro de la vivienda. Lo daban todo por contaminado. Todo".

Motortec 2025 impulsará la posventa del vehículo industrial

La Feria líder del sector de la industria de la posventa de automoción en el sur de Europa, MOTORTEC 2025, que organiza IFEMA MADRID, del **23 al 26 de abril de 2025**, reunirá la mayor oferta de soluciones de producto y servicio para el mantenimiento de camiones y autobuses.



El crecimiento del negocio de los transportistas españoles en el último ejercicio (+7,1%) ha impulsado, según datos del Club de la Postventa del V.I., un notable crecimiento de la facturación de los talleres de vehículo industrial (+10,2%). Sin embargo, los estudios más recientes de esta organización señalan que este incremento no cumple con las expectativas de los empresarios del sector de la postventa (talleres, recambios y fabricantes de piezas), ni responde a la adopción generalizada de una cultura de mantenimiento eficiente por parte de la mayoría de las flotas de transporte que operan en España.

Ante esta situación, MOTORTEC 2025 ha preparado, para su décimoséptima edición, una propuesta específica para el sector de la posventa del vehículo industrial que se concreta en un área de exposición exclusiva de cerca 5.000 m², para albergar a más de 70 empresas que mostrarán sus soluciones de producto y servicio para ayudar tanto a los talleres como a las flotas de camión y autobús a mejorar su eficiencia y rentabilidad, y explorar juntos nuevas oportunidades de negocio.

Además, para fortalecer el negocio y la conexión entre los actores del sector, MOTORTEC 2025 ha creado un grupo de trabajo integrado por destacados profesionales y empresas del *aftermarket* del vehículo industrial. Este equipo está contribuyendo activamente a la difusión de la propuesta ferial, tanto entre los operadores de posventa de camiones y autobuses como entre las empresas de transporte por carretera.

Entre sus principales objetivos, destaca la organización de un completo programa de actividades que combinará espacios de *networking* y foros de reflexión sobre los desafíos a corto, medio y largo plazo de los talleres especializados en V.I. y de las empresas que contratan sus servicios.

Las jornadas, conferencias y actividades confirmadas incluyen:

- **III Encuentro de Empresas de Vehículo Industrial y Centros Educativos:** Organizado por la Asociación de Futuros Profesionales (AFUPRO), este encuentro busca fomentar la colaboración entre el sector educativo y las empresas del vehículo industrial alineando la formación con las necesidades del mercado laboral.
- **IV Congreso de Talleres de Vehículo Industrial:** *Networking* sobre tendencias de mantenimiento y reparación del V.I. desde la perspectiva y desafíos de la nueva movilidad de pasajeros y mercancías. Con la presentación del estudio: “Los talleres y el mercado del mantenimiento del vehículo industrial en España 2025. Estructura de mercado y negocio”, y mesas redondas donde se analizarán las claves de la eficiencia y rentabilidad de talleres y proveedores en el corto, medio y largo plazo.
- **Truck & Bus Garage Awards:** Una celebración para reconocer públicamente a las flotas del transporte de mercancías y viajeros que realizan un mejor y más ejemplar mantenimiento de sus vehículos. Es una iniciativa que premia la decisiva contribución de sus mantenimientos responsables a una movilidad más sostenible y segura al mejorar el rendimiento de sus camiones y/o autobuses en términos de fiabilidad, seguridad vial y reducción de consumo de combustible y emisiones contaminantes.
- **MOTORTRUCK:** Concurso del Mejor Mecánico de Vehículos Industriales, en colaboración con Bosch Mobility Aftermarket. Este concurso pondrá a prueba las habilidades técnicas de los mecánicos, promoviendo la excelencia en la formación y el trabajo en el sector.
- **Competición de Futuros Profesionales de Vehículo Industrial:** Organizado por AFUPRO, este evento se centrará en los estudiantes y futuros profesionales, brindándoles una plataforma para demostrar sus habilidades y conocimientos en un entorno competitivo.

El registro profesional de visitantes para MOTORTEC 2025 ya está abierto. La inscripción previa *online* es más económica que en taquilla. Registrarse pinchando [aquí](#).

Más información: www.ifema.es/motortec

Las matriculaciones en España al cierre de marzo

El mercado de **turismos** nuevos registra 116.725 nuevas unidades en marzo, lo que supone un crecimiento del 23,2% respecto al mismo mes de 2024. Hay que destacar que este mes ha contado con dos días laborales más que 2024, debido a la celebración de Semana Santa en marzo de ese año. De todos modos, el mercado sigue su ritmo positivo desde que arrancó el año, impulsado por las ventas de la zona de Valencia afectada por la DANA debido al Plan Reinicia Auto+. En esta provincia excluyendo la capital se han vendido 5.119 turismos para reponer los vehículos siniestrados. Incluso sin el efecto DANA, el crecimiento mensual sería del 17,8%, un número muy positivo.

Matriculaciones España año 2025 Cierre al mes de marzo

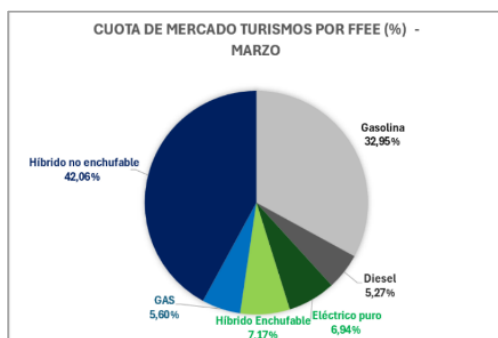
	mes	% /2024	acumulado	% /2024	
Automóviles	116.725	23,2%	279.368	14,1%	
Derivados, furgonetas y pick-up	8.741	23,4%	23.126	21,6%	
Furgones y chasis cabina <=3,5 t	7.198	6,4%	19.425	3,2%	
V.I. Ligeros < 6 t	62	-16,2%	183	-15,3%	
V.I. Medios 6-16 t	356	0,8%	952	-8,8%	
V.I. Pesados > 16 t	1.802	-18,2%	5.896	-13,3%	
Autocares, Buses y Microbuses	2.615	-13,4%	8.135	-10,9%	
Total Mercado Vehículos alternativos*	Híbridos no enchufables (HEV)	49.226	44,4%	121.944	35,9%
	Híbridos enchufables (PHEV)	8.586	51,9%	21.106	33,2%
	Eléctricos (BEV + E-REV)	9.228	85,4%	22.028	64,2%
	Gas (GLP)	6.576	194,1%	14.110	88,1%
	Gas (GNC+GNL)	97	15,5%	261	-17,4%
	Hidrógeno (FCEV)	0	----	0	----

Fuente: ANFAC

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

En lo que llevamos de año, el mercado ya ha registrado 279.368 ventas de turismos, que supone un aumento del 14,1% y acercándose a los ritmos de 2019, previos a la pandemia.

En cuanto a las ventas de **turismos electrificados** (BEV+PHEV) alcanzan en el mes de marzo un notable crecimiento del 68,7%, hasta las 16.474 nuevas matriculaciones, lo que representa el 14,1% del mercado total. En el primer trimestre de año, se suman 39.741 ventas de PHEV y eléctricos puros, un 46,7% más que el mismo periodo del año anterior. Una cifra que desde el sector se confía en que se pueda incrementar debido al anuncio por parte del Gobierno de la reactivación del plan MOVES, con una dotación de 400 millones de euros, hasta final de 2025 y con carácter retroactivo desde el 1 de enero de este año.



Las emisiones medias de CO2 de los turismos vendidos en marzo vuelven a caer hasta los 110,7 gramos de CO2 por kilómetro recorrido, un 6% inferior que la media de emisiones de los turismos nuevos vendidos en el mismo mes de 2024. En el acumulado de 2025, las emisiones medias se sitúan en 110,9%, un 5,1% menos que en los dos primeros meses de 2024.

Las ventas de **vehículos electrificados** (eléctricos e híbridos enchufables, comprendiendo turismos, cuadríciclos, vehículos comerciales e industriales y autobuses) aumentan un 67,6% en marzo, con 17.814

ventas, que suponen el 13,15% del mercado. En los tres primeros meses, se han registrado un total de 43.134 ventas, un 47,43% más que en 2024 y el 13% del mercado.

Una cifra que mantiene el ritmo positivo de la electrificación en España desde que arrancó 2025 y que desde el sector se confía en que se impulse tras el anuncio de la puesta en marcha del Plan MOVES, con duración hasta el 31 de diciembre de 2025. A lo que se suma la prórroga de la deducción del 15% del IRPF por la compra de vehículos eléctricos. Ambas medidas reclamadas desde ANFAC y valoradas muy positivamente.

En cuanto a las matriculaciones de **vehículos alternativos** (electrificados, híbridos y de gas), aumentan un 56,7% en el mes, con 73.713 unidades vendidas y representando el 54,41% del mercado. En el total del año, acumulan 176.449 ventas, un 41,5% más que el año anterior.

Una página de historia

El Parque Móvil de los Ministerios en Madrid cumple 90 años

El Parque Móvil del Estado por su denominación actual y antiguo Parque Móvil de los Ministerios (PMM en las matrículas antiguas de los vehículos), cumple este año nada menos que 90 años.

Antes de la creación de este organismo, se sabe poco de cómo se gestionaban los vehículos a disposición de los ministerios. Sí se sabe que, desde finales de la década de 1920, el Parque Móvil de entonces contaba con apenas un centenar de vehículos y que en sus inicios realizó su actividad con furgonetas importadas de Inglaterra y coches Paccar de lujo traídos de Filadelfia, los famosos ‘haigas’.

El actual organismo se aprobó por Decreto de 28 de septiembre de 1935, que se creó con la denominación de Parque Móvil de Ministerios Civiles, Vigilancia y Seguridad, coexistiendo con los de Guerra y Marina y de la Guardia Civil.



Entre los años 1940 y 1950, se construyó la actual sede del Organismo, obra del arquitecto Ambrosio Arroyo Alonso y ubicada en la Calle de Cea Bermúdez de Madrid, así como se realizan las primeras subastas de automóviles para desprenderse de los anticuados vehículos del Parque Móvil.

También se construyó, de la mano del extinto Instituto Nacional de la Vivienda, una pequeña ciudad autosuficiente para los empleados del Organismo en lo que se llamó barrio de San Cristóbal y muy próximo al Parque Móvil.

La construcción de la sede está distribuida en seis plantas sobre rasante y una planta en sótano, la superficie total construida es aproximadamente de 70.000 m². El taller es una gran nave de una sola planta con techo en forma de dientes de serrucho, típico de la arquitectura industrial. De esta forma se conseguía crear grandes espacios y una mayor entrada de luz en los talleres.

La construcción de la sede está distribuida en

El inmueble alberga un mural de Germán Calvo, titulado ‘Los oficios del automóvil’, pintado en 1951. Mide 26 metros de largo por 1,6 de alto, y representa las distintas escenas de los oficios: tapicería, carpintería –antiguamente los vehículos eran de madera-, construcción del parque móvil, el estudio del arquitecto, la soldadura y, por último, la pintura.



Por su singularidad, son de citar los ascensores para personas, que eran del tipo ‘noria’, de movimiento continuo y que había que subir y bajar en marcha. Algo impensable hoy día.

En los años 50 todos los coches oficiales ya eran de la marca SEAT, más económicos en consumo de gasolina que los grandes autos americanos a los que sustituyeron. En los 70, se usaron los Dodge 3700 Barreiros para el

desplazamiento de los ministros.

Como curiosidad tenemos que citar algunas fuentes que dicen que el PMM tenía un camión Pegaso, dedicado casi exclusivamente al aprovisionamiento de pescado fresco y víveres transportados desde Galicia para el Palacio de El Pardo, sede de la Jefatura del Estado.

Además, en los años 50 tuvo también camionetas eléctricas de baterías intercambiables que se cargaban en instalaciones específicamente diseñadas para el parque.

A raíz de las sugerencias de reestructuración y modernización realizadas por el Tribunal de Cuentas, en la década de 1990 se dio al Organismo su denominación actual, Parque Móvil del Estado (PME).

A 31 de diciembre de 2023, el PME contaba con un total de 678 vehículos en servicio, de ellos 6 Mercedes blindados y 3 Audi para la Casa Real y la Presidencia del Gobierno, respectivamente.

En total, los vehículos recorrieron casi 6,3 millones de kilómetros consumiendo 363.104 litros de combustible y recargando 206.918 kWh en la electrolinera del PME, y empleaba 1046 personas de las que 947 eran conductores (90% del total).

Nuestros Protectores

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



La importancia del goniómetro en el apriete angular de tornillos de culata: evolución de los goniómetros tradicionales a los digitales (*)



Alsa recibe el premio 'Ponle Freno' a la innovación en Seguridad Vial (*)



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



Lanzamiento del ISEDEFE CETEDEX Innovation Lab: un proyecto que impulsa el talento, la formación y el desarrollo empresarial vinculado al CETEDEX (*)



La automoción española, en el punto de mira por los aranceles de EEUU: FUYMA advierte del impacto global (*)



El Observatorio Económico de la Universidad Francisco de Vitoria analiza las consecuencias de la guerra arancelaria (*)

¿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 **16 de abril** contamos con 31 Protectores, 1.844 Socios, 13.361 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.

El pasado día 6 ha fallecido **Laureano Padilla**, lo que ha supuesto un fuerte golpe para nuestra organización. Descanse en paz.

La **nueva página web** de ASEPA está finalizando las pruebas y esperamos poder presentarla en el próximo mes de mayo.

El nuevo curso de especialización sobre **Baterías** para vehículos eléctricos está casi preparado y lo presentaremos próximamente.

Estamos preparando el **Webinar 50 de ASEPA** sobre “Emisiones de CO2 de los vehículos nuevos en 2025. Gran reto para los fabricantes”. Contaremos con representantes de los fabricantes de vehículos y de componentes, así como de los distribuidores.

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

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

Fuentes información e imágenes:

(Imagen de cabecera gentileza de Bosch)

1. Asepa
2. Asepa
3. Asepa
4. Asepa
5. Asepa
6. https://www.coheglobal.com/industria/huracan-trump-arrasa-100000-millones-en-automovil_810276_102.html
7. https://www.hibridosyelectricos.com/coches/descubren-como-solucionar-mayor-problema-baterias-sodio-tecnologia-puede-desterrar-litio_78697_102.html
8. <https://computerhoy.20minutos.es/motor/ni-gasolina-diesel-electricidad-toyota-tiene-casi-listo-motor-definitivo-cambiara-todo-1447580>
9. <https://www.repsol.com/es/combustibles-renovables/que-son-los-combustibles-renovables/index.cshtml>
10. https://www.coheglobal.com/mercado/vuelve-plan-moves-3-hasta-final-2025-con-promesa-mas-agilidad_810256_102.html
11. <https://www.elmundo.es/espana/2025/04/03/67eecfe6e85ecec10a8b45f8.html>
12. Ifema
13. Anfac
14. LinkedIn
15. Nuestros Protectores
16. Revistas automoción
17. 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:



REAL ACADEMIA ESPAÑOLA



ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE PROFESIONALES DE AUTOMOCIÓN

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

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

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